

SCHEEP



ENNIKA

19e jaargang
nummer 9
mei 1980

Heden en verleden per strekkende meter



Sociaaljaarverslag 1979

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 9.10

Negentiende jaargang no. 9
mei 1980

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, Coolingsing 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.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Vormgeving
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Sociaal jaarverslag 1979	4
Mededeling van de Stichting Shell Pensioenfonds	7
Godsgeschenk	8
Heden en verleden per strekkende meter	10
Schoon schip	12
Personalía	14
Afscheid Jos Meijers	16

Vlootbestand

De 'Capiluna' is verkocht naar een sloper in Taiwan. Na het aanlopen van Singapore zal het schip in de eerste helft van mei in Kaohsiung aan de kopers worden overgedragen. Daar de 'Ficus' in de loop van de maand mei door S.T.U.K. aan ons zal worden overgedragen blijft de huidige vlootsterkte van 38 schepen gehandhaafd.



De feiten van de Salem-zaak

Krantenberichten van de laatste weken hebben de onjuiste indruk kunnen wekken, dat de uit Koeweit afkomstige olie uit de tanker 'Salem' in opdracht of met medeweten van Shell in Zuid-Afrika is gelost. De feiten liggen anders, zoals uit het onderstaande blijkt.

Shell kocht op 14 december 1979 een lading Koeweit olie (ongeveer 190.000 ton) van de firma Pontoil SA, gevestigd in Lausanne. De lading was bestemd voor Europa, bevond zich op zee en werd cif gekocht, d.w.z. dat zowel de vrachtkosten als de kosten van verzekering van de lading in de kostprijs inbegrepen waren en de verkoper verplicht was de lading in Europa af te leveren. Op 17 januari 1980 zonk de door Pontoil voor het vervoer van deze lading gecharterde tanker - de 'Salem' - voor de kust van West-Afrika. Voor de lading ruwe olie betaalde Shell, ter voldoening van haar contractuele verplichtingen, op 23 januari de verkoper Pontoil, op vertoon van de voor de transactie vereiste documenten waaronder de verzekeringspolis. Vervolgens diende Shell een

schadeclaim in bij de verzekeraars (Lloyds) voor een bedrag van US \$ 56 miljoen. Intussen was duidelijk geworden, dat de 'Salem' onder verdachte omstandigheden was gezonken. Daarom begonnen Shell en de verzekeraars een onderzoek en stelde Shell de justitiële autoriteiten op de hoogte.

Uit het onderzoek bleek, dat de 'Salem', onder de naam 'Lema', het grootste deel van haar lading in Zuid-Afrika had gelost. Shell Zuid-Afrika verklaarde op geen enkele wijze bij deze zaak betrokken te zijn geweest.

Shell nam terstond hierop de nodige juridische stappen in Londen zowel als in Zuid-Afrika. Toen op 27 februari bericht van de verzekeraars kwam, dat zij onze vordering afwezen, heeft Shell de verzekeraars gedagvaard.

De vordering die Shell tegen het Zuidafrikaanse olie inkoop agentschap instelde, heeft intussen geleid tot een schikking. Deze schikking houdt in, dat Shell een bedrag van US\$ 30,5 miljoen ontvangt en afziet van verdere vorderingen tegen het agentschap. Shell handhaaft haar andere vorderingen tegen de verzekeraar voor de rest van de geleden schade. Ook zet de politie het onderzoek voort naar onregelmatigheden door derden.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1592	14.3.80	Introductie veiligheidsbrillen
1593	20.3.80	Missen post Kaapstad (PCOR)
1594	21.3.80	Controle form 35 (PCOR)
1595	1.4.80	Algemeen Ziekenfonds voor zeelieden
1596	31.3.80	Koersen (PCOR)
1597	1.4.80	Volgnummering scheepspost (PCOR)
1598	1.4.80	Gages Eur. vlootpersoneel (PCOR)
1599	1.4.80	CAO-wijzigingen
1600	21.3.80	Schaderapport (PCOR)

Eerste ledenvergadering SMS nieuwe stijl

Dertien leden woonden op woensdag 2 april jl. de ledenvergadering van het Sociaal Medisch Steunfonds, afdeling Rotterdam, bij. Een teleurstellend kleine opkomst, vooral vergeleken met de belangstelling voor de vorige vergadering (december 1978) waar 73 leden aanwezig waren. Toen was er echter ook sprake van belangrijke ontwikkelingen: het toenmalige Fonds Personeel ging op in het SMS.

Het eerste punt na de goedkeuring van de notulen van de ledenvergaderingen van 31 maart en 4 december 1978 was een brief van de heer G. van Osnabrugge, waarin deze er op wees dat de uitnodiging voor deze vergadering te laat

verscheen: minder dan twee weken vooraf. De voorzitter, de heer K. Mulder, weet dit aan 'groeistuipe' van het Fonds in de nieuwe opzet. Een vertegenwoordiger van Shell Tankers maakte de voorzitter er op attent dat voor het kortgeleden tot het Fonds toegetreden vlootpersoneel zelfs een termijn van veertien dagen nog veel te kort is. Daarom verzocht hij om aankondiging van de vergaderingen in het personeelsblad van Shell Tankers. De heer Mulder betuigde zijn spijt over de gang van zaken en verzekerde dat voortaan beter rekening zal worden gehouden met de specifieke problemen van de zeevarende collega's. Volgend jaar zal het ongetwijfeld veel beter gaan,

meende hij, aangezien de afdeling dan ook weer onder het 'regime' van een goed strak reglement leeft. (Dat reglement is pas onlangs opgesteld en is inmiddels ter goedkeuring voorgelegd aan de ledenraad tijdens de vergadering van 16 april jl.)

Hierna presenteerde de voorzitter een overzicht van de nieuwe bestuurs-constructie binnen het SMS: een landelijke ledenraad van 48 leden, het hoofdbestuur – bestaande uit 16 personen en gekozen door de ledenraad – en een dagelijks bestuur met een sterkte van vijf man. Het plaatselijke afdelingsbestuur bestaat in het geval van de afdeling Rotterdam uit drie bestuursleden die direct vanuit de afdeling gekozen zijn, en twee leden van het hoofdbestuur; in totaal vijf personen. Aansluitend hierop werd een bestuursverkiezing gehouden. De heer A. Nieuwstraten trad reglementair af en werd met algemene instemming herkozen tot secretaris.

Een kort financieel overzicht van het Sociaal Medisch Steunfonds dat vervolgens door de heer Mulder werd gepresenteerd, gaf de aanwezigen enig inzicht in de activiteiten.

Van de 27.184 personeelsleden en gepensioneerden waren er in 1979 20.622 lid van het SMS. Hiervan ontving ruim de helft een uitkering. Van het totale bedrag aan uitkeringen – 27 miljoen gulden – ging 45% op aan uitkeringen van meer dan tienduizend gulden; in sommige gevallen liep dit zelfs op tot rond de zestigduizend. In dergelijke gevallen (zoals open hartoperaties e.d.) voorkomt het fonds dat de patiënt financieel geruïneerd wordt.

Onder de ruim 6500 personeelsleden en gepensioneerden die geen lid zijn van het

SMS bevinden zich relatief erg veel gepensioneerde collega's, die toen ze nog werkten verplicht verzekerd waren bij een ziekenfonds. Ook onder de jonge vrouwelijke collega's komt het regelmatig voor dat men geen lid is. De oorzaak ligt voor de gepensioneerden grotendeels in gewoontevorming, waardoor men gemakshalve in het eigen ziekenfonds blijft – aldus de heer Mulder in antwoord op vragen uit de zaal; de jongere collega's vinden de risicodekking van het ziekenfonds vaak voldoende.

Het bestuur deelde nog mede dat enkele uitkeringsregelingen gewijzigd zijn: de maximale uitkeringen voor tandartskosten en brillen zijn met tien procent opgetrokken, terwijl de regeling voor gebitsregulatie aangepast is. Voor reeds bestaande gevallen gaat het maximum van het jaarlijkse uitkeringsbedrag omhoog van f 750,- naar f 825,-. Voor nieuwe gevallen wordt dat maximum bedrag verlaagd tot 600 gulden; de aanloopkosten worden dan echter wel volledig vergoed. Voor al deze regelingen geldt dat ze zijn ingegaan op 1 januari j.l.

Tijdens de rondvraag merkte de voorzitter op dat het merendeel van de uitkeringen plaatsvindt in de eerste helft van het jaar. Dat vindt zijn oorzaak in het feit dat de kostendeclaraties over het afgelopen jaar voor 1 juli moeten worden ingediend om nog behandeld te kunnen worden. Dat geeft een ophoping van werk die voorkomen kan worden wanneer de declaraties regelmatig worden ingestuurd.

Met deze vingerwijzing – vooral bestemd voor de *niet aanwezige leden* – besloot de heer Mulder de vergadering.

Jaarverslag 'Koninklijke'

Het jaarverslag van de 'Koninklijke' over 1979, waarin wordt beschreven hoe het onze maatschappijen in het afgelopen jaar is vergaan, is eind april weer verschenen. Deze verschijning van het jaarverslag is altijd een bekroning van een enorme hoeveelheid werk waaronder vele afdelingen van de Centrale Kantoren in Den Haag en Londen maandenlang gebukt zijn gegaan. Het resultaat van al dit geploeter is een boekwerk van zo'n kleine 60 pagina's, met veel financiële en andere informatie.

Aan alle medewerkers van Shell in Nederland en aan alle gepensioneerden zal ook dit jaar een brochure worden toegezonden waarin de voornaamste informatie uit dit jaarverslag is samengevat. In tegenstelling tot de vorige jaren echter is ditmaal gekozen voor een wat uitgebreidere en diepgaandere behandeling van de Groepsresultaten. De zestien pagina's tellende brochure 'De Koninklijke/Shell Groep in 1979' bevat een voorwoord van drs. D. de Bruyne, president-directeur van de 'Koninklijke'.

Wie ook het volledige jaarverslag in z'n bezit wil hebben, kan dit verkrijgen bij DFP/4, kamer 06.01, tel. 010-696127.



Boomfeestdag

Ook Shell heeft op woensdag 26 maart de Nationale Boomfeestdag, een aardig boompje bijgedragen. In Zwolle, waar Prinses Beatrix met het planten van een linde het nationale karakter van deze dag benadrukte, bood directeur Public Affairs, Mr. Hoogland, aan de voorzitter van de Stichting Fondsvorming Nationale Boomfeestdag, Ir. Wagenaar Hummelinck, een bedrag van f 10.000 aan. In plaatsen met Shell-vestigingen kregen de plaatselijke comités ook een cheque en de schoolkinderen, nadat zij hun boom hadden geplant, het Shell journaal van Nederlandse bomen mee naar huis.

De heer Hoogland merkte in Zwolle in zijn toespraak onder meer op: 'Shell bemoeit zich met bomen, maar bomen bemoeien zich ook met ons. Wij ontplooiën onze activiteiten soms op wat ongelukkige plaatsen, omdat we gebonden zijn aan de plaatsen waar koolwaterstoffen gewonnen kunnen worden. En dat is meestal niet op een industrieterrein. Het is om deze reden dat wij als Shell belangstelling hebben voor bomen en vorig jaar zelfs een bomenboek hebben uitgegeven.'

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma
m.s. Dione
m.s. Dosina

(010) 130956

m.s. Lelania
m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur

(010) 130957

m.s. Fusus
s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton

(010) 130958

s.s. Macoma
s.s. Marinula
s.s. Meta
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

(010) 130959

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

Aan boord zijn reeds – of komen binnenkort – enkele exemplaren van het volledige 'Sociaal jaarverslag 1979'. Ook op kantoor zijn ze per sectie verdeeld, terwijl een ieder die er prijs op stelt zelf het complete verslag in z'n bezit

te krijgen, hierom kan vragen (tel. 010-696107). Trouwens, als u toch op kantoor bent, U kunt er zo een grijpen van de informatiestand op de 6e etage.

Zoals wij vorige maand al schreven onder de kop 'Het komt er aan . . .', zullen wij hieronder de inhoud van het jaarverslag samenvatten en in grafieken een duidelijk overzicht trachten te geven van enkele belangrijke facetten.

Sociaal jaarverslag 1979

Invloeden van buiten

Als we het over het wel en wee van onze maatschappij in 1979 hebben (en dus van ons allen als medewerkers, zowel op de vloot als aan de wal), dan is het goed er nog eens op te wijzen dat wij niet alles in eigen hand hebben. Of het in onze type vaart goed gaat of minder goed, is voor een groot deel het gevolg van invloeden van buitenaf, van vraag naar en aanbod van energie in de gehele wereld. En waar we de vracht – of het nu olie, erts of kolen is – moeten halen en waarheen vervoeren.

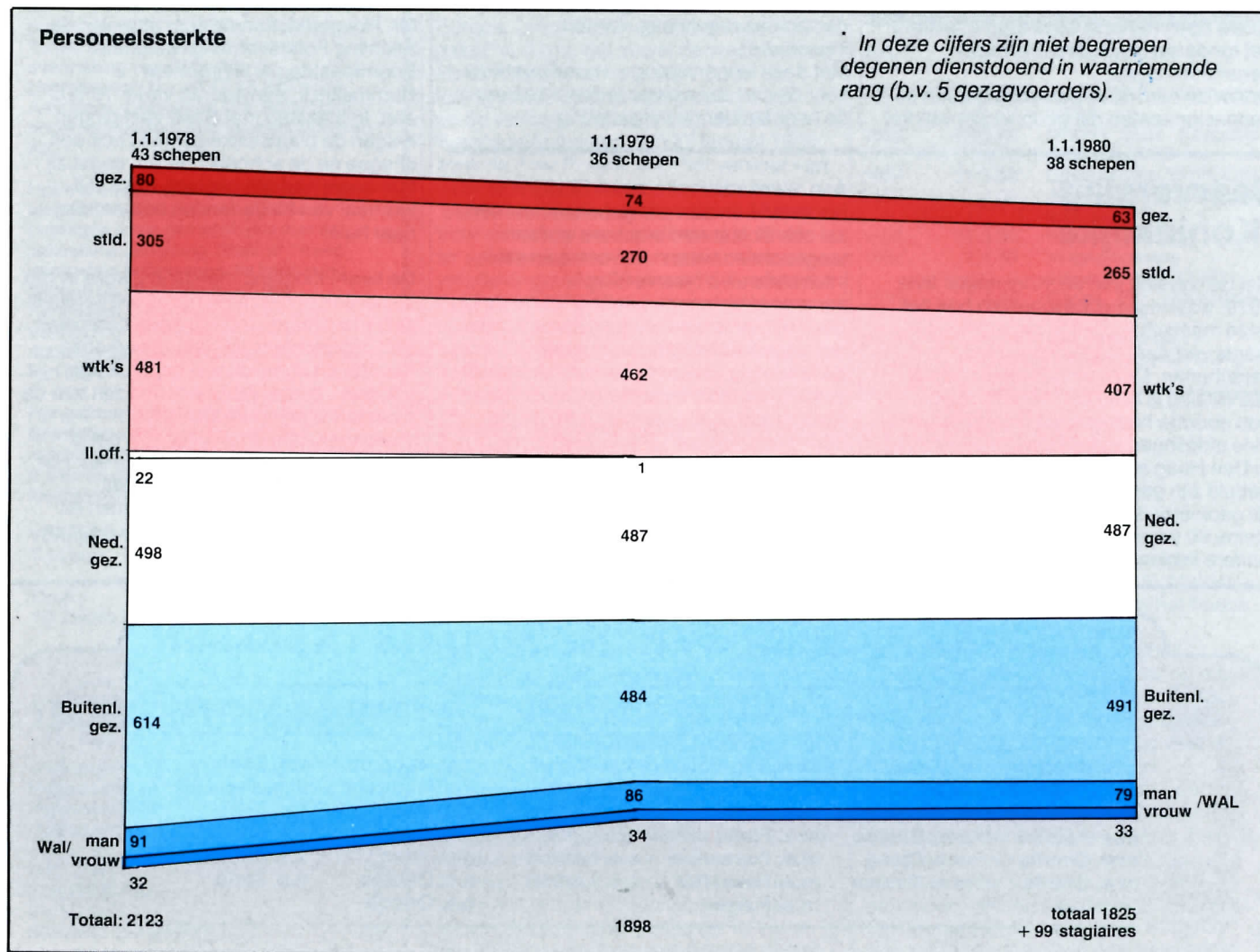
De relatief strenge winter 1978/1979, het onregelmatige aanbod van olie (Iran), het

innemen van 'deel'-ladingen in plaats van volle ladingen, dit alles leidde er in 1979 toe dat meer tonnage nodig was dan aanvankelijk verwacht. Daar kwam nog bij dat, vanwege de verwachte prijsstijgingen, in vele landen meer voorraad werd opgebouwd dan voorheen gebruikelijk. Gevolg daarvan was weer dat de vrachttarieven aantrokken, met name voor middelgrote tankers. En dat aanvankelijk voorgenomen sloop van schepen werd uitgesteld.

Bovendien nam het olieverbruik in de gehele wereld in 1979 nog met ongeveer 2% toe vergeleken met 1978. Je zou dus kunnen zeggen: 'een goed jaar voor de tankvaart', wat wordt weerspiegeld door

de 13 miljoen ton van niet-Shell-maatschappijen die, na opleggen, weer in de vaart werd gebracht.

Hoe zonnig dit ons op het eerste gezicht ook mag stemmen, er zit een keerzijde aan. De prijs van ruwe olie stijgt nog steeds, er wordt in 1980 2% **minder** vraag verwacht (o.a. omdat de energie-besparing geleidelijk doorwerkt), de nieuwe olievindplaatsen (Noordzee, Alaska, Mexico) leiden tot kortere tankerroutes. Een ontwikkeling die, naar menselijke berekening, zal leiden tot minder behoefte aan tankertonnage. Weliswaar staat daar weer tegenover dat vanwege nieuwe IMCO-bepalingen



geleidelijk een aantal schepen uit de vaart zal worden genomen, maar de vorig jaar gestegen vrachttarieven hebben reders ertoe gebracht weer bestellingen voor nieuwbouw te plaatsen. Eind 1979 was dit alleen al voor tankers tussen de 70.000 en 100.000 ton een aantal van 260 schepen.

Hoewel zeker tot het jaar 2000 de tankvaart nog een zeer belangrijke rol zal blijven spelen, zal bij het 'vervoer van energie' de kolen- en gasvaart een steeds groter aandeel opeisen. Dus meer bulk carriers en meer LNG- en LPG-schepen. Dat ook Shell hierbij een belangrijke rol wil spelen, is duidelijk. En ook al waarneembaar. Zelfs in onze eigen vloot tellen we een bulk carrier, de 'Tagelus'. En voor gas zijn we nog steeds in de markt.

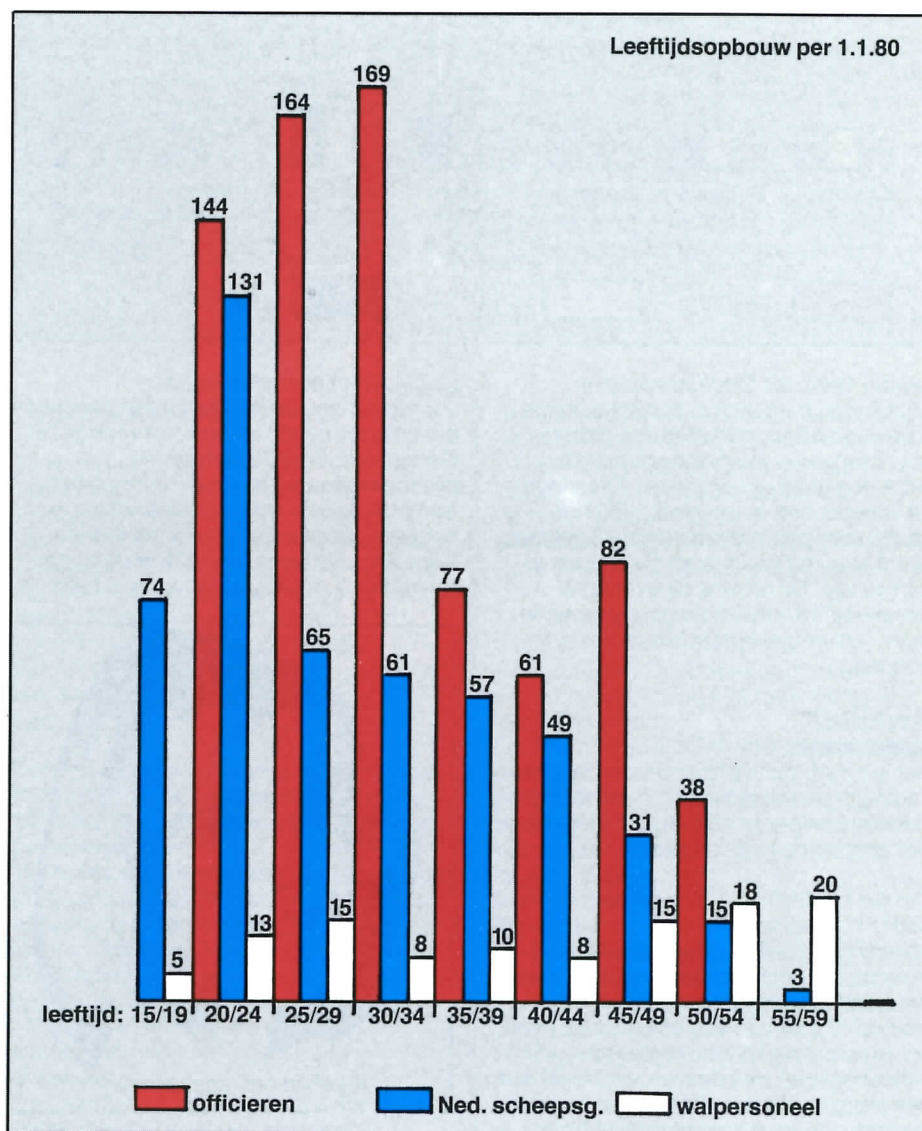
Hadden we het hiervoor over onze afhankelijkheid van de situatie om ons heen, die invloed van buiten geldt in zekere mate ook voor de kosten waarvoor wij energie vervoeren. Van belang daarbij is ook hoe die kosten zich verhouden met die van de andere Shell-vloten. Daarbij spelen personeelskosten een belangrijke rol. Wat onze personeelskosten betreft zijn de onderhandelingen die met de bonden in Nederland werden gevoerd, van invloed. In 1979 lag het accent voornamelijk op de werkgelegenheidsaspecten en de veiligheid. Met de loonmaatregel voor ogen, wordt ook in 1980 geen grote wijziging in het gagepeil verwacht. Dit zou ertoe kunnen leiden, dat wij binnen afzienbare tijd qua kosten met de STUK-vloot kunnen concurreren. Immers, in Groot-Brittannië is eind 1979 een loonkostenstijging doorgevoerd. En dat opent op wat langere termijn voor ons perspectieven wanneer nieuwe bulk- of gasschepen in de komende jaren aan de diverse Shell-vloten worden toegewezen.

Personeel

Een belangrijk punt bij het goed en veilig 'runnen' van een vloot van schepen is het aantal mensen dat beschikbaar is (en blijft) en hun capaciteiten. Dus zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het personeel. Wat kwantiteit betreft heeft 1979 ons wel de nodige zorgen gebaard, met als gevolg – voor sommige rangen – langere dienstperioden dan wenselijk. De oorzaken daarvan zijn de lezer wel duidelijk, maar laten we ze volledigheidshalve toch nog even samenvatten.

- Op 1 januari 1979 hadden we 36 schepen in beheer. De verwachting was, dat er eind 1979 nog 36 of zelfs iets minder zouden zijn.
- Om het overschot aan personeel dat begin 1979 op onze vloot dreigde, weg te nemen en ook om daardoor snellere promotie te bevorderen, werd een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen in de gelegenheid gesteld vervroegd met pensioen te gaan (18 maakten hiervan gebruik).
- Overplaatsingen naar andere Shell-maatschappijen werden zoveel mogelijk bevorderd.

Maar de in 1979 onverwacht gestegen



vraag naar tonnage leidde ertoe, dat per 1 januari 1980 onze vloot niet uit 36 of minder schepen bestond, maar uit 38 en gedurende enige tijd zelfs 39. Naarmate deze ontwikkeling al in de loop van 1979 duidelijk begon te worden, werd de reeds aan de gang zijnde wervingsactie voor scheepsgezellen uitgebreid tot jonge officieren.

Rang	Aantal aanstellingen	Sterkte per 1 januari 1980
Gezagvoerder	3	63
1e Stuurman	2	77
2e Stuurman	18	77
3e Stuurman	15	69
4e Stuurman	29	42
Hoofdwerktuigkundige	3	62
2e Werktuigkundige	–	82
3e Werktuigkundige	1	67
4e Werktuigkundige	8	74
5e Werktuigkundige	20	122
Totaal	99	735*

* In deze cijfers zijn niet begrepen degenen dienstdoend in waarnemende rang (b.v. 5 gezagvoerders).

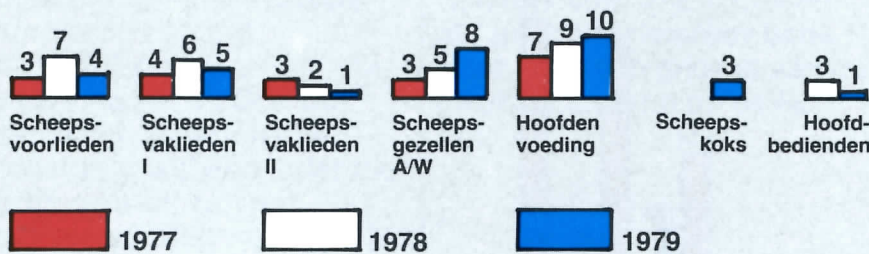
In 1979 traden totaal 61 officieren (grotendeels bursalen) en 173 scheepsgezellen in dienst. Toch waren dit geen zodanige aantallen, dat de reglementaire dienstperioden voor alle officiersrangen konden worden aangehouden. Temeer niet omdat 133 officieren de dienst verlieten (waarvan 25 met pensioen en 27 overgeplaatst naar andere Groepsmaatschappijen). Wat scheepsgezellen betreft kon de schaal precies in evenwicht worden gehouden, omdat een zelfde aantal als de dienst verliet (173), kon worden aangenomen.

Een verdeling van de sterkte in de diverse officiersrangen per 1 januari 1980 en het aantal aanstellingen in de loop van 1979 treft u aan in het overzicht.

De daling in aantal walpersoneelsleden in 1979 was 20, waartegen er 12 in onze dienst kwamen. Hoewel dus ook in 1979 de kantoorbezetting – net als in vorige jaren – daalde, wordt verwacht dat in 1980 dit aantal ongeveer zal worden gehandhaafd (In 1976 was het aantal walpersoneelsleden nog 148).

Voor een volledig overzicht van de aantallen personeelsleden op de vloot en aan de wal, zij verwezen naar de grafiek 'Personeelssterkte'. Bij het bekijken hiervan moet men natuurlijk niet uit het oog verliezen, dat per 1 januari 1978 43 schepen in de vaart waren en per 1

'Meevaren' door echtgenote van:



januari 1980: 38. Bovendien zijn er wijzigingen gekomen in zowel de lengte van de dienstperiode (dus iets grotere bovenrol) als in aantallen opvarenden (PLA = minder opvarenden). Ofschoon de verwachting is, dat eind 1980 het aantal schepen in onze dienst 38 zal zijn, wordt werving voortgezet als zouden er dan 40 zijn. Dit om ook bij eventueel onverwachte ontwikkelingen voldoende man- (en vrouw) kracht beschikbaar te hebben.

Kwaliteit

Het is echter niet voldoende om de juiste aantallen personeelsleden te hebben om vloot en kantoor goed bemand te houden. Het gaat ook om de kwaliteit.

Om die kwaliteit op peil te houden en liefst nog te verhogen, zijn opleidingsmogelijkheden noodzakelijk. Voor de scheepsgezellenfuncties zou je die opleiding verwachten op scholen. Hoewel er daarvan een enkele is, is een echte opleiding tot 'geïntegreerd scheepsgezel', dus de man die zowel aan dek als in de machinekamer kan worden ingezet, nauwelijks voorhanden. Er is echter goede hoop, dat dit in Nederland, we zouden haast zeggen: eindelijk, op grote schaal mogelijk wordt. Ook zal, waarschijnlijk in 1980, de bijscholing van bevaren scheepsgezellen van de grond komen.

Nu we in 1979 veel jonge scheepsgezellen moesten aantrekken zijn de 'Daphne' en 'Macoma' aangewezen als opleidingsschip, waarbij de recruitering reeds was gericht op

jongelui met een technische vooropleiding. De resultaten zijn zodanig dat dit ook in 1980 zal worden voortgezet. Gevoegd daarbij de technische bijscholingscursussen op Pernis, is het aantal 'vakbekwame' Nederlandse scheepsgezellen op onze vloot thans stijgende. Als we nu een blik werpen op de grafiek 'Leeftijdsofbouw per 1.1.80'



van ons personeel, dan zal het niemand ontgaan, dat juist hierbij sterk in het oog springt de daling in aantallen scheepsgezellen wanneer ze eenmaal ouder zijn dan 24. Alle moeite die dus wordt besteed aan het aantrekken, opleiden en bijscholen van deze medewerkers, dreigt voor de Shell weer verloren te gaan naarmate ze iets ouder worden. Daar moet dus het nodige aan worden gedaan. Enerzijds hopen we dit verloop te beperken door deze categorie

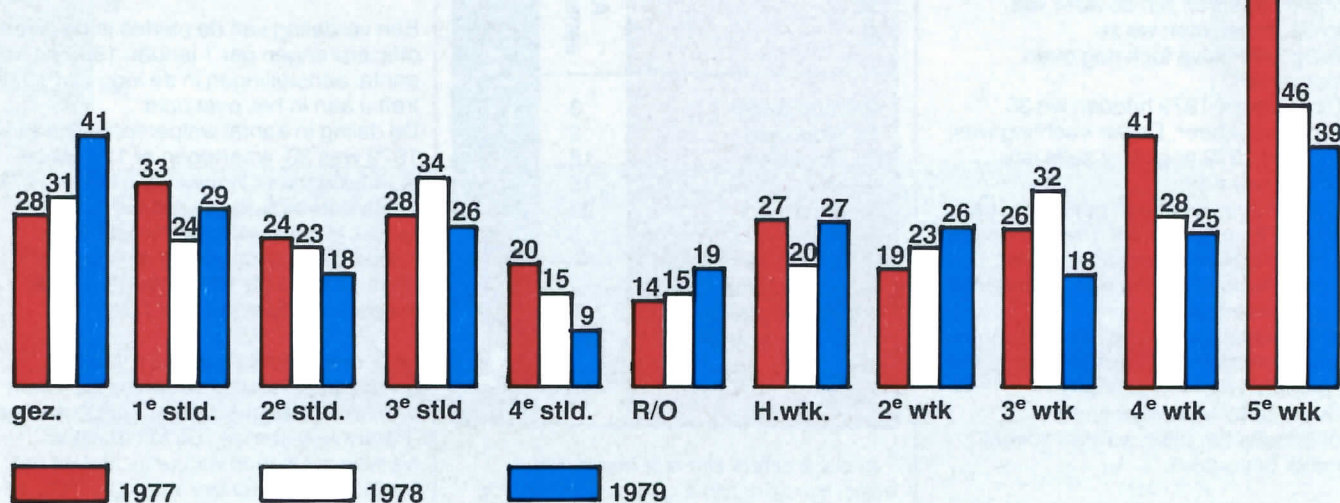
meer zelfstandig werk te laten verrichten (PLA-schepen), hetgeen meer voldoening in het vak schenkt, anderzijds bieden wij degenen die een walbaan prefereren (en dat waren er in 1979: 101 van de 173 die de dienst verlieten) de mogelijkheid binnen de Shell-organisatie aan de wal werk te vinden mits men voldoet aan de voor vacatures gestelde eisen en een redelijke tijd gevaren heeft. Daardoor blijft de investering in opleiding althans nog behouden voor de Shell. Wat ook zal opvallen in deze grafiek is het relatief grote aantal wal-medewerkers van 55/59 jaar (20 van de 112).

Ook aan officieren zijn in 1979 veel opleidings-/trainingsmogelijkheden geboden. Er waren totaal 388 deelnemers aan cursussen, waarvan 221 een technische en/of nautische training volgden. Van het kantoorpersoneel waren er 39 deelnemers aan cursussen, voornamelijk bij het Regionaal Opleidingscentrum.

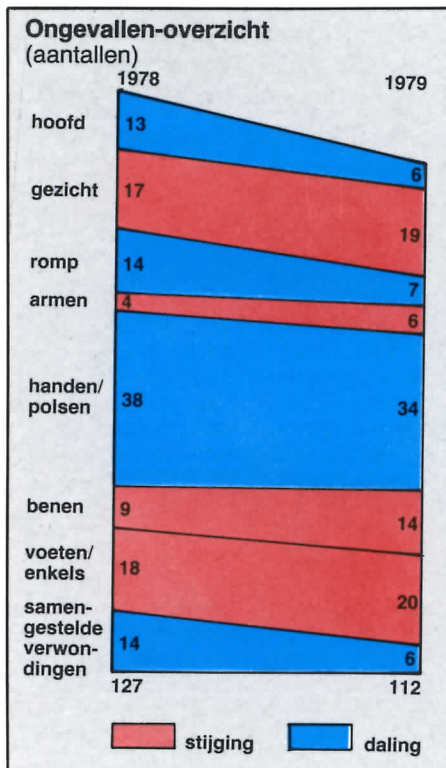
Arbeidsvoorwaarden

Om kwantiteit en kwaliteit te behouden gelden bepaalde voorwaarden. Met name goede arbeidsvoorwaarden en een aantrekkelijk werk- en leefklimaat. Het werkclassificatie-onderzoek naar de scheepsgezellenfunctie aan boord van een PLA-schip heeft in 1979 geleid tot het indelen van een aantal van deze scheepsgezellen in een hogere loongroep. Met ingang van 1 januari 1980 werd ook het Shell Pensioenfonds opengesteld voor de Nederlandse scheepsgezellen, terwijl met ingang van dezelfde datum officieren en scheepsgezellen de gelegenheid is geboden lid te worden van het Sociaal Medisch Steunfonds. De verlofregeling zowel voor de vloot als voor de wal werd in 1979 uitgebreid. Ook de meevaarreregeling voor echtgenotes van scheepsgezellen werd uitgebreid. Hoezeer nog steeds van de regeling om mee te varen gebruik wordt gemaakt, blijkt uit de overzichten 'Meevaren'. Ook op de maatschappelijk werkster werd in 1979 een groter beroep dan voorheen gedaan. Het aantal schepen dat met video is

'Meevaren' door echtgenote van:



uitgerust werd in 1979 uitgebreid tot 20. Ook in 1980 vindt weer uitbreiding plaats, voornamelijk op de 'D'-klasse schepen. Dit alles om bij de veranderde vaart (en met het oog op het lange wachten bij havens) de leefbaarheid op peil te houden. Daarenboven werden in 1979 nog diverse vlootregelingen aangepast, zoals hogere gageschaal voor 4e werktuigkundigen in bezit van diploma B, definitieve aanstelling van zeevarenden in hogere rang na 1 jaar waarnemend te hebben gevaren, gratis privé-post-mogelijkheid voor huisgenoten van zeevarenden en plaatsing aan boord van sextanten en werkkleding.



Bovendien werden de overeengekomen prijscompensaties en verhoging van vakantietoeslag, zowel aan vloot- als walpersoneel, doorgevoerd.

Veiligheid

Hoewel de IMCO-bepalingen met betrekking tot de veiligheidsuitrusting van schepen naar verwachting pas in 1981 van kracht zullen worden, worden – en gedeeltelijk zijn – op onze vloot de aanbevelingen nu al opgevolgd.

Wat persoonlijke veiligheid betreft, die men grotendeels zelf in de hand heeft, was 1979 iets gunstiger dan 1978. Toch verdienen juist het soort ongevallen waarbij de in rood in de grafiek aangeduide verwondingen ontstaan, onze bijzondere aandacht, want die zijn stijgende!

In het jaar dat achter ons ligt, is de verstrekking van veiligheidsschoenen uitgebreid, in zoverre dat niet meer éénmaal per jaar, maar voor elke dienstperiode een paar veiligheidsschoenen aan een ieder wordt verstrekt. In de loop van 1980 krijgt elke opvarende ook een 'persoonlijke' veiligheidsbril, met montuur.

Mededeling van de Stichting Shell Pensioenfonds

Opgave pensioenrechten:

Evenals vorig jaar, heeft het Fonds-bestuur besloten aan alle fondsleden in actieve dienst die vóór 1 januari 1980 als lid tot het Pensioenfonds zijn togetreden, binnenkort een opgave van het berekende pensioen op de voor hen geldende pensioendatum toe te zenden met de daarvan afgeleide aanspraken op weduwen- en wezenpensioen waar deze van toepassing zijn.

Ter informatie volgt hierna een algemene toelichting op de pensioenopgaven, die zijn berekend volgens de geregistreerde pensioengegevens op 31 december 1979. Met salarismwijzigingen 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 voor hun echtgenote en kinderen geldende financiële zekerheid ingeval van overlijden.

De reden waarom voor deze opgave 31 december 1979 als uitgangspunt is gekozen en niet een meer recente datum is daarin gelegen, dat er de voorkeur aan is gegeven om aan te sluiten met de definitieve gegevens bestemd voor de jaarlijkse afsluiting van de fondsadministratie per 31 december 1979.

De gegevens waarop de pensioencijfers zijn gebaseerd, 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.

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 pensioenfondsreglement. Het aldus verkregen aantal pensioenjaren ligt aan de berekening ten grondslag.

Datum indienstreding

In nagenoeg alle gevallen zal de datum van indienstreding 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 pensioenrechtgevende 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 1979 bedroegen de grensbedragen respectievelijk f 22.000,— en f 30.100,— (met ingang van 1 januari 1980 zijn deze bedragen vastgesteld op respectievelijk f 2.800,— en f 31.200,—).

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 franchisebedragen op 31 december 1979 waren als volgt:

- f 20.889,— voor gehuwde mannelijke fondsleden (vanaf 1 januari 1980 gewijzigd in f 21.399,—)
- f 10.445,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden (vanaf 1 januari 1980 gewijzigd in f 10.700,—)
- f 14.261,— voor ongehuwde fondsleden (vanaf 1 januari 1980 gewijzigd in f 14.712,—).

Doorlopend pensioen

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

Overbruggingspensioen

Ter overbrugging van de periode gelegen tussen de datum van ingang van het pensioen en het bereiken van de 65-jarige leeftijd wordt op basis van de franchise een overbruggingspensioen bepaald dat onderdeel vormt van het tijdelijk pensioen.

Tijdelijk pensioen

Dit pensioen omvat het overbruggingspensioen vermeerderd met een compensatie voor de over de pensioenuitkering verschuldigde A.O.W./A.W.W.-premie, (voor 1979 maximaal f 5.230,— per jaar). Het tijdelijk pensioen komt bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd te vervallen. Daarvoor in

mededeling van de Stichting Shell Pensioenfonds

(vervolg van pag. 7)

de plaats komen dan de verworven A.O.W.-rechten tot uitkering. Daar vanaf het 65e jaar geen A.O.W./A.W.W.-premie meer verschuldigd is, komt ook de premiecompensatie per die datum te vervallen. (voor 1980 maximaal f 5.382,— per jaar).

2. Additionele informatie:

Overzicht van de sedert 1 januari 1980 gewijzigde uitkeringen, ingevolge de Algemene Ouderdoms- en Weduwen- en Wezenwet:

A.O.W.-uitkeringen

Voor gehuwden per maand f 1.414,23; per jaar f 16.970,76; inclusief vakantietoeslag van f 1.218,80, totaal f 18.189,— per jaar.

Voor ongehuwden per maand f 983,82; per jaar f 11.805,84; inclusief vakantietoeslag van f 699,24, totaal f 12.505,08 per jaar.

Weduwenpensioen

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

- de aanspraken op bijzonder weduwnpensioen 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 weduwnpensioen 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 1.414,23; per jaar f 16.970,76; inclusief vakantietoeslag van f 1.218,24, totaal f 18.189,— per jaar.

Voor weduwe zonder kind(eren) beneden de 18 jaar per maand f 983,82; per jaar f 11.805,84; inclusief vakantietoeslag van f 699,24, totaal f 12.505,08.

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 studeren en daarbij volledig dagonderwijs genieten. 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 hun 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 fondsleid in het betrokken land, door de werkgever dan wel door het Fonds verplicht premies zijn ingebracht. 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 uw 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 zal voorzien.

Gods

Stomende van Mauritius naar Dubai, kreeg de 'Fossarus' een ronddobberend scheepje in het vizier, waarvan de opvarenden alle hoop op redding praktisch hadden laten varen. Kapitein W. Welbie zond, na berichtgeving over de TOR een uitgebreid verslag, dat wij hieronder weergeven. De foto's werden beschikbaar gesteld door 2e werktuigkundige Aanen.

Op de morgen van de 17e maart 1980 te 07.45 uur scheidstijd, meldde 1e stuurman J. Broekmeijer dat hij op een streek of twee aan bakboord een vuurpijl had waargenomen en dat er zich in genoemde richting een klein vaartuig bevond, naar het zich liet aanzien een sloep of een klein vissersvaartuig.

De machinekamer werd ogenblikkelijk gewaarschuwd. Vaart werd verminderd en er werd voorzichtig gemanoeuvereerd totdat wij het scheepje aan bakboord langszij hadden. Een werplijn werd vanaf het hoofddek naar het scheepje geworpen en een zwaar bootseind uitgegeven, waarop het werd vastgemaakt. Het bleek een klein soort vissersvaartuig te zijn, lengte ongeveer 35 à 40 voet. Er bevonden zich 5 personen aan boord, die allen in goede gezondheid verkeerden. De navolgende gegevens werden mij via de motorola handradio doorgegeven: Het scheepje was de 'Altair No. 168, geregistreerd in Port Victoria, Mahé Island, zijnde een der eilanden van de Seychelles groep.

De positie was 15 graden 30 minuten Zuider Breedte en 57 graden 40 minuten Ooster Lengte. Het vaartuig behoorde toe aan de Larue Fishing Company, gevestigd in Port Victoria. Het was op de 9e januari 1980 ter visvangst vertrokken van Port Victoria en had met motorpech te kampen. De schipper, Leon Dubignon, deelde de 1e stuurman mede dat zij reeds twee-en-halve maand op zee waren. De 3e werktuigkundige P. van den Ende en 4e werktuigkundige J. R. Spoelstra begaven zich via de loodsladder aan boord van de 'Altair' om te zien of reparatie van de motor mogelijk was. Hun conclusie was dat reparatie zeker 24 uur in beslag zou nemen en het dan nog de vraag zou zijn, of de reparatie succes zou opleveren. Er bleek een klep gebroken. Gesteld dat met het afkoppelen van de desbetreffende cilinder, de motor draaiende was te krijgen, bleef nog de

geschenk

vraag of men in staat zou zijn de 700 zeemijlen naar Mahé te overbruggen.

Op sleep



Besloten werd, gezien de uitstekende conditie van het scheepje, het op te slepen naar een positie in de buurt van de thuishaven. De bemanning werd van de nodige proviand voorzien; water was er nog in voldoende hoeveelheid aanwezig. De 'Altair' was voorzien van een VHF en afgesproken werd dat zodra er van het schip met de Alslamp werd opgeroepen, men de VHF zou aansluiten en contact opnemen. De sleeptros werd gevierd en te 10.00 sloopstijd werd de reis vervolgd.

Vervolgens werden de eigenaar en familieleden van de opvarenden via de havenmeester van Port Victoria ervan op de hoogte gesteld dat de 'Altair' in bovengenoemde positie was gevonden en door de 'Fossarus' op sleep was genomen. Ook het kantoor te Rotterdam werd hiervan door middel van een telexbericht op de hoogte gesteld. Het weer was goed en de sleep volgde goed. Op de 18e maart te 08.30 uur werd de 'Fossarus' door de 'Altair' opgeroepen; medegedeeld werd dat de sluiting waarop de tros was gestoken losdraaide, ondanks de borg die erop gezet was. Stopten het schip, lieten stuurboordloop te water en onder commando van de 1e

stuurman werd naar de 'Altair' gevaren. De 2e stuurman W. T. v. d. Berg begaf zich aan boord en controleerde sluiting en ketting. Een zwaardere ketting werd op de tros gestoken en het geheel goed geborgd.

Bovendien werd nog extra voeding afgegeven voor de opvarenden. Deze verkeerden in een zeer opgewekte stemming en waren dolblij dat zij de volgende dag weer thuis zouden zijn. De sloop werd weer scheepgezet en de reis vervolgd.

Door middel van een telegram was met de havenmeester een positie op ongeveer 30 mijl beoosten Mahé afgesproken en men zou ons aldaar opwachten om de sleep en de opvarende van de 'Altair' over te nemen. Gezien de 'Fossarus' niet in het bezit was van de nodige detailkaarten, achtte ik het niet verantwoord om in het donker dichter naar de wal te stomen.

Rendez-vous



Op de 19e maart te ongeveer 19.30 uur bereikten wij het afgesproken rendez-vous punt. De vaart werd uit het schip gehaald en de sleeptros ingehaald. Een vaartuig van Larue Fishing Co., de 'Stella', nam de sleep over en het gouvernementsvaartuig 'Riga' kwam met de opvarenden langs zij de 'Fossarus'. Te ongeveer 20.15 uur kwamen de

eigenaar, de heer Maxime Larue, de havenmeester en enkele vertegenwoordigers van radio en pers aan boord. De heer Larue tekende de Lloyd's Open Form. Gegevens werden uitgewisseld. De heer Larue was diep onder de indruk dat zijn mensen dit avontuur hadden overleefd. Het scheepje was gloednieuw en had net voordat het ter visvangst ging, zijn proefvaart gemaakt. Het had o.a. butagas aan boord en de bemanning heeft zich in leven weten te houden door de gevangen vis te consumeren. Toen de gasflessen leeg waren, hebben zij al het hout dat voorhanden was losgesloopt en hiérmede vuurtjes gemaakt om vis te kunnen koken. In al die tijd dat zij op zee verbleven, hebben zij één vaartuig voorbij zien komen, doch dit merkte hen niet op. Toen zij de 'Fossarus' in zicht kregen, schoten zij hun laatste vuurpijl af. Was deze laatste vuurpijl niet door de 1e stuurman waargenomen, dan weet ik niet of zij het nog naverteld hadden.

Dank



Door de heer Larue werden twee speciale vruchten, die alleen op de Seychellen voorkomen aan het schip overhandigd als een herinnering aan de geslaagde redding der opvarenden van de 'Altair'. Deze vruchten zullen een ereplaats in de bars officieren en bemanning krijgen. Verder vernamen wij nog dat men drie sorties met een vliegtuig had laten maken, doch zonder resultaat. Op de 9e februari werden zij als vermist opgegeven. Bovendien had de 'Altair' nog onder de invloedssfeer van drie tropische stormen verkeerd, vandaar de wel zeer grote afstand van 700 zeemijlen. De schipper dacht dat hij ongeveer 80 mijl bezuiden de Seychellen was. Namens de 'Fossarus' werd de eigenaar een Maatschappij-vlag op houten standaard overhandigd. De schipper van de 'Altair' werd een Shell Geusje overhandigd en deze zou hij als 'courtesy' aan de 'Fossarus' op zijn schip voeren. Verder werden er nog enkele fotokaarten van de 'Fossarus' uitgedeeld. Te ongeveer 20.45 uur gingen de eigenaar, schipper en alle anderen van boord en vervolgden wij onze reis naar de Arabische Golf. Als laatste moet ik nog vermelden dat de 'Fossarus' drie dagen via Radio Seychelles in het nieuws was. Via genoemd radiostation vernamen wij op de 20e maart dat de opvarenden van de 'Altair' door de President in audiëntie waren ontvangen. De President had hen o.a. gevraagd of zij gedurende al die tijd dat zij op zee waren, de moed niet hadden opgegeven. Hun antwoord was: nee, ze hadden steeds geloofd dat men hen vroeger of later zou oppikken. Of, zoals de schipper op de dag dat wij hem vonden tegen de 3e wtk. zei: 'you are a present of God'. Wij hier aan boord waren ten zeerste verheugd dat wij in de eerste plaats vijf mensen van een zekere dood hebben kunnen redden. En zeker in de tweede plaats dat wij de broodwinning van deze mensen, het vissersvaartuig 'Altair', behouden hebben kunnen binnenbrengen.



Heden en verleden

Iedere werkdag wordt 's morgens een wagentje vol post bij de documentatie-afdeling van Shell Tankers naar binnen gereden. Post die door de chauffeur van Shell Nederland in alle vroegte bij het Stationspostkantoor is opgehaald en afgeleverd bij de postkamer. Samen met de poststukken bestemd voor de andere bewoners van het Shell-Gebouw aan het Hofplein: Shell Nederland en Shell Nederland Verkoop. Over de activiteiten van de postkamer gaan we het nu niet hebben. Een paar jaar geleden hebben we ons licht daar al eens opgestoken en dit resulteerde indertijd in een artikel voor ons blad. Nee, we gaan in het gebouw de post bestemd voor Shell Tankers eens achterna, naar de 7e verdieping. Naar de Documentatie.

We kunnen met een gerust hart stellen dat iedere walemployé wel eens op de Documentatie is geweest. Sommigen incidenteel, anderen dagelijks, weer anderen vele malen per dag. We gaan de verrichtingen van deze sectie, een onmisbare schakel in de goede voortgang van de dagelijkse werkzaamheden bij Shell Tankers eens bekijken. Binnen de sectie 'Vertalingen, Correspondentie en Documentatie' (DFF/4), waarvoor F. M. van der Kolk de verantwoordelijkheid draagt, zijn ruim een jaar geleden de subsecties Correspondentie en Documentatie samengevoegd. Dit gebeurde voornamelijk uit praktische overwegingen. Ze vormen nu één geheel, slechts gescheiden door een glazen wandje vanwege de geluidshinder van de schrijfmachines. Maar er zijn nieuwe machines in bestelling met beeldscherm en . . . geluidloos. Maar dit even terzijde. De dames van de Correspondentie en de Documentatie werken op basis van roulatie. Hiermede wordt bereikt dat ze op beide subsecties inzetbaar zijn, wat de continuïteit bij ziekte of vakantie zeer ten goede komt. De leiding van 'Doc. en Corr.' ligt in handen van C. M. A. de Goey. Een man



die door zijn vele Shell-jaren een uitstekend inzicht heeft verkregen in de organisatie van de Koninklijke/Shell Groep en die van onze maatschappij in het bijzonder. En dat is een onontbeerlijke ruggesteun bij de werkzaamheden van hemzelf en z'n zes medewerk(st)ers. De binnenkomende post wordt doorgaans met argusogen bekeken. Hoeveel zou er vandaag weer zijn om open te maken en te verwerken? En er wordt wat afgecorrespondeerd met Shell Tankers! 'Gemiddeld zo'n 6400 poststukken per maand komen op onze tafels', vertelt De Goey ons. 'Hierin zijn ook couranten, tijdschriften en brochures begrepen en, zeker niet vergeten, minstens 1600 'Forms 63' van de schepen'.

Maar niet de aan de opvarenden van onze schepen gerichte brieven, de privé-post dus, die op de postkamer blijft ter verzending. De Documentatie fungeert echter als een centraal punt, waar alle maatschappij-post wordt geopend. Er zijn afspraken gemaakt dat post gericht aan de Medische Dienst, Ondernemingsraad, Maatschappelijk Werkster en de conduiterapporten,

ongeopend naar de verantwoordelijke persoon of afdeling gaat. En hieraan wordt strikt de hand gehouden. Net zo goed als oplossingen van de Kerstpuzzel of inzendingen naar aanleiding van een prijsvraag of wedstrijd uitgeschreven in dit blad. Dit natuurlijk wel vermelden op de envelop, in de linkerbovenhoek.

Attenderen en indiceren

'Attenderen' en 'indiceren' zijn vaktermen die bij de Documentatie veel worden gehoord. De post 'attenderen' doe je door de afdeling en/of sectie-aanduiding er op te zetten. Nauwgezet werk en niet altijd even gemakkelijk. Soms kost het wel eens moeite om de juiste aanduiding te vinden. Vooral post door afzender voorzien van reeds jaren geleden gewijzigde sectiekenletters geeft nogal eens problemen. Ook komt het voor dat er brieven arriveren ter attentie van employé's die al geruime tijd van hun pensioen genieten . . . Meestal zijn meerdere secties bij het te behandelen onderwerp betrokken, wat dan ook moet worden vermeld in het stempel dat de binnenkomende post krijgt. Heel sporadisch komt het voor dat niet te bepalen valt welke sectie de zaak moet

Over strekkende meter



exemplaar naar de Documentatie om in de desbetreffende dossiers te worden opgeborgen.

Iedere dag rolt een vracht kranten en tijdschriften in (onze) postbus 874. Ze worden door de dames van de Documentatie voorzien van een strookje waarop de circulatie is vermeld. Na een poosje komen ze weer terug en blijven daarna nog geruime tijd netjes gerangschikt ter inzage beschikbaar.

In ieders belang

Het opbergen van afgedane post in de dossiers vergt een grote dosis nauwkeurigheid. Als iets verkeerd wordt opgeborgen, kan dit hooguit bij toeval worden ontdekt en gecorrigeerd. Om nog iets terug te kunnen vinden moet er allereerst een goed systeem zijn. En tevens dient dit systeem goed te worden toegepast. 'Het opbouwen van een archief moet gebaseerd zijn op de organisatie en de eisen van de gebruikers. Het moet niet het uitleven van een hobby door de archivaris worden', aldus De Goey. 'Een compleet archief is in ieders belang. Daarom is het een absolute noodzaak elk document, vergezeld van eventuele bijlage(n), na afhandeling zo spoedig mogelijk naar de documentatie terug te zenden. Alleen bij strikte noodzaak kan men een werkarchief op de eigen kamer bijhouden, maar zodra deze noodzaak niet meer bestaat, moeten de documenten weer naar het archief worden gezonden'.

30.000 tekeningen

Als je je oog laat gaan langs al die rijen dossiers, links en rechts, denk je onwillekeurig aan al die manjaren die erin zijn gaan zitten om die enorme hoeveelheid brieven, telexen, rapporten en noem maar op, te schrijven en op te bergen. Onvoorstelbaar veel jaren, niet te becijferen. En als je dan zoveel jaren later de gegevens waarnaar je zoekt vindt, besef je pas goed dat een betrouwbaar archief van grote waarde kan zijn. Shell Tankers heeft niet, bij lange na niet, het meest omvangrijke bedrijfsarchief. Het is maar een fractie vergeleken met bijvoorbeeld het centraal archief van het hoofdkantoor in Den Haag. De grootte wordt doorgaans aangegeven in een x-aantal strekkende meters. Op de 7e etage van het Hofplein-Gebouw staat ongeveer 250 meter; de talrijke ladenkasten en rekken herbergen nog eens ongeveer 1900 (vloot) personeelsdossiers, 3900 scheepsdossiers, 1000 instructieboeken en 30.000 scheepstekeningen. In de bijbehorende bibliotheek staan ruim 700 boekwerken geregistreerd. Het gehele archief omvat meer dan een kilometer papier. Een archief waar steeds bijkomt en niets afgaat, zou binnen de kortste keren uit het gebouw zijn gegroeid.

Daarom moet er van tijd tot tijd gesaneerd worden. Dat wil zeggen, het archief van onnodige ballast ontdoen. Maar wat is ballast? Om dat te kunnen bepalen moet je wel enige ervaring hebben op archiefgebied. Er kan niet alleen worden afgegaan op wettelijke bewaartermijnen. De stukken hebben veelal ook informatieve waarde. Bovendien moet er ook op worden gelet dat historische gegevens niet in de papiervernietiger verdwijnen.

Men zal dus meestal zelf moeten beslissen wat weg kan of niet. En dat vereist de nodige kennis van zaken en inzicht in het maatschappij-gebeuren. De Goey gaat verder: 'Geen enkel probleem als je een bejaard dossier aantreft met de titel 'Onbelangrijke Stukken' (dat is werkelijk eens gebeurd), maar er zijn documenten waaraan je niet een, twee, drie de informatieve of historische waarde af kunt zien zonder ze eerst gelezen te hebben. En je moet ook weer niet te veel aanhouden. Opslagruimte is kostbaar, vooral in een gebouw als het onze, op peperdure grond.'

Niet grasduinen

We waren nieuwsgierig eens te horen wie er gebruik mag maken van het archief, of het nu gaat om het lenen van een dossier, of een tekening of een instructieboek. 'In principe iedereen die werkelijk wat met het onderwerp te maken heeft. We hebben hier een soort vertrouwensfunctie. Er bestaan maatschappij-richtlijnen met betrekking tot documentenbeveiliging. Om te voorkomen dat onbevoegden gaan grasduinen in zaken die hen niet aangaan. Met name de personeelsdossiers en andere vertrouwelijke stukken zijn niet voor een ieder toegankelijk. Men kan er derhalve van op aan dat deze informatie niet 'over straat gaat'. Maar voor de rest staat het een ieder op kantoor vrij om op kamer 07.13 datgene aan informatie te lenen wat hij of zij bij het werk nodig heeft.' Op de open plaats moet wel steeds een kaart worden gezet met daarop de naam van de lener en de datum. Anders zoekt een ander zich het apezuur. Als iemand niet zo gauw vindt wat hij zoekt, vraag het dan even aan een van de documentatie-dames of -heren. Tien tegen een dat zij de gezochte informatie voorgaats kunnen halen. Maar het wordt wel wat moeilijker voor ze als de vraag erg vaag is, zo van 'een jaar of wat geleden heb ik eens een rapportje gezien over . . .' De praktijk heeft geleerd dat veel mensen er met het bepalen van een tijd grandioos naast kunnen zitten. 'Een jaar of wat' kan soms 6 jaar zijn of meer. Enfin, meestentijds komt men er gezamenlijk wel uit, als de een of andere onverlaat het stuk tenminste niet in z'n eigen werkarchief heeft laten zitten! Een euvel waar fel tegen gestreden wordt.

behandelen. Een poos terug zat er bijvoorbeeld een brochure over breimachines in de post. Geen onderwerp waarvan je direct weet wie er binnen onze organisatie in geïnteresseerd zou kunnen zijn. 'We hebben dat ding dus maar even opzij gelegd. Na een tijdje kwam er toch iemand informeren of er toevallig een breimachinebrochure was ontvangen'. Hij kon hem gelijk onder z'n arm steken maar of dat maatschappij-post was? 'Indiceren' van post is het vermelden van een dossier in het stempel op het bewuste stuk. Dit vergemakkelijkt het opbergen later in de diverse systemen.

Het kantoor in . . .

De aldus behandelde post gaat dan 'het kantoor in'. Komt op de verantwoordelijke sectie(s) en wordt in behandeling genomen. Hierna komen de poststukken weer via het uitbakje op de Documentatie. 'Laten we althans hopen en vertrouwen dat alles naar ons wordt teruggezonden om 'gefiled' te worden', zegt De Goey, die in het verleden meer dan eens in dat vertrouwen is geschokt. . . Telexen en telegrammen gaan direct van de telex-afdeling naar de betrokken secties. Maar van alle berichten gaat ook een

SCHOON SCHIP

Operatie 'bril'

Tweede stuurman Boonstra was de eerste die, op donderdag 3 april, z'n bloedeigen veiligheidsbril met montuur kon uitzoeken bij Rinck op de Coolsingel. Met zijkappen, koord en koker wel te verstaan. En met die handeling was operatie 'bril' gestart. Het is geen kleinigheid om zo'n 1200 collega's van een 'persoonlijke' veiligheidsbril, al of niet met correctieglazen, te voorzien. Maar in het kader van verdere opvoering van de persoonlijke veiligheid aan boord is toch hiertoe besloten. Tevens omdat de reeds aan boord beschikbare zgn. 'ruimzicht'-brillen niet geheel voldoen. De nu aan Nederlandse en Spaanse opvarenden (behalve gezagvoerders, telegrafisten, stagiaires en leden van Civiele Dienst) te verstrekken brillen dienen voor – globaal – twee jaar gebruik. Hoe u aan uw 'persoonlijke' bril komt? Circulaire 1592 zegt er alles van, maar in principe komt het erop neer dat als u géén correctieglazen nodig hebt, u bij eerstvolgend kantoorbezoek de benodigde paperassen krijgt. Daarmee kunt u gelijk, op vijf minuten gaans van het Shell-Gebouw, uw bril, enz. gaan uitzoeken. Draagt u wél een correctiebril, dan 010-696155 bellen als u in Nederland bent, waarna u precies krijgt te lezen uit wat wij u toesturen, hoe te handelen om een eigen veiligheidsbril met correctieglazen aangemeten te krijgen. En daarbij kunt u nog uit



Uit de veiligheids-fotowedstrijd

Tijdens aansluiten van de bunkerleiding viel de laadarm aan boord. Hoogstwaarschijnlijk te wijten aan slecht onderhoud door de walinstallatie. Nu bevond zich gelukkig niemand onder de vallende laadarm, anders . . . Lering: nooit onder een hijs gaan staan! Ook niet als het een slang of leiding betreft. En, zoals u ziet, helm op!

drie soorten montuur kiezen: 1 van kunststof – lekker modern, 2 van nikkel, in verschillende maten.

Rotterdam Maritiem '80

Rotterdam heeft weer grote plannen. Onder het motto 'Rotterdam Maritiem '80' wordt tijdens het weekend van 30 mei tot en met 1 juni a.s. een grote maritieme manifestatie gehouden. Hierin zal de relatie vroeger/thans tot uitdrukking



worden gebracht in een vlootsschouw 'Stoom en Zeil' en 'Hedendaags'. Liefhebbers van oude schepen komen hier volledig aan hun trekken, want volgens het programma zullen vele tientallen zeilschepen en stoomschepen meevaren in de vlootsschouw. En men behoeft echt geen 'shiplover' te zijn om toch intens te kunnen genieten van allerlei soorten vaartuigen uit vroeger dagen: tjalken, klippers, skûtsjes, een drijvende stoomgraanelevator, oude sleepboten (wel een stuk of vijftien varen er mee). Maar ook de moderne tijd is present. Alhoewel we nog geen volledige opgave hebben van de deelnemende vaartuigen kan worden gezegd, dat in ieder geval patrouillevaartuigen, sleepboten, een oliebestrijdingsvaartuig, vrachtschepen voor de Rijnvaart en nog andere schepen aan het publiek zullen worden getoond. Ook een tanklichter van Shell Nederland Verkoopmaatschappij zal 'acte de présence' geven. Op 30 mei komen de deelnemende schepen te Rotterdam aan en de daaropvolgende dag, zaterdag 31 mei, vanaf 11.30 uur vaart de 'oude' vloot tesamen met een aantal uitheemse vaartuigen

voorbij o.a. de Willemskade en Parkkade. Om 13.00 uur zijn er demonstraties door reddingwezen en loodswezen. Een uur later, om 14.00 uur, volgt de vlootsschouw van hedendaagse schepen. Er is nog veel meer te beleven in en rond Rotterdam dit jaar. Eigenlijk te veel om op te noemen. En dit alles met het doel om de verbondenheid van de Rotterdammer met 'zijn' haven te stimuleren. Maar niet alleen bij de Rotterdammers (wist u dat één op de drie inwoners met de scheepvaart te maken heeft?) maar ook bij alle Nederlanders en buitenlanders die belangstelling hebben voor de grootste haven ter wereld. Een scala aan evenementen gaat plaatsvinden onder de overkoepelende naam 'Rotterdam Thuishaven '80'. Nadere informatie over de komende activiteiten o.a. bij de V.V.V.-kantoren.

Er zijn weer nieuwe!

Je kunt niet ieder jaar een herziene wereldroutekaart uitgeven maar zo eens in de vijf of zes jaar een bijgewerkte kaart te hebben is geen overbodige luxe. Daarom is de uit 1974 daterende kaart opnieuw bekeken. Havens die zelden of nooit meer worden aangelopen, zijn weggelaten. Andere plaatsen zoals Aabenraa, Flotta, Port Kembla, Sullom Voe, enz. staan nu op de kaart vermeld. Degenen die met behulp van deze wereldroutekaart hun man, zoon, vader, vriend, of hoe de relatie ook moge zijn, op de reizen willen volgen, kunnen een exemplaar schriftelijk of telefonisch (010-696127) aanvragen. Hierbij geldt niet 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' want wij hebben een hele grote stapel van deze (gevouwen) kaarten liggen.

Gehoord aan boord

'Moederdag niet vergeten, mannen. En denk erom: niet gebaard toch een taart.'

SCHOON SCHIP

ENERGIE
IN NEDERLAND

Shell helpt deel 16

Samengesteld in overleg met ANWB, BOVAG en Verlig Verkeer Nederland



Hoe u op elke tank van 5 tientjes
1 tientje kunt besparen.



Shell helpt – nieuwe stijl

Naar alle schepen verzonden – trouwens in geheel Nederland in de bus gedeponereerd – is deel 16 in de serie 'Shell helpt'. Die nieuwe stijl die de uitgave heeft gekregen is om – voor de 1980 edities – te benadrukken dat Shell ook helpt bij het besparen van energie bij het autorijden.

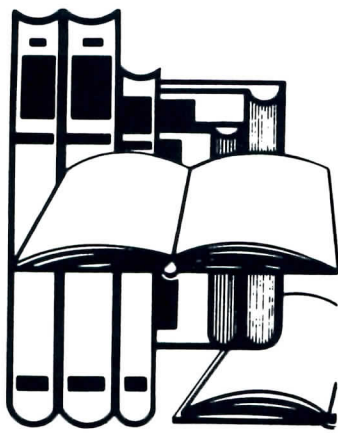
Dat kan op verschillende manieren. Dat het daarbij om aanzienlijke besparing kan gaan, wordt duidelijk bij het doorlezen ervan. Wel 20% valt er te besparen voor negen van de tien automobilisten.

Als aanvulling op deel 16 is op de stations een zogenaamde 'besparingsmeter' gratis verkrijgbaar: een handige schuif, waarmee in enkele seconden het brandstofverbruik van de auto kan worden uitgerekend.

Wie?

Wie heeft er aan boord van de 'Meta' enige kledingstukken laten liggen? Dit moet al maanden geleden zijn geweest, maar een verloganger was zo vriendelijk het textiel even op kantoor af te geven. Als het nu oude en afgedragen kleding betrof, ala. Maar het betreft hier een zo goed als nieuwe pantalon en dito shirt. Wie meent de rechtmatige eigenaar hiervan te zijn, kan contact opnemen met de redactie (010-696127).

Boek bespreking



'Ir. het kielzog van Marconi', aldus de titel van een bij De Boer Maritiem uitgegeven boek over de ontwikkeling van de maritieme communicatie en navigatie. Auteur is Jan

Noordegraaf. Prijs in de boekhandel: f 49,50. Je kunt het je haast niet voorstellen, maar het is echt pas zo'n 75 jaar geleden, dat 'radio' aan boord z'n intrede deed met de 'marconist'. Daarvoor was er wel een uitgebreid telegraafnet te land, maar de scheepvaart moest het zonder communicatiemiddelen doen. Weliswaar kon men het passeren van een schip via meld- of uitkijkposten doorgeven over de landlijnen, maar wat de opvarenden zelf betreft werden met de trossen als het ware de telegraafdraden ook losgesmeten.

De gehele evolutie van de radio, de invloed van Morse en Marconi, de eerste radioverbinding tussen wal en schip, dit alles passeert de revue in dit bijzonder aantrekkelijk uitgevoerde boek, waarin met name de in communicatiemiddelen geïnteresseerde lezer veel wetenswaardigs zal aantreffen. En dat niet alleen over allerlei facetten die met de communicatie-ontwikkeling samenhangen, maar ook over radar, vissen, met elektroden, moderne plaatsbepalingssystemen en de toekomst van de maritieme elektronika.

Dat is ons land Radio-Holland daarbij een belangrijke rol heeft gespeeld, wordt niet vergeten. Jan Noordegraaf, zelf ex-radio-officier, heeft zijn blik echter ook ver over de grenzen laten dwalen, waardoor zijn boek tot een volledige en boeiende documentatie is geworden van de ontwikkeling in communicatie en navigatie in de loop van deze eeuw.

dank – dank

Langs deze weg willen wij, Carmen en Ben Fredriks, iedereen bedanken voor de felicitaties en cadeaus die we na ons huwelijk op Malta mochten ontvangen. Speciaal noemen wij dan de mensen die ten tijde van ons huwelijk aan boord waren van de 'Fulgur'.

Gezien op kantoor

Een wel bijzonder vindingrijke methode om het aantal dagen bij te houden, dat hem nog van zijn pensionering scheidt, heeft de chef van de sectie vlootpersoneel gevonden. Een oude centimeter – ongetwijfeld afkomstig uit de naaimand van zijn echtgenote – hangt in zijn kamer en geeft op de centimeter



nauwkeurig het restant aan dagen aan. Wij snapten hem net na Pasen, vandaar zijn glunderende gezicht bij het afknippen van vier dagen tegelijk.

Telefoonnummers gewijzigd

Sedert enkele weken zijn de telefoonnummers waaronder onze schepen afgemeerd aan de steigers te Pernis kunnen worden bereikt, gewijzigd. In tegenstelling tot wat in de vlootzakagenda 1980 is vermeld, moet nu niet meer 3127 maar 3861 worden gedraaid, gevolgd door een nummer dat – helaas – niet meer overeenstemt met het steigernummer.

Volledigheidshalve vermelden wij hieronder alle nieuwe nummers.

Steiger	(010)-		
1	386148	17	386159
2	386149	18	386160
3	386150	31	386161
4	386151	32	386162
5	386152	33	386163
9	386153	34	386164
10	386154	35	386195
11	386156	35A	386196
12	386157	38	386197
13	386158	39	386198

Gehuud

1.4.: A. W. F. Pera, 4e stm., met mw. M. T. van Nieuwkoop;

Geboorn

22.3.: Zilla Marguerite, dochter van . R. R. Smith, 4e wtk., en mw. M. Smith-van 't Hul;
4.4.: Sandra, dochter van C. A. van Esveld, 3e wtk., en mw. H. C. J. van Esveld-Rossen.

Aflossingen

gezagv.: P. J. F. de Beus, J. Klein Roseboom, H. N. A. Snel, A. Post, M. A. Messelaar;
1e stl.: M. de Graaf, E. J. J. Eelman, W. C. Moll, S. Bos, J. Broekmeyer;
2e stl.: J. Kistemaker, R. A. de Boer, J. W. H. B. ter Braak, D. Venema, K. T. Wiegert, J. J. Engelbrecht, N. J. C. M. van der Palen;
3e stl.: L. M. P. Out, C. J. M. Roels, R. W. Houweling, H. J. Otte, A. Bergsma;
radio-off.: H. J. van Homoet, A. Swier, A. Narold, R. J. Visser, H. J. van Leeuwen, L. de Groot, B. Immerzeel;
hfd. wtk.: C. J. Vermeulen, P. F. Buil, W. G. van der Velden, S. Neeleman, K. L. Schuring, J. E. Weidema, R. W. H. Buitenrust Hettema;
2e wtk.: B. R. Verhoog, C. Hemmer, K. J. Faasse, C. G. van der Zwet, G. G. Wolsink, D. Smit, H. Tesink, J. W. van Velze, J. A. de Groot;
3e wtk.: H. Sterrenburg, J. C. Ranshuysen, J. Water, P. A. van Splunter, P. J. van den Ende, P. Naaktgeboren;
4e wtk.: G. A. de Ridder, G. A. Mellonius, F. R. R. Smith, J. R. Spoelstra, C. L. M. Mazairac, W. A. den Baas, H. M. Zwanenburg, W. Overeem, F. X. van Tol, J. H. A. Schulten, W. J. L. de Gee, J. H. M. Stoffelen;
5e wtk.: C. M. Bianchi, R. J. van der Schans, P. J. M. Heyns, W. G. de Leeuw van Weenen, W. Mink, J. A. G. Calen, J. T. G. Verwey, T. M. W. M. van den Berg, W. G. van Megen, G. J. Harlaar, J. Hakkers, J. W. van Hoek, L. van der Woerd, L. A. van Beelen;
sch. voorman: C. F. M. Hartman; M. H. Grootveld;
sch. vakman 1: J. J. van Triet, J. A. J. de Groot, J. Doolaar;
sch. vakman 2: R. F. Huysers, S. van der Zee, G. C. Wiegant;
alg. sch. vakman: H. A. ten Bensel, J. A. M. van Beurden, F. Hamstra, C. N. M. Prins, G. J. H.

Muilenburg, L. F. M. Lenssen, C. W. Holster, P. L. Watamaleo;
sch. gezet a/w: G. den Heyer, J. de Baerdemaeker, G. Buys, G. M. Gouka, A. G. D. van Gent, R. J. S. Vrugteman, J. Bonte, H. N.

Onze vlootjubilaren



A. Gonzalez Vidal
coc
10 jaar op 21.03.80



P. Hoogesteger
gezagv.
25 jaar op 4.5.80



D. Rijk
gezagv.
30 jaar op 8.5.80



J. H. Korsen
gezagv.
30 jaar op 15.5.80



J. A. Small
hoofd bediende
10 jaar op 20.05.80



H. L. de Koning
hfd. wtk.
25 jaar op 23.5.80



W. D. Anthonio
hoofd bediende
10 jaar op 25.05.80



J. Visser
hfd. wtk.
25 jaar op 31.5.80



D. M. Mos
gezagv.
25 jaar op 31.5.80



C. G. Pusich
hfd. wtk.
25 jaar op 31.5.80

Dekker, M. J. Heiligers, J. van der Sluis, J. G. M. van Heugten;
aank. sch. vakman: C. C. Braem, G. Ammeraal;
aank. sch. gezet a/w: J. W. Hensen, J. M. D. Theunisse, J. R. van Engel, D. Hensen, J. C. M. Peeters;
hoofd voeding: E. Kost;
sch. kok: H. Seegers;
aank. kok: L. H. Thibaudier, T. B. Postma;
hoofd bediende: G. J. Vrielenk, O. H. Noorman, A. R. Tanasale;
bediende: C. J. de Graaf, M. A. W. M. de Beer;
bediende (a/d): T. W. Meeuw, P. J. Geenen, A. M. M. Wintjens;
jongen a/w: R. G. van Zweeden.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: wnd, 2e stm. C. H. M. Buckens, 4e stm. F. van Kuyk;
m.s. Acila: wnd. hfd. wtk. P. A. Ankerman; sch. vakman 2 C. A. Wijnschenk Dom;
m.s. Acteon: stag. stm. G. Y. Bouma, wnd. hfd. wtk. R. A. Risseeuw, 4e wtk. G. W. Goethals; sch. vakman 1 J. G. J. Rebergen, J. J. Snijders, sch. vakman 2 P. B. Muller;
s.s. Capiluna: wnd. 3e wtk. R. F. van Loon; sch. voorman T. H. van Vlijmen, sch. gezet a/w J. H. L. Nahapiet, L. H. M. Konings;
m.s. Cinulia: wnd. 2e stm. E. J. G. Kraszewski, 5e wtk. B. J. ter Maat;
m.s. Crania: wnd. gezagv. G. Verbrugh, 2e stm. J. Boonstra, radio-off. J. H. A. M. Suilen; sch. vakman 1 B. J. P. van Dorp;
m.s. Dallia: 1e stm. J. J. B. Roest, hfd. wtk. C. H. de Koning, wnd 4e wtk. J. C. Boogaarts, stag. wtk. J. Vink; hoofd voeding D. O. J. Meulebrouck;
m.s. Daphne: 5e wtk. A. M. V. Beulen, R. J. Verspoor; sch. gezet a/w F. G. M. van Kleef, bediende A. Vrolijk, bediende (a/d) A. Cumming;
m.s. Diadema: hfd. wtk. W. J. van der Hoek, 5e wtk. H. L. M. van Haelen, A. K. Vennik;
m.s. Diloma: radio-off. P. de Visser;
m.s. Dione: hfd. wtk. C. G. Pusich, 3e wtk. J. G. Kuit;
m.s. Dosina: stag. stm. R. A. J. de Vries, wnd. 2e wtk. H. J. Lammertink, 5e wtk. L. van der Valk jr.; stag. wtk. R. G. Kooiman; sch. vakman A. A. O. Schenk, sch. gezet a/w A. A. Adriaansen, J. Booy, hoofd bediende H. Moes;
m.s. Felania: bediende P. H. van Leeuwen;
m.s. Felipes: 1e stm. R. P. Jager; alg. sch. vakman K. van der Sluis,

In dienst getreden vlootpersoneel



F. van Kuyk
4e stm.



R. C. Walraven
sch. vakman 2



J. H. Hermesen
sch. vakman 2

H. W. Helsdingen, N. A. Valkering, R. van Buuren, aank. sch. vakman P. P. Flecken, aank. sch. gezet a/w M. Starrenburg, P. den Hamer, A. I. M. J. van den Broek; **m.s. Flammulina**: aank. sch. vakman J. Visser, J. Vriendjes, F. T. M. Pisarowitz, sch. kok P. E. Niermeyer, hoofd bediende L. J. Schalk, bediende (a/d) J. Schrage; **m.s. Fossarina**: radio-off. P. J. Balkstra; **m.s. Fossarus**: 1e stm. A. van Leeuwen, 3e stm. J. Teertstra, stag. stm. J. H. van Zanden, H. J. A. Verhoeven, radio-off. L. de Soete, 2e wtk. J. A. Maassen, 3e wtk. A. E. de Bruyn, stag. wtk. A. M. M. Duyn, M. van der Valk; **m.s. Fulgur**: 4e wtk. J. Gijsbertsen; **m.s. Fusus**: 2e wtk. R. J. Doorneveld, 4e wtk. R. Dorrenboom; aank. sch. gezet a/w R. Bakker, R. Gleysteen, hoofd bediende F. G. Olde Wolbers, bediende (a/d) W. W. Mohede, koksmaat F. A. A. Brakkée; **s.s. Laconica**: stag. stm. F. J. Ringersma, 2e wtk. G. de Goede; **s.s. Latia**: gezagv. H. A. Schelvis; **s.s. Latirus**: gezagv. P. B. Hibma, 3e stm. J. de Boer, stag. stm. T. Bussink; hoofd voeding W. G. Meuleman; **s.s. Lepton**: 4e stm. J. H. A. Vermin, 4e wtk. P. C. Telle, stag. wtk. P. M. Groeneveld, J. M. Ulkeman; sch. vakman 1 J. P. de Landes, W. Gerritsen, W. Kesteloo, sch. gezet a/w J. den Hoed, P. M. van der Toorn, J. A. Schaarman, R. Kollaart, J. Bovenkerk, aank. sch. gezet a/w B. Faber, A. Putz, aank. kok A.

Verbunt; **s.s. Macoma**: radio-off. M. F. Wisman, 2e wtk. A. van Rijswijk, 4e wtk. F. Vos; sch. voorman P. van der Toorn, sch. gezet a/w L. H. A. T. van Dijk; **s.s. Marinula**: wnd. 3e stm. T. J. M. Louwen, wnd. 2e wtk. A. J. A. de Groot, 3e wtk. M. W. M. van der Burgh, 5e wtk. W. Mourits; sch. vakman 2 L. P. J. van Alphen; **s.s. Meta**: hfd. wtk. A. J. Baerveldt; **s.s. Mytilus**: man. esp. J. Alvarez Martinez, 2° man J. L. Rodriguez Dominguez, mar. int. V. Crespo Fontenla, S. Cuadrado del Castillo, A. Garcia Dominguez, F. Gonzalez Rodriguez, M. L. Rodriguez Vieitez, J. A. Sanroman Conde, J. Soage Avendano, coc A. Estevez Solino, cam. maydo J. J. Domeque Bailo, cam. F. Gonzalez Vidal, cam (trip.) L. M. Puime Amorin;

IN MEMORIAM



Wij ontvingen het droeve bericht dat scheepsgezel A/W Antonio Ginartes Bugarin op 9 april 1980 in Spanje is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 52 jaar. Laatstelijk deed hij dienst aan boord van het s.s. 'Patro', van welk schip hij op 15 mei 1979 werd afgemonsterd. Hoewel hij reeds verscheidene maanden ziek was, kwam zijn heengaan voor ons geheel onverwachts.

Wij verliezen in hem een zeer gewaardeerde medewerker, doch op de eerste plaats gaan thans onze gevoelens naar zijn vrouw en kinderen.

Mogen zij de kracht vinden om dit zware verlies te kunnen dragen.

Nos encontramos en el triste deber de comunicarle que el señor D. Antonio Ginartes Bugarin, marino integrado, falleció el día 9 de abril de 1980 en España, a la edad de 52 años.

Ultimamente prestaba servicios a bordo del vapor 'Patro', de cuyo buque desembarcó el 15 de mayo de 1979.

Aunque ya se encontraba de baja durante algunos meses, su desaparición llegó para nosotros totalmente inesperada.

En Antonio Ginartes hemos perdido un compañero muy apreciado y compartimos de veras la aflicción de su esposa e hijos.

Ojalá encuentren fuerzas para poder sobrellevar tan dolorosa pérdida.

m.s. Niso: 2e stm. C. van de Vrie, 3e wtk. P. Dekkers, 4e wtk. C. G. Storm, 5e wtk. K. Wagenaar; **s.s. Ondina**: 5e wtk. P. F. M. Kösters, P. P. van der Wilt; **s.s. Onoba**: wnd. 2e wtk. J. G. van Werd, wnd. 4e wtk. C. J. Spanjer; **s.s. Sepia**: 3e stm. W. H. Nibbelink, radio-off. G. J. Wever, stag. wtk. R. G. P. Zilis; hoofd voeding C. A. Breederland; **m.s. Tagelus**: stag. stm. J. van der Ster, 2e wtk. J. Kruysse; **s.s. Viana**: 2e stm. D. J. Mittelmeyer, radio-off. G. Borst, 4e wtk. R. M. Eebes; sch. vakman 1 J. Westerhuis, D. J. Galama, sch. vakman 2 R. C. Walraven; **s.s. Vitrea**: gezagv. P. J. P. Siebesma, 2e wtk. W. Vroling; **s.s. Zafra**: 1e stm. R. van Kranen, 2e stm. M. C. Kalkman, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 5e wtk. K. L. J. van Steenbergen; sch. vakman 1 S. Y. Tysma; **s.s. Zaria**: 1e stm. G. van der Oord, stag. stm. R. Beyer, wnd. 4e wtk. J. de Klerck, 5e wtk. C. A. M. Loeff, sch. vakman 1 J. Pronk.

Uit dienst getreden

3e stm.: A. J. M. van der Loo;
4e stm.: B. de Boer;
3e wtk.: R. A. de Lijster;
4e wtk.: J. A. Goudzwaard, H. Struyk, H. C. P. Schmit Jongbloed;
5e wtk.: J. J. M. van Iperen, F. C. Rijckaert;
sch. vakman 1: J. W. Wolters, W. Noordhoek
sch. vakman 2: C. Zwartbol, L. J. M. Wijnen, C. P. Grammer
hoofd voeding: E. H. Hoeboer

Met pensioen

hoofd voeding: F. B. Wayers

Naar militaire dienst

3e stm.: Z. M. J. van Vliet;
4e stm.: A. W. F. Pera;

Aangesteld als

hfd. wtk.: P. F. Buil, H. Kuyper;
sch. vakman 1: D. J. Galama, J. G. J. Rebergen
hoofd voeding: D. O. J. Meulebrouck



J. Visser
per 27 december 1979 aangesteld als hoofdwerktuigkundige en op 9 april 1980 tewerkgesteld aan boord van het s.s. 'Kylix'.

Behaalde diploma's

2e stm. G.H.V.-th.: P. J. F. Steenbergen, N. M. J. Duyn, J. van der Tuin;
'C': H. M. Westerveld;
'C-th.': C. G. Storm;
'B': J. de Wit;

Overplaatsing

gezagv.: H. Verbaas - Shell Tankers B.V. walorganisatie afd. DFT/2;
5e wtk.: L. J. Keus - Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen;



In dienst

M.i.v. 1-4 H. Verbaas - DTF/2 (ex ST-vloot)



Met pensioen

M.i.v. 1-4 M. de Klerk - DFF/3
M.i.v. 1-4 J. A. Meijers - DFP/3
M.i.v. 1-4 Ing. L. H. Roodhorst - DFT/3

Gehuwd

21-3 Mw. H. P. M. Geerdink (DFP/3) met de heer B. de Boer 28-3 J. C. M. van de Kreeke (DFM) met mw. N. Alfrink

Afscheid Jos Meijers

Melden wij vorige maand al het vertrek van een der oudgedienden uit de walorganisatie, op vrijdag 28 maart verliet wederom een collega van – je zou haast zeggen – het eerste uur onze gelederen. Jos Meijers, werkzaam in de sectie 'Gages en Administratie Vlootpersoneel', vormde om 16.00 uur met vrouw en twee dochters, het middelpunt van de belangstelling.

Reeds in 1946 kwam hij in dienst van, zoals het toen nog heette, de B.P.M. Hoewel de Bataafse vele dépendances heeft gehad (gebrek aan kantoorruimte schijnt een onvermijdelijk euvel te zijn bij de Shell), zal het adres Bankastraat niet bij velen aanslaan. Het was een pand waar in dat jaar onder andere veel tijd en geduld werd besteed aan het nagaan van de kapiteinsrekeningen uit de oorlogsjaren. Geen sinecure als men bedenkt, dat zowel tengevolge van rampen als verloren gaan van post hele stukken administratie ontbraken. Onder leiding van een legendarisch figuur, die zich ter verpozing zijn rijpaard voor de deur liet brengen en zich soms aldus richting huis begaf, werd Jos Meijers de kneepjes van de administratie bij een 'rederij' bijgebracht. Daarna werd het Nieuwe Parklaan in Scheveningen, waar de RIJ-afdeling in twee herenhuizen was gevestigd en Meijers op de boekhouding werd geplaatst. Het behandelen van buitenlandse disbursements was vele jaren zijn werkterrein, eerst als assistent later belast met de leiding ervan. Daarna werd hij belast met de leiding van wat in kantoortermen de 'betalingengroep' heet, om zich vervolgens te belasten

met het opstellen van claims voor assurantie-doeleinden. Inmiddels was de rederij al lang verhuisd naar het K.L.M-gebouw in Den Haag, vervolgens naar het Groot-handelsgebouw in Rotterdam, om daarna – voorjaar 1960 – in het speciaal voor Shell Tankers gebouwde Shell-gebouw aan het Hofplein te worden ondergebracht. Nadat door een integratie Jos Meijers vervolgens (in 1973) kwam te werken op DFP/3, volgde de overstap naar het huidige Shell-Gebouw, waar Meijers tot eind vorige maand werkzaam was bij controle van talloze uit de gehele wereld afkomstige nota's en de correspondentie daarover. Een werk dat veel geduld vraagt, welke deugd hij in ruime mate bezat.

Hij was een van die collega's die weinig op de voorgrond treden, maar desondanks een van die schakels vormen die zo onmisbaar zijn om de zaken gaande te houden.

Dat daarvoor erkentelijkheid was, tevens dat zijn collega's hem niet onopvallend wilden zien weggaan, bleek op 28 maart. Daarbij werden hem als blijk van waardering boeken en platen overhandigd, met als pièce de résistance een koptelefoon, die het geluid van het op de plaat gebodene, hem subliem in de oren zal doen klinken.

