



Shell Tankers BV uitgevlagd

verloren voor Nederlandse arbeidsmarkt

DOOR WIM GRUND

Een 14-tal tankschepen dat de afgelopen jaren het sterk gekrompen vlootbestand van het eens zo bloeiende Shell Tankers BV vormde, is sinds eind 1997 definitief in de greep gekomen van Shell International Trading and Shipping Company Ltd. (STASCO) te Londen. Op hun beurt besteden de Britten het bemannen van de schepen uit aan Shell International Manning Services (SIMS), een organisatie die te Singapore geregistreerd is, maar die volledig vanaf het Isle of Man opereert.

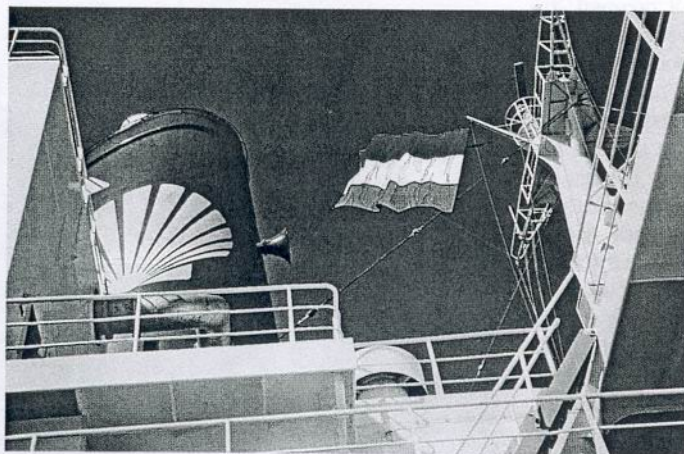
In november jl. werd de moderne 47.000 dwt motortanker „Hadra”, onder Nederlandse vlag varende, als laatste Shell-tanker uitgevlagd naar Liberia. Een Britse bemanning, aangevuld met mensen van diverse nationaliteiten die onder de arbeidsvoorwaarden van SIMS aan het werk gingen, nam het roer over. Het hogere salarisoniveau met secundaire arbeidsvoorwaarden van de Nederlandse werknemers (op één lijn met de arbeidsmarkt hier te lande), deed deze bemanning besluiten bij Shell Nederland naar een passende compensatie c.q. afvloei-

ingsregeling te dingen i.p.v. akkoord te gaan met: een jaarcontract, een niet geringe salarisverlaging en verlies van secundaire arbeidsvoorwaarden. Overigens: Isle of Man biedt wél fiscaalvriendelijke mogelijkheden.

De oudste categorie, bijna 100 man, werd gevormd door de kapiteins, stuurlieden en werktuigkundigen uit de oude opleidingsdiscipline; daarnaast waren er meer dan 100 jongere maritiem officieren (marofs), waaronder diverse vrouwen, en er waren ongeveer 100 scheepstechnici (ST'ers) en enkele mensen uit de civiele dienst.

Rond deze pijnlijke operatie zijn veel emoties losgemaakt, bestuurder J.A.M. Elias en zijn opvolger L.P.A. de Winter van de Rotterdamse organisatie, die voor het bemannen van de schepen zorg droegen, en de Federatie voor Werknemers in de Zeevaart (voorzitter E. Sarton), hebben uit verschillende posities hun uiterste best gedaan het tij te keren.

Begin 1996 werd het ultimatum van SIMS van kracht. Er werden toen nog 14 schepen „Nederlands” bemand en verschillende constructies werden door Shell gezien om werkgelegenheid voor dit personeel te waarborgen. Op de vloot zag



„Macoma”, symbool voor de Nederlandse Shell-vloot.

men echter absoluut geen toekomst in SIMS.

In november 1996 bereikten de FWZ en Shell Tankers BV een akkoord: er kwam géén nieuwe CAO! Voor het varende personeel in verschillende categorieën werden via Shell Nederland BV schade-loosstellingen toegekend, waarvan de Britten blozende wangen zouden krijgen, zeker van die voor de senior-rangen. Volgens de FWZ was het de beste afvloeiingsregeling ooit in de Nederlandse koopvaardij getroffen. De marofs vonden opvallend snel passende werkkringen aan de wal, maar voor het maritiem onderwijs is hier, naar het

zich laat aanzien, een markt wegge-

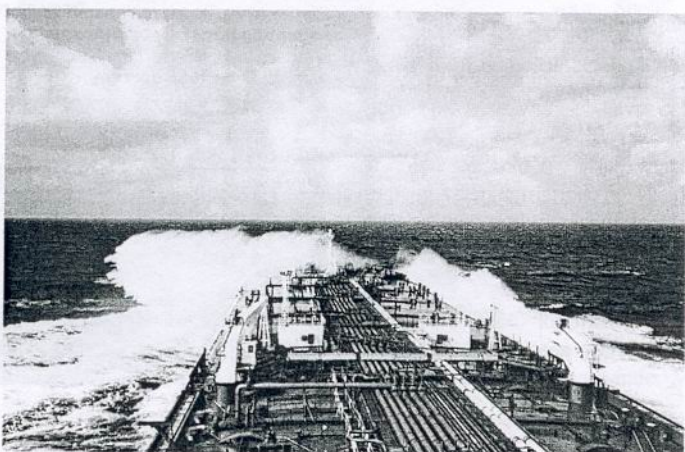
vallen. Van het totaal van 300 mensen hebben er – na schadeloosstelling – zo'n 25 in diverse categorieën hun oude job op de Shell-vloot weer opgepakt onder de voorwaarden van SIMS; wellicht volgen er nog meer. De Britten hadden de grootste moeite om, door de versnelde afvloeiing en het uitvlaggen, de vrijkomende schepen fatsoenlijk bemand te krijgen.

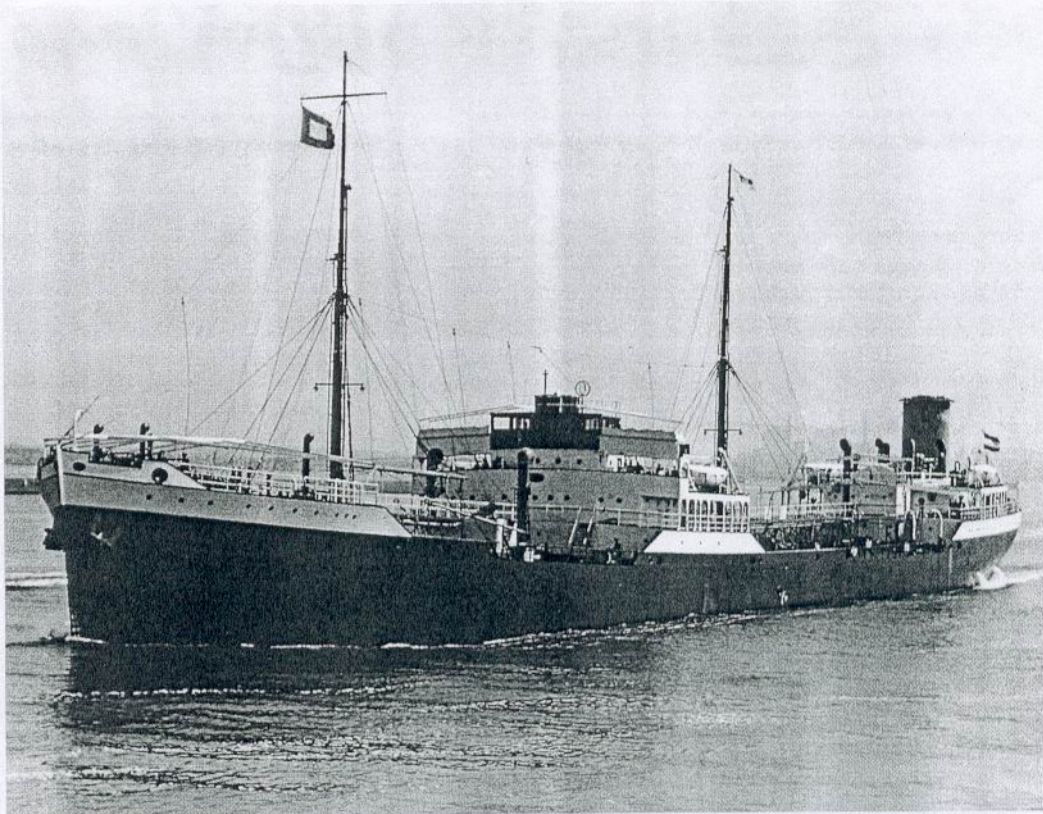
Als rechtspersoon bestaat Shell Tankers BV nog steeds, zelfs is een aantal schepen formeel nog haar eigendom, maar het verhaal „Varen

ms „Hastula” (46.879 dwt), één van vier moderne dubbelwandige H-klasse producttankers, die recent weer onder Liberiaanse vlag zijn gebracht en door SIMS worden bemand. Deze schepen varen onder een leasecontract voor Shell, ze zijn in 1993 opgeleverd door de Halla-werf te Zuid-Korea.



Aan boord van het ms „Stellata” (84.000 dwt), één van de vijf middelgrote ruwe-olietankers, nu weer door SIMS bemand. De S-klasse is inmiddels ruim 10 jaar oud en is bij Hyundai in Zuid-Korea gebouwd.





De „Macoma“ (II) voor Petroleum Mij „La Corona“ was een motortanker van het succesvolle „triple twelve“ standaardontwerp (12.000 dwt, 12 mijl per uur en 12 ton dieselolie/etmaal). Doopvrouwe van het schip was mevrouw C. Mak van Waay-Zulver; de NSM te Amsterdam leverde het schip in 1936 op. Het was de 100e eenheid die in Nederland voor de Koninklijke/Shell-groep werd gebouwd.

bij de Shell – een goedbetaalde functie” is over en uit.

Van SIM naar STASCO

Het was het vroegere Shell International Marine Ltd. (SIM)* uit Londen, onder aanvoering van de almachtige Marine Co-ordinator, al vanaf de jaren zestig een doorn in het oog dat de inhuurprijs van tonnage van Shell Tankers BV door hogere loonkosten ongunstig werd beïnvloed vergeleken met tonnage van Shell Tankers UK Ltd. Het in Rotterdam kantoorhoudende bedrijf wist echter deze inhuurprijs jarenlang te compenseren door kwaliteit en lagere onderhoudskosten te claimen, maar vlijmscherpe calculaties van de nieuw opgezette organisaties SIMS en STASCO, die nauwkeurig op internationale arbeids- en chartermarkten zijn afgestemd, maakten deze compensatie gaandeweg onmogelijk.

Doelstelling van SIMS is „bemanning” aan te bieden, o.a. aan STASCO en aan elke andere verlader van olie- of vloeibaargasproducten. STASCO, op haar beurt, heeft méér dan 140 schepen onder haar hoede, waarvan er 56 door SIMS

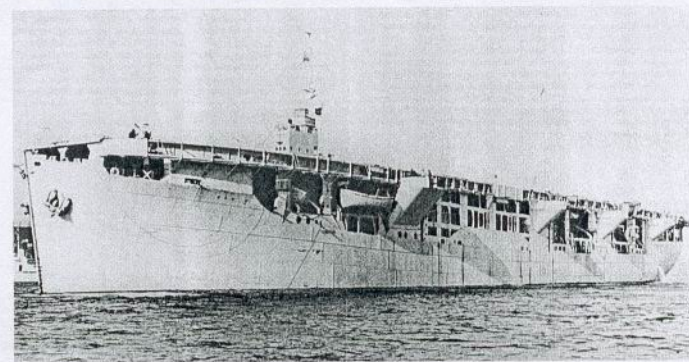
worden bemand. Wat wil zeggen dat er naast de „eigen” schepen bijna 100 tankschepen van „derden” in alle soorten en maten voortdurend voor de Koninklijke/Shell onderweg zijn, tegen huurprijzen die vergelijkbaar zijn met de kosten van hun eigen schepen. De Britten zetten de scherpe bedrijfsvoering, zoals die vanuit Den Haag door de president-directeur van de Koninklijke/Shell en zijn comité van directeurs wordt gedictieerd, zorgvul-

dig door, vandaar hun keiharde advies aan het Rotterdamse bedrijf: „Take it or leave it!” en dat betekende het einde van Shell Tankers!

Samenvoeging

Een kleine 20 schepen van Shell Tankers BV waren eerder, in 1994, organisatorisch al samengevoegd met die van Shell Tankers UK Ltd. in Londen, dat toen nog slechts een 40 schepen beheerde, en met die van Deutsche Shell Tanker GmbH uit

In 1942 werd de „Macoma“ (I) met een zusterschip, de „Gadila”, en een zevental Anglo-Saxon „triple twelves” bestemd om tot Merchant Aircraft Carrier (MAC-ship) te worden verbouwd. De schepen behielden daarbij nagenoeg hun volle ladingcapaciteit en hielpen de „Battle of the Atlantic” winnen. In 1946 werden zij in originele staat teruggebracht; ze bleven tot resp. 1959 en 1958 in de vaart.



Hamburg en Société Maritime Shell uit Parijs, die samen 12 schepen hadden. Alle vlootondersteunende diensten werden voortaan uit Londen aangestuurd en de gezamenlijke tonnage werd in principe aan het nieuw opgezette STASCO verhuurd. Daarmee was men in wezen terug bij de uit het begin van deze eeuw stammende constructie, Shell UK: transport; Royal Dutch/Bataafsche: exploratie en exploitatie.

Begin 1994 bood de Nederlandse regering, n.a.v. haar nieuwe Zeescheepvaartbesluit (met als opzet om schepen met Nederlandse bemanningen onder Nederlandse vlag te brengen), reders fiscale faciliteiten aan t.a.v. exploitatie en loonkosten. Binnen dat kader werd dan ook een viertal moderne, in Korea gebouwde H-klasse producttankers, binnengehaald. Het heeft niet mogen baten. De meerderheid van de STBV-schepen voer toch onder Liberiaanse vlag met een Nederlands-Indonesische bemanning. De Duitsers hadden hun schepen, het waren er minder dan in Nederland, inmiddels onder Cypriotische vlag gebracht. Ook voor hen was met de komst van SIMS het verhaal ten einde. De Fransen, die zich altijd ondersteund wisten door subsidies aan scheepsbouw en een protectionistisch scheepvaartbeleid, hebben zich vooralsnog aan een volledige capitulatie aan SIMS kunnen onttrekken. Onder het motto: „Wij bevoorraden de eigen (Shell) raffinaderijen en met eigen schepen en mensen”, was voor hen de kous af.

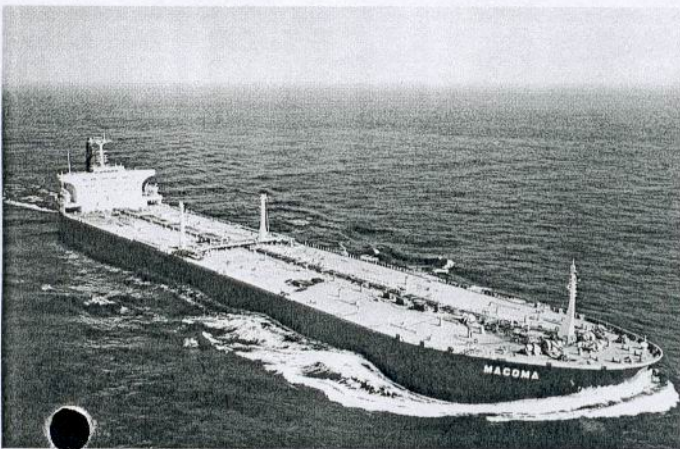
De vloot moet varen

Toch lof voor de Britten: zij houden nu een modern en allround tankerbedrijf van in totaal 56 moderne olie- en vloeibaargastankers in de vaart. Ook het Britse personeel heeft moeten „slikken” i.v.m. de nieuwe ontwikkelingen van varen „voor Shell” i.p.v. varen „bij Shell”; maar een moderne trend (uitzendkrachten) zet zich ook hier meedogenloos voort! Toch heeft in het verleden de grote Britse koopvaardij altijd met „pools” gewerkt, lang niet alle rederijen hadden mensen in vaste dienst!

De expertise in de tankvaart en in de vloeibaargassector van STASCO blijft voor de Koninklijke/Shell-groep uiterst waardevol in een wereldmarkt met moordende concurrentie. Maar – ook het re-



Shell Tankers N.V.
Den Haag



De „Macoma“ (II) voor Shell Tankers BV was een van de eerste 210.000 dwt turbinetankers uit de 22 eenheden tellende M-klasse. Doopvrouw van het schip was de echtgenote van de zaakgelastigde te Japan, mevrouw H. de Vries-van der Hoeven. Ze werd in 1968 door IHI te Yokohama opgeleverd en ze was een gelukkig en goed schip te noemen. Haar zusters „Marpessa“ en „Metula“, afkomstig van dezelfde werf, was een triest lot beschoren; ze zijn beide vergaan!

gime t.a.v. de revenuen op kapitaal voor herinvestering, zoals de „welvarende“ Koninklijke/Shell die toekent aan haar werkmaatschappijen, bijv. aan STASCO, is moordend! De tijd dat kolossale 210.000 tons M-klasse (22) en 314.000 tons L-klasse tankers (25) grotendeels op Europese werven werden gebouwd, is voorbij. Hiervan resteren nog enkele 314.000 tons L-klassers in een gemoderniseerde versie. De 515.000 tonners „Batilus“ en „Belamy“ de Fransen halverwege de jaren zeventig in dienst namen,

werden binnen 10 jaar naar de slooper verwezen, evenals de meeste M- en L-klassers; de tankermarkt was drastisch veranderd. Een nieuwe generatie 290.000 tons M-klasse van vijf schepen is in 1995 en 1996 opgeleverd op de werf van Daewoo in Zuid-Korea. De eerste, de „Murex“, de meest beroemde naam in de Britse registers, werd te water gelaten door mevrouw Gini Herkströter, echtgenote van Cor Herkströter, ex-president-directeur van de Koninklijke/Shell. Ook de vooruitzichten in de vloeibaargas-

De „Macoma“ (II) bij de sloop, tweede helft 1983, in Kaohsiung, Taiwan. Met een loopbaan van 15 jaar was zij een veteraan in haar klasse geworden. En wat ligt daar aan bakboord? De „Nedlloyd Streefkerk“!



Organogram van de Koninklijke/Shell-groep, opgericht in 1907

Moedermaatschappijen

aan beurs genoteerde vennootschappen

N.V. De Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij (60%)
Opgericht in 1890

The „Shell“ Transport and Trading Company p.l.c. (40%)
Opgericht in 1897

Hebben resp. 60% en 40% van de aandelen van de houdstermaatschappijen direct of indirect in bezit

directeur: Maarten van den Bergh
President-directeur (voorzitter sinds 1 juli jl.)

directeur: Mark Moody-Stuart
President-directeur (voorzitter sinds 1 juli jl.)

Mark Moody-Stuart
Comité van Managing Directors (CMD)
President-commissaris
Commissarissen en Aandeelhouders

Houdstermaatschappijen van de Groep

Shell Petroleum NV Nederland
The Shell Petroleum Co. Ltd Verenigd Koninkrijk
Shell Petroleum Inc. VS Amerika

De Nederlandse en Engelse houdstermaatschappijen bezitten beide, of één van beide, alle aandelen in de dienstverlenende groepsmaatschappijen. De Nederlandse houdstermaatschappij bezit bovendien (zonder meerderheid van stemrecht) sinds 1985 alle aandelen van de Amerikaanse Shell Oil Co. ondergebracht in een zgn. dochterhoudstermaatschappij Shell Petroleum Inc.

Kernactiviteiten

- Exploratie & Productie (opsporen en ontginnen)
- Olieproducten (raffinage, transport & verkoop)
- Chemische producten (fabricage, transport & verkoop)
- Gas en Steenkool (ontginnen, transport & verkoop)

Dienstverlenende maatschappijen

Deze zijn óf in Den Haag óf in Londen gevestigd óf beide – vanaf 1907 tot begin jaren 50 waren dat de Bataafse Petroleum Maatschappij (BPM) en de Anglo-Saxon Petroleum Co. De huidige maatschappijen passen zich in een voortdurend veranderende „Wereld van Shell“ ogenblikkelijk aan.

- Shell International b.v. & Ltd.
- Shell International Exploration & Production b.v.
- Shell International Petroleum Co. Ltd.
- Shell International Chemicals b.v. & Ltd.
- Shell International Research Mij. b.v.
- Shell International Oil Products b.v.
- Shell International Trading and Shipping Co. Ltd.
- Shell International Gas Ltd.
- Shell Coal International Ltd.
- Shell Services International b.v.

Uit Den Haag en Londen worden kernactiviteiten door de dienstverlenende maatschappijen aangestuurd waarbij het zwaartepunt van Exploratie & Productie (Expro) een Nederlandse en Trading & Shipping een Engelse aangelegenheid is. Employés werken vrijwel allemaal in het buitenland. De Amerikaanse maatschappij Shell Oil stuurt haar kernactiviteiten aan volledig los van Den Haag en Londen.

Werkmaatschappijen

In 120 landen worden door Shell-werkmaatschappijen producten verkocht en activiteiten ondernomen, zij worden als Shell France, Shell Malaysia, Shell UK enz. aangeduid en geven leiding aan hun ondergeschikte (Shell) maatschappijen. Hier te lande doet Shell Nederland b.v. te Rotterdam management voor het Centraal Kantoor, Verkoop, Energie Management, Raffinaderijen en Chemiefabrieken in Pernis en Moerdijk, de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM 50% Shell Nederland). Informatie Services in Rijswijk, de Research & Technology in Amsterdam en Deepwater Services vallen onder de dienstverlenende maatschappijen in Den Haag.

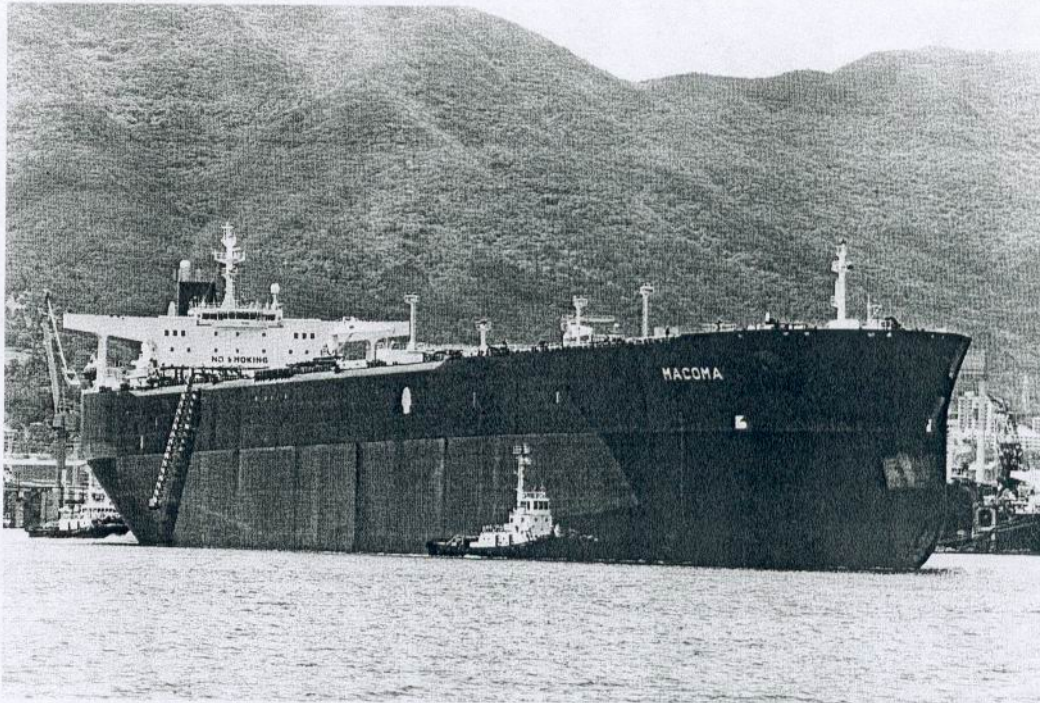
Samenwerkingsverbanden („Joint ventures“)

In 50 landen staan Shell-raffinaderijen, in 45 landen wordt olie, gas en steenkool ontgonnen, dit gebeurt vrijwel altijd in samenwerking met andere oliemaatschappijen en/of met lokale gouvernementen door een speciaal daartoe opgerichte (genationaliseerde) maatschappij.

De president-directeur

Het mag als een unicum beschouwd worden dat sinds 1 juli jl. bij aftreden van president-directeur drs. C.A.J. Herkströter, nu een Engelsman tot voorzitter van het CMD is benoemd (president-directeur), sinds 1907 is dat per definitie altijd een Nederlander geweest.

De vloot moet varen, hoe dan ook!



De „Macoma“ (III) in 1996 opgeleverd door de werf van Daewoo in Zuid-Korea is de vijfde eenheid uit de nieuwe Shell-generatie, de 290.000 dwt M-klasse. Doopvrouwe van het schip is Mrs. Moody-Stuart, echtgenote van Mark Moody-Stuart, Chairman van de Britse Shell Transport & Trading Co. en sinds 1 juli jl. president-directeur van het concern. Het schip, dubbelwandig opgebouwd volgens de modernste eisen aan tankschepen gesteld, heeft een Sulzermotor met een max. vermogen van 26.500 kW bij 73,5 slagen/min. De „Macoma“ werd bij oplevering Nederlands bemand – voor zolang het mocht duren!

sector zijn hoopgevend voor de toekomst, STASCO heeft daarin een belangrijk marktaandeel.

Conclusie: zoals Sir Marcus Samuel, de grote man achter het ontstaan van de Anglo-Saxon-vloot, al in het begin van deze eeuw met de Heren der Admiraliteit overeenkwam: „De vloot moet varen, hoe dan ook!”

Geschiedenis Shell Tankers**

De Britten hebben de verrichtingen van hun geliefde vloten van Anglo-Saxon en Eagle-Oil door de tijden en oorlogen heen goed beschreven, maar zij hadden daarbij nooit veel ruimte over voor de vele Nederlandse eenheden, die in WO II onder hun directe verantwoording opereerden. Een prachtig boek „Sea Shell” verscheen in 1992 n.a.v. 100 jaar tankvaart van de Shell Transport & Trading Co. Wij moeten hier te lande t.a.v. de „La

Corona”, NIT- en CSM-vloten de verrichtingen van de koopvaardij in WO II raadplegen, de jaarboeken, de verslagen van de scheepsbouwmaatschappijen en, meer re-

V.l.n.r. algemeen directeur J.A.M. (Joop) Elias en zijn opvolger L.P.A. (Leo) de Winter. „Opgegroeid op de vloot” hadden zij de zware taak de secundaire arbeidsvoorwaarden van het personeel te schrappen om alsnog te trachten Nederlandse arbeidsplaatsen op de vloot van STASCO te consolideren.



cent: de documentaire serie „Onze mooiste koopvaardij schepen”. De vloten onder Nederlandse vlag waren vóór 1940 zeker niet ondergeschikt aan de Britse. Het was de

tijd dat dr. Henri W.A. Deterding, in Engeland Sir Henry Deterding, gedurende 35 jaren vanuit Londen wereldwijd alle touwtjes strak in handen hield. De tijd ook dat Cornelis Zulver, vertrouweling van Deterding en ooit als machinist bij de KPM begonnen, als Marine Superintendent vanuit Den Haag jarenlang zijn stempel drukte op vele ontwikkelingen. Maar hun tijd is lang voorbij!

In 1984 verscheen een verdienstelijk jubileumboek van 25 jaar Shell Tankers BV. Daarnaast zijn in de jaargangen van het maandblad „Tussen Schip & Ka” van deze rederij vele kostelijke verhalen en foto's uit het „Oud Archief” opgenomen. Maar ook naoorlogs resteert er nog veel om op terug te zien in de bewogen historie van de Rotterdamse rederij Shell Tankers BV.

* Shell International Marine Ltd. en Shell Tankers (UK) Ltd. waren in 1953 voortgekomen uit het beroemde scheepvaartbedrijf van de Anglo-Saxon Petroleum Company en zijn in 1994 resp. 1996 tot eerdergenoemde STASCO en SIMS gereorganiseerd.

** „BPM op Curaçao”, DBW okt '92; NIT-tanker „Aldegonda” in brand, DBW mrt '93; Reis met Shelltanker „Naticina”, Oorlog ter Zee, La Coronatanker „Erinna”, DBW nov '93; Shellvloot nieuwe H-klasse, DBW mrt '94; Shellvloot in WO II, DBW nov '94; Shelltanker „Mysella” bij NDSM, DBW mei '95; Tankers met een catwalk, DBW apr '96; Operatie Naumburg, Shell Curaçao in WO II, DBW okt '96; Shell Curaçao, CSM in WO II, DBW okt '96; Renovatie Koopvaardij Monument, DBW mrt '97; Shelltanker „Kara” in Vietnam/, „Amastra” en „Helisoma” gezonken, DBW mei '97; Nogmaals Shell Curaçao, CSM in WO II, DBW jul '97; CSM-tanker „Rufina” gezonken, DBW jan '98; La Coronatanker „Chama” (ex-„Backhuysen”), DBW mei '98.

Met dank aan de heer L.P.A. de Winter, (marof) Esther Lans en de Archiefdienst van Shell Internationale Petroleum Maatschappij te 's-Gravenhage voor gegevens en fotomateriaal.