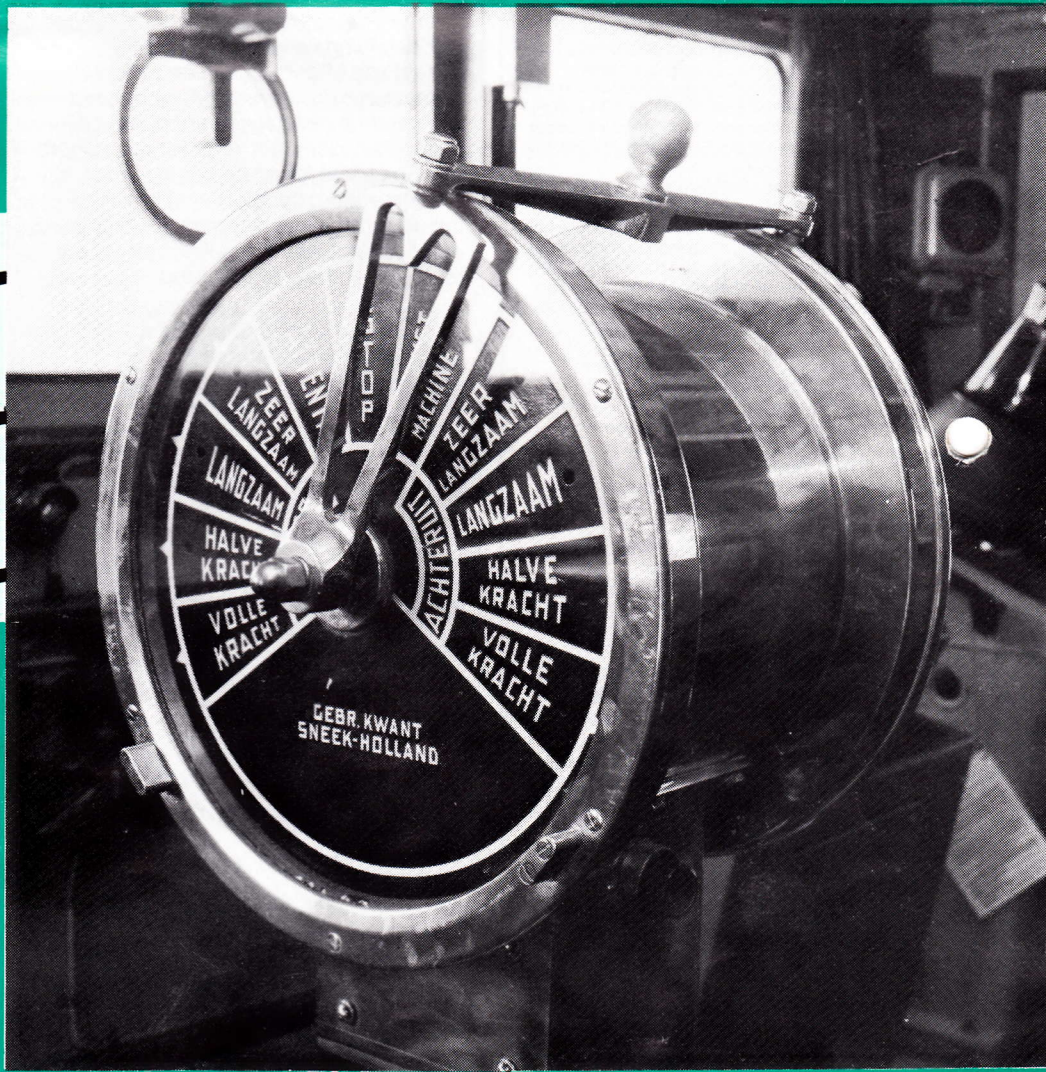


# SCHEEP



# TECHNIEK

23e jaargang  
nummer 12  
augustus  
1984





# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 12  
augustus 1984

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk  
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

## IN DIT NUMMER

Public Affairs praat over milieu	2
Hulde aan 'Kylix'	3
O.R.-verslag	4
Laatste der Mohikanen	8
Ideeënbus	10
Ontrouw	11
Schoon Schip	12
Personalía	14

## Bij de voorplaat

*Afscheid van de laatste 'K'-tanker uit onze vloot. Zie artikel over deze scheepsklasse op pagina 8 e.v.*

## Public Affairs praat over het milieu

Voor het eerst is de bijeenkomst van Public Affairs, die half juni plaatsvond op de Veluwe en ongeveer om de twee jaar wordt gehouden om over de interne PA-problematiek te praten, opgebouwd rond een thema. Een groot aantal medewerkers van Public Affairs van de Shell-maatschappijen in Nederland heeft van gedachten gewisseld over het milieu. In de ruimste zin van het woord, want zure regen, chemisch afval, bodemsanering, drins, slib, boorspoelingen en energiebesparingen kwamen aan de orde. Onder leiding van Mr. H. A. F. M. O. (Hans) van Mierlo, lid van de Eerste Kamer voor D'66, werd tijdens deze bijeenkomst gediscussieerd door buitenstaanders met vertegenwoordigers van Shell. Het forum bestond uit Prof. Ir. S. Stemerding, hoogleraar chemische toxicologie in Groningen en Voorzitter van de Stichting Natuur en Milieu, mevrouw Mr. J. J. Lambers-Haquebard,

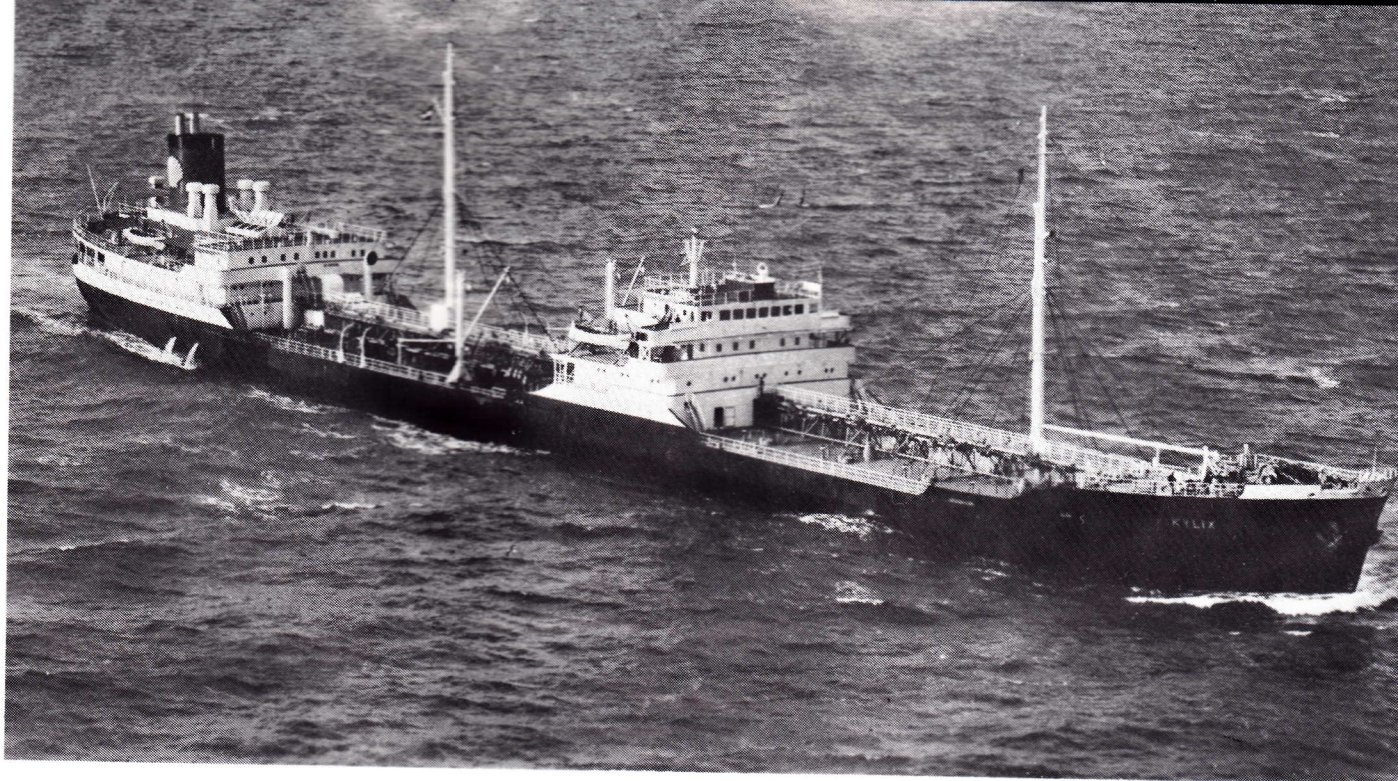
ex-staatssecretaris voor milieu-zaken en thans lid van de Eerste Kamer voor D'66 en Prof. Dr. J. H. Koeman, toxicoloog aan de Landbouw Hogeschool in Wageningen. Namens Shell namen Ir. P. van Duursen, directeur Shell Nederland Chemie, Dr. D. F. Rijkels, hoofd Health, Safety and Environment van SIPM en Drs. J. C. D. Boot, directeur Raffinage in Pernis, deel aan de discussie. Met een persoonlijke en algemene inleiding van Dr. R. Bouwman (Shell Nederland - PAG) en een presentatie van Dr. Wouter van Dieren, publicist en milieu-deskundige, werd de bijeenkomst begonnen. Daarna volgde de forumdiscussie, vervolgens gingen de deelnemers in groepen uiteen om over de verschillende onderwerpen te praten. In de groepen moest een PA-beleid worden uitgestippeld of een 'plan de campagne' worden opgezet ten aanzien van de thema's. Na afloop van de groepsbesprekingen werd verslag gedaan en gaf het forum wederom zijn mening ten beste. Het was opvallend dat men op veel terreinen elkaar kon vinden. Zure regen bij voorbeeld werd algemeen aanvaard als een groot maatschappelijk probleem en Shell zou aan de oplossing zeker zijn deel moeten bijdragen.

### Eerlijk

Over het geheel concludeerde de heer Van Dieren dat een algemene wens tot eerlijkheid naar voren was gekomen. De deelnemers legden allemaal een voorkeur voor studie en informatie aan de dag. De directeur Public Affairs van Shell Nederland, Mr. J. G. Hoogland, sprak ten slotte uit dat men de spiegel voorgehouden heeft gekregen en dat het binnen PA was gelukt zinnig over het milieu te praten. 'We deden dat al langer, maar nu gebeurt het met volle overtuiging'.







## HULDE AAN 'KYLIX'

Van de heer C. M. C. Stewart, Marine Manager van Shell U.K. Oil Ltd., de maatschappij die onze 'Kylix' geruime tijd in charter heeft gehad, ontvingen wij een brief waarin hij schip en opvarenden complimenteert met de wijze waarop aan de charterverplichtingen is voldaan. De intensieve vaart over korte afstanden op de Engelse kust heeft van zowel de mensen aan boord als van het schip zelf vaak het uiterste gevraagd, maar het feit dat de 'Kylix' sinds 1982 tijdens 160 reizen ongeveer 2,6 miljoen ton lading heeft vervoerd zonder een noemenswaardig incident is het beste bewijs van de kundigheid en inzet van allen die in de loop der tijd op het schip hebben dienst gedaan, aldus de heer Stewart. De 'Kylix' kan als voorbeeld dienen als het gaat om aan te tonen hoe een schip op de meest doelmatige wijze kan opereren. **'We are proud to have been associated with this fine vessel and salute the men and management who worked the ship in our ports and seaways'**. Ten slotte werd het vertrouwen uitgesproken dat de 'Abida', die door Shell U.K. Oil Ltd. als opvolger van de 'Kylix' is gekozen, in staat zal zijn de verrichtingen van haar trotse voorganger te evenaren.

## Nieuwe hypotheekvorm

Recentelijk heeft de Algemene Bank Nederland een nieuwe hypotheekvorm geïntroduceerd: de 'ABN-Plushypotheek'. Deze hypotheekvorm geldt voor nieuwe hypotheeken en voor hypotheeken die aan renteherziening toe zijn. De belangrijkste kenmerken van de Plushypotheek zijn:

- 7 jaar vaste rente
- na een periode van 5 jaar bestaat de mogelijkheid gedurende het 6e en 7e jaar zonder kosten te kiezen voor een nieuwe rentevaste periode van 3, 5 of 7 jaar.

Deze verlenging kan op ieder gewenst moment plaatsvinden, met dien verstande dat de verlenging dient in te gaan op een rente-vervaldatum (1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober).

### Shell-regeling

De voor Shell geldende arrangementsrente bedraagt 8,725% (betaling per maand achteraf). Voor de ABN-Plushypotheek gelden dezelfde condities die van toepassing zijn op de hypotheeken met een rentevaste periode van 5 jaar. Voor eventuele verdere informatie kunt u contact opnemen met de heer M. Pronk, DFP/14 (tel. 010-696139).

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2130	15.06.84	Aanstellingen (PCOR)
2131	15.06.84	Nieuwe Marine-Coördinator (PCOR)
2132	19.06.84	Veiligheidsboekje
2133	25.06.84	Verkl. Intern. Conv. on Standards of Training, etc.
2134	25.06.84	Organisatie DFMO (PCOR)
2135	25.06.84	Vakatures (PCOR)
2136	28.06.84	idem (PCOR)
2137	28.06.84	Uniforme barprijzen (PCOR)
2138	29.06.84	Aanstellingen (PCOR)
2139	29.06.84	Koersen (PCOR)
2140	02.07.84	Leidraad Rampenmanagement
2141	02.07.84	Veiligheidsrapportage 2e kwartaal '84 (PCOR)
2142	03.07.84	Overlegvergadering OR (PCOR)
2143	04.07.84	Inventarisatie bekwaamheden scheepsgezellen
2144	11.07.84	Veiligheid (PCOR)
2145	11.07.84	Wekelijkse peilingen en metingen gasconcentraties

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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



# O.R.-VERSLAG

Veiligheid  
Vlootplan  
Personeelssituatie  
Sociaal Jaarverslag 1983  
Financieel Jaarverslag 1983  
Uitslag studie Boston Consultants Group  
Medische terugblik 1983



**Shell Tankers B.V.**

Even voor het begin van het zomervakantie-seizoen vond op **28 en 29 juni jl.** nog een O.R.-vergadersessie plaats. In verband met de behandeling van het Sociaal Jaarverslag 1983 en het Financieel Jaarverslag 1983 was de heer Vernède, lid van de Raad van Commissarissen uitgenodigd om de overlegvergadering bij te wonen. Ineke Koot moest wegens ziekte de tweede dag afhaken en Chris de Goeij kon door werkzaamheden elders slechts een deel van de vergadersessie bijwonen. Het quorum was echter aanwezig. De bestuurder werd bij de overlegvergadering terzijde gestaan door zijn adviseur, de heer Van Dalen, die tevens ten nauwste betrokken was bij de bespreking van het Sociaal Jaarverslag. De heer Tijthoff lichtte het Financieel Jaarverslag toe en dokter Louwe gaf een

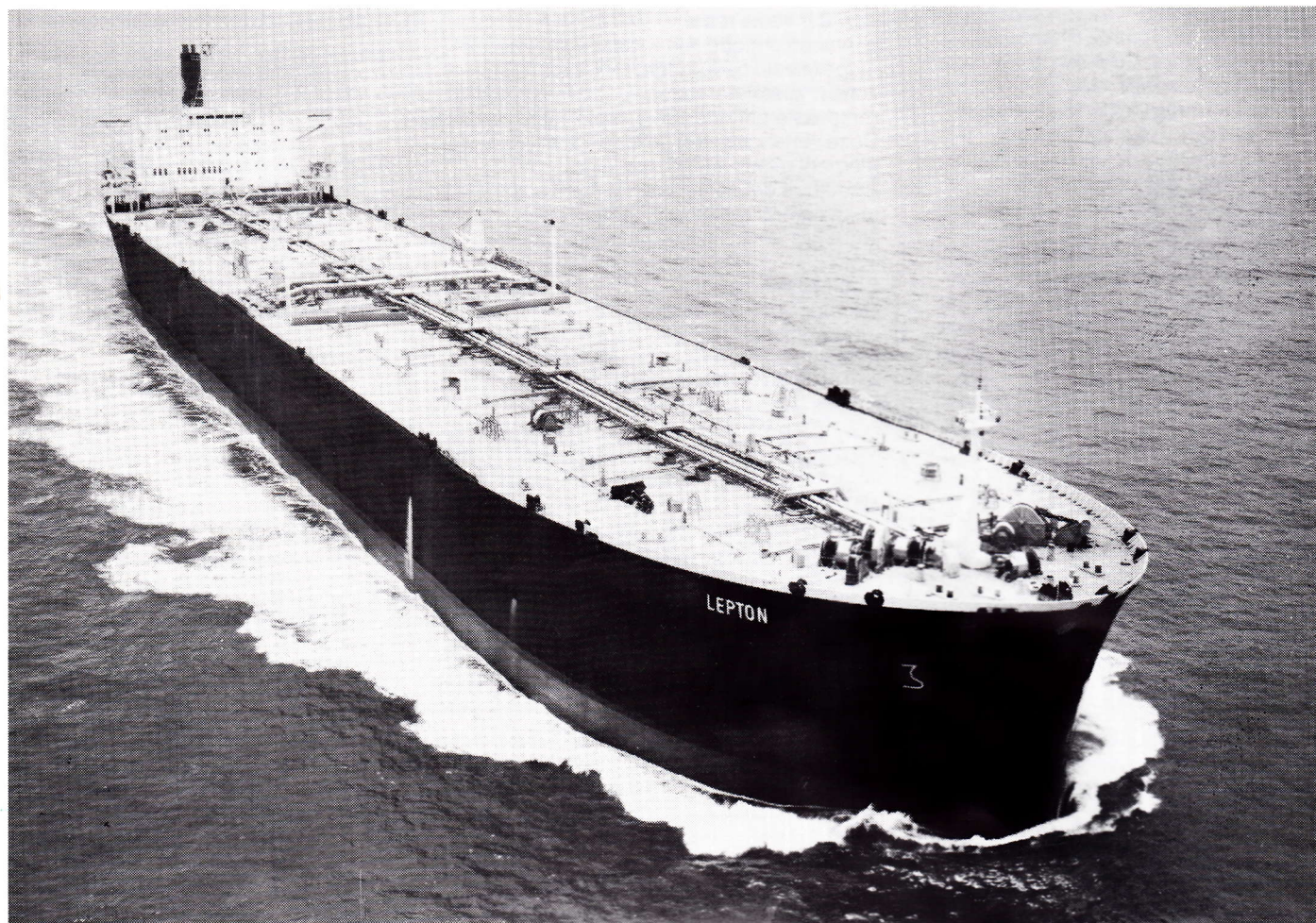
medische terugblik over het afgelopen jaar. Zoals al valt af te leiden uit het aantal hierboven genoemde belangrijke punten uit de vergadering was de agenda flink gevuld. Een strak vergaderschema moest daarom worden aangehouden en mede dank zij de vooraf gedane fikse portie 'huiswerk' van de leden van de verschillende commissies konden alle onderwerpen op een grondige, efficiënte en aangename wijze worden behandeld.

## Veiligheid

Na de overlegvergadering geopend te hebben begon de heer Rasterhoff onder het agendapunt 'Mededelingen Bestuurder' met een voor een ieder zeer

*'Lepton' tot volgend jaar in de vaart*

belangrijk onderwerp, namelijk 'Veiligheid'. Hij vertelde dat zich dit jaar tot de vergaderdag, de 28e juni, volgens de laatste gegevens in totaal vijf ongevallen met arbeidsverzuim op de vloot hebben voorgedaan. Gedurende de maand juni waren er twee OMA's (op resp. de 'Felania' en de 'Acmaea') maar deze waren gelukkig niet van ernstige aard. Indien we het eerste half jaar van 1984 met in totaal vijf OMA's kunnen afsluiten zou dat betekenen dat we op een frequency-rate van 1.3 à 1.4 uitkomen. 'En daar kunnen we wel degelijk trots op zijn', zei een zeer tevreden bestuurder. Hij vertelde dat de veiligheidsboekjes met de bijbehorende





instructies inmiddels zijn verstuurd ter uitreiking op de vloot. Door veranderingen in de wet dient het functioneren van de veiligheidscommissies aan boord aan deze nieuwe regels te worden aangepast. De maatschappij zal het dienstreglement aan de nieuwe regels aanpassen maar het concept eerst ter goedkeuring voorleggen aan de F.W.Z. en aan de O.R. ter inzage geven. Overigens zullen de wijzigingen niet van ingrijpende aard zijn omdat STBV al een stuk verder was op het gebied van o.a. taken en bevoegdheden van de veiligheidscommissies en op de wet vooruitliep.

### Vlootplan

Mededelingen betreffende het vlootplan worden doorgaans met meer dan normale aandacht aangehoord en zulks was ook nu het geval. Zoals een ieder bekend zijn gedurende dit jaar de 'Latus' en de 'Crania' afgestoten. Het vertrek van de 'Kylix' uit de STBV-vloot zal binnen afzienbare tijd eveneens een feit zijn. Inmiddels is op een aanvraag tot verkoop van deze laatste 'K'-tanker door de O.R. een positief advies uitgebracht aan de bestuurder. Het vlootplan voorzag ook in het afstoten van de 'Lepton' gedurende 1984. Volgens de bestuurder is er echter een wijziging in dit voornemen gekomen en besloten is om het schip tot het volgend jaar in dienst te houden. Daar tegenover staat echter dat de 'Zaria', die volgens plan in 1985 zou worden verkocht, in dusdanige omstandigheden verkeert dat het langer in de vaart houden geen enkele zin heeft. Wat is het geval? De chartertarieven voor dit soort schepen liggen bijzonder laag en bovendien ondervindt het schip lange wachttijden voordat weer een reischarter kan worden afgesloten, waarbij alle kosten gedurende het gedwongen wachten voor rekening van de eigenaren, in casu van onze maatschappij komen (wachttijden tijdens zg. 'time charters' zijn voor rekening van de charteraar). Bovendien heeft de 'Zaria' in verband met de turbinevoortstuwing een zeer hoog bunkerverbruik. Er wordt daarom ernstig overwogen het schip eerder af te stoten dan aanvankelijk in de bedoeling lag.

Er hebben zich, aldus de bestuurder, gedurende het jaar wat verschuivingen in het tijdstip van verkoop van tonnage voorgedaan, qua aantal ligt de vermindering echter geheel in lijn met het bestaande vlootplan.

Voor 1985 worden eveneens geen grote wijzigingen in het vlootplan verwacht. Er staan drie schepen op de nominatie om dat jaar de vloot te verlaten. Tevens moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van het eerder uit de vaart nemen van de 'Onoba' na afloop van de timecharter. Maar, en dat is een gelukkige omstandigheid, gedurende 1985 zullen de drie nieuwe LR's onze vloot komen versterken. Zoals thans valt te bezien zal

daarom het 'netto verlies' dat jaar tot één kunnen worden beperkt. Het lange termijn vlootplan dat er op is gericht dat omstreeks 1988 de vloot uit ongeveer 20 schepen zal bestaan staat 'recht overeind'.

### Personeelssituatie

De personeelssituatie bij onze maatschappij is onlosmakelijk verbonden met het aantal schepen in de vloot. Het was daarom voor de hand liggend dat de leden van de Commissie Sociaal Beleid al geruime tijd voor de overlegvergadering een gesprek hadden met hoofd Personeel, de heer Van Dalen. Deze had de commissieleden verteld dat het teruggaan naar ongeveer 20 schepen omstreeks 1988 natuurlijk een aantal personeelsproblemen met zich brengt. De bestuurder lichtte de situatie wat verder toe. We moeten niet alleen denken aan de aantallen maar ook aan een evenwichtige leeftijdsopbouw. Bovendien hebben wij onze verplichtingen aan de mensen die thans nog tijdelijk elders zijn tewerkgesteld (b.v. Tazerka). De bestuurder: 'We zijn de afgelopen jaren goed doorgekomen, dat is zeker zo, en de personeelsproblematiek blijft voorlopig voortduren. Echter, ik ben vol vertrouwen ten aanzien van de toekomst'. Onlangs heeft bij de officieren een aantal bevorderingen plaatsgevonden. Vier eerste stuurlieden werden als gezagvoerder aangesteld, een 2e werktuigkundige als hoofdwerktuigkundige, vijf 4e werktuigkundigen werden tot 3e en vijf 5e werktuigkundigen werden tot 4e werktuigkundige bevorderd.

Voor wat betreft het surplus aan officieren ligt dit voornamelijk bij de 1e en 4e stuurlieden en de 2e werktuigkundigen. Zo veel als in haar vermogen ligt zorgt de maatschappij ervoor dat mogelijkheden voor tewerkstelling van onze zeevarenden binnen en buiten de Groep aan hen worden doorgegeven. Zo zijn indertijd de 2e werktuigkundigen geattendeerd op de bestaande vacatures bij de Shell vestigingen in Pernis en Moerdijk. Velen hebben de geboden kans gegrepen. Thans is ook per PCOR mededeling gedaan over de mogelijkheden voor hoofd- en 2e werktuigkundigen bij een Canadese rederij. Ook is een aantal met verlof zijnde werktuigkundigen hieromtrent op de hoogte gesteld.

De bestuurder zei desgevraagd dat tot dusver nog niemand positief had gereageerd. Hij had meer aanmeldingen verwacht. De O.R. was echter de mening toegedaan dat voor wat betreft het PCOR-bericht aan de schepen de serieuze gegevens te summier waren. Tijdens de vergadering bleek namelijk dat serieuze geïnteresseerden eerst enkele maanden op proef bij deze rederij konden varen, waarna de echtgenote kon overkomen om eens rond te kijken. Alles op vrijwillige basis. Pas na de



Hans van der Schee

proefperiode dient een definitieve beslissing te worden genomen. Overigens is het de bedoeling dat bij indiensttreding van de Canadese maatschappij (exploitatie van ferrydiensten) de tewerkstelling in de rang van hoofdwerktuigkundige zal zijn. De bestuurder zegde toe dat hij zou laten bekijken of er in het algemeen wat meer gegevens over de vacante functie(s) aan de belanghebbenden kunnen worden doorgegeven. De O.R. is van mening dat dan wellicht meer personen zullen reflecteren.

Er zijn thans twee verschillende groepen scheepsgezellen, de gezellen die op de conventionele schepen varen (b.v. scheepsgezellen als werkploeg) en gezellen die dienstdoen op de 'F'-schepen (ASV, AASV). Naarmate het aantal 'conventionele' schepen in de komende jaren zal afnemen ten opzichte van de hoeveelheid 'moderne' schepen is het zaak dat het personeelsbestand aan deze situatie wordt aangepast en dat deze twee groepen gezellen geleidelijk aan worden geïntegreerd tot één groep. Om te zorgen dat we over een jaar of vijf niet teveel conventionele scheepsgezellen hebben, zullen deze geleidelijk aan op PLA-schepen worden geplaatst. Op hun beurt zullen PLA-gezellen tijdelijk naar de conventionele schepen gaan.

### Sociaal Jaarverslag 1983

Zoals gebruikelijk wordt zowel het Sociaal- als het Financieel Jaarverslag van de maatschappij tijdens een overlegvergadering besproken. Veelal zijn daarbij één of meerdere commissarissen van STBV aanwezig. Commissaris L. A. Vernède was de tweede dag 's middags in ons midden. Voordat het Sociaal Jaarverslag 1983



begin juni jl., als een extra editie van 'Schip en Ka', aan de werknemers en gepensioneerd werd verstuurd had de O.R. het concept-verslag al kunnen bestuderen en vragen hierover kunnen opstellen. Ook was er gelegenheid geweest om uitgebreid van gedachten te wisselen met het Hoofd Personeel, de heer Van Dalen. Ter vergadering gaf hij nog enige toelichting. De inhoud van het Verslag brengt duidelijk naar voren de continuïteit in het tot nu toe gevoerde beleid van de maatschappij. Kort omschreven komen in het Verslag als belangrijkste punten naar voren:

- geen gedwongen ontslagen in 1983
- sterk accent op het veiligheidsgebeuren in ons bedrijf
- praten met ons personeel over de toekomst, o.a. tijdens de 'workshops'

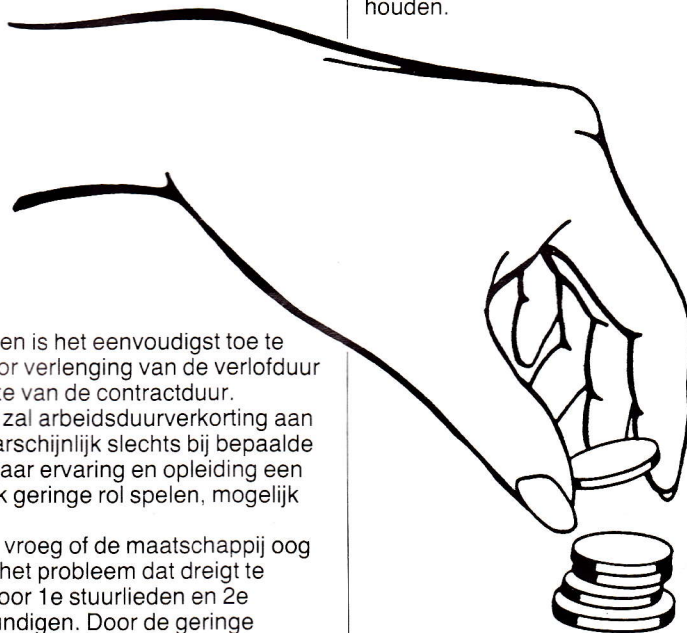
Tijdens de overlegvergadering werden nog enkele vragen door de O.R. aan de bestuurder gesteld.

Het was de Raad opgevallen dat echtgenotes van onze Spaanse zeevarenden in 1983 geen gebruik hebben gemaakt van de meevaarregeling. Is daar een verklaring voor? De heer Van Dalen antwoordde dat er de afgelopen jaren een dalende tendens in het meevaren door de Spaanse dames is te bespeuren. Het aantal is teruggelopen van vier in 1981 naar twee in 1982 en in 1983 naar geen. Een en ander vindt zijn oorzaak in het feit dat het aantal schepen met een Spaanse bemanning is gedaald. Bovendien is er een minimale vaart geweest in gebieden op korte afstand van Spanje. Een andere vraag betrof het geven van bonussen aan varend personeel. Kan de regeling die thans beperkt is tot de gezagvoerders ook worden uitgebreid tot de andere rangen? Het antwoord daarop

Ton van Haften



luidde dat uitbreiding niet wordt overwogen, mede omdat dit niet een zaak is die het bedrijf alleen kan regelen. O.R.-lid Jan Alsmas noemde de studie die momenteel bij alle Nederlandse Shell maatschappijen aan de wal wordt gedaan over de gevolgen van een eventuele arbeidsduurverkorting. Bestaan er ook dergelijke plannen voor de vloot? De bestuurder legde uit dat voor de vloot geen studie nodig is. Immers, een eventuele arbeidsduurverkorting voor de



zeevarenden is het eenvoudigst toe te passen door verlenging van de verlofduur ten opzichte van de contractduur. Overigens zal arbeidsduurverkorting aan de wal waarschijnlijk slechts bij bepaalde functies, waar ervaring en opleiding een betrekkelijk geringe rol spelen, mogelijk zijn.

Jan Alsmas vroeg of de maatschappij oog heeft voor het probleem dat dreigt te ontstaan voor 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen. Door de geringe promotiekansen bestaat de mogelijkheid dat een aantal van hen de eindrang niet haalt, hetgeen dan inhoudt dat hun vaste overwerkvergoeding niet wordt meegenomen bij het vaststellen van hun pensioen. De maatschappij heeft deze problemen reeds onderkend en neemt dit mee bij de nieuwe opzet van het nieuwe Shell Pensioenfonds-reglement en regelingen.

Nadat nog enkele vragen tot tevredenheid van de O.R. waren beantwoord dankte Piet Huigen, uit naam van de gehele Raad, de maatschappij voor de samenstelling van het Sociaal Jaarverslag 1983. 'Het verslag is in de loop der jaren volledig 'volwassen' geworden. Zowel de inhoud als de layout verdienen alle lof', aldus de O.R.-voorzitter.

#### Financieel Jaarverslag 1983

Onmiddellijk daarna werd overgegaan tot de bespreking van het Financieel Jaarverslag 1983. Zoals ook tijdens een voorbespreking was gedaan gaf finance-manager H. F. M. Tijthoff op vakkundige en heldere wijze uitleg aan de gepresenteerde cijfers. In het kort kwam het hier op neer dat 1983 in financieel opzicht voor STBV een goed jaar is geweest. Er werd een winst gemaakt waardoor verliezen uit het verleden konden worden ingelopen. Het was bijzonder prettig te horen dat hierdoor de investering in de komende nieuwbouw voor een gedeelte uit eigen vermogen

kan worden gefinancierd. Zodoende is het mogelijk, althans voor een deel, de zware rentelasten van leningen te vermijden.

De heer Tijthoff noemde drie factoren die tot het goede resultaat over 1983 hebben bijgedragen. Ten eerste waren er de revenuen van een aantal timecharters die nog tegen gunstige tarieven in het verleden waren afgesloten. Ten tweede was de koers van de Amerikaanse dollar ons gunstig gezind en ten derde is het mogelijk gebleken de kosten in de hand te houden.

Zeer positieve geluiden dus. Echter, met betrekking tot de financiële vooruitzichten voor dit jaar was de heer Tijthoff een stuk somberder gestemd. Voor wat betreft het eerste halfjaar van 1984 kan nu al worden gezegd dat twee van de drie hierboven genoemde factoren ons bleven helpen; de hoge dollarkoers handhaafde zich en tevens zijn we er weer in geslaagd de kosten te blijven beheersen. Maar de chartertarieven zijn, zoals de heer Tijthoff het uitdrukte 'een stuk beroerder geworden'. Toch had hij goede hoop dat we ook dit jaar weer in de 'zwarte' cijfers kunnen afsluiten (zwart wordt in dit geval in een positieve betekenis gebruikt . . .). Na zijn betoog was er volop gelegenheid tot het stellen van vragen. En dat de O.R. zich terdege hierop had geprepareerd bleek uit de reeks vragen die werd gesteld. Zowel de bestuurder als onze finance-manager gaven beurtelings hierop hun commentaar. Laatstgenoemde complimenteerde de O.R. met de grondige wijze waarop het verslag was bestudeerd. Jillis van Duuren, voorzitter van de Commissie Financieel en Economisch Beleid sprak namens de Raad zijn grote voldoening uit over de financiële cijfers en de presentatie ervan. De openhartige en prettige wijze waarop de cijfers waren toegelicht was als zeer positief ervaren. Een speciaal woord van dank richtte hij aan het adres van de bestuurder en de heer Tijthoff.



### Vlootplan op langere termijn

De bestuurder informeerde de O.R. vervolgens over de uitslag van een studie die in opdracht van Shell International Marine is verricht door een adviesbureau en die tot doel had om te beziën welke mogelijkheden er op langere termijn zijn voor het vervoer van ruwe olie en olieproducten. Veelal kijken we steeds vijf jaar vooruit maar hoe zullen de zaken er bij voorbeeld over 10 à 15 jaar voorstaan? Om ook de toekomstverwachtingen over langere termijn te weten is belangrijk. De bestuurder noemde als voorbeeld het onderwijsaspect. Wie nu naar een zeevaartschool gaat staat over vijf jaar op de stoep en wat zijn de mogelijkheden dan? Mede daarom is de uitslag van het onderzoek van grote waarde. Allereerst was een belangrijke conclusie dat er geen twijfel over behoeft te bestaan dat er eveneens op langere termijn behoefte aan tankertonnage zal bestaan. Bovendien dat men ook dan de beschikking moet kunnen hebben over een vloot eigen schepen. Er zal plaats blijven voor Groepsvloeten, waarbij ook voor STBV een rol is weggelegd. Hoe de werkelijke opbouw en samenstelling van de toekomstige vloot zal zijn hangt uiteraard af van de ontwikkeling in de vraag naar olie in de wereld, maar voorlopig heeft het huidige vlootplan een stevige basis.

### Medische terugblik 1983

Tot slot gaf dokter R. G. Louwe een kort overzicht van de voornaamste gebeurtenissen op medisch gebied bij STBV in 1983. Als de voornaamste ontwikkelingen zag dokter Louwe de toename van het aantal medische keuringen van scheepsgezellen bij STBV, een intensievere begeleiding van zieken en een hechter contact met gezagvoerders en stuurlieden met betrekking tot ziektegevallen op zee. Het ziekteverzuimpercentage geeft geen reden tot ongerustheid. Zowel de vloot als de walcijfers vergelijken gunstig. Ook de eerste helft van dit jaar geeft geen grote verschuivingen te zien. De aard van de ziektegevallen ligt bij de wal

hoofdzakelijk bij infectieziekten en klachten over de bewegings- en spijsverteringsorganen, terwijl bij het vlootpersoneel verwondingen de voornaamste oorzaak zijn van de meest voorkomende ziektegevallen. Ook noemde hij als oorzaak ziekten van psychische aard en alcohol. Ook dokter Louwe kreeg het verzoek na zijn uiteenzetting een paar vragen te beantwoorden. Frank Vergroesen vroeg onder meer hoe

het stond met de controle op het visueel kleurenonderscheidingsvermogen bij werktuigkundigen. Volgens dokter Louwe heeft Scheepvaart Inspectie inmiddels bepaald dat partiële kleurenblindheid bij werktuigkundigen is toegestaan. Indertijd was onze medische dienst een tegenstander van het periodiek laten doorlichten van het personeel. Piet Huigen vroeg of dit standpunt nog steeds werd ingenomen. Hierop antwoordde dokter Louwe dat Scheepvaart Inspectie voorschrijft dat de zeevarenden één keer per jaar een longfoto moeten laten maken. 'Wij moeten ons uiteraard daarbij aansluiten'. Nadat nog enkele vragen op een openhartige en deskundige wijze door onze medisch adviseur waren beantwoord werd zijn waardevolle bijdrage aan deze vergadering besloten met woorden van dank van de zijde van de bestuurder en van de voorzitter van de O.R.

**Aanwezig tijdens de vergadersessie op 28 en 29 juni jl. waren:**

#### Groep A

Jan Alsmā  
Ton van Haaf ten  
Rob Overdijkink  
Hans van der Schee  
Frank Vergroesen

#### Groep B

Henk Dekker  
Ruud Verhoeve  
Theo van Vlijmen

#### Groep C

Jillis van Duuren  
Chris de Goeij (ged.)  
Piet Huigen  
Ineke Koot (ged.)  
Joop Ouwens

## O.R.-Allerlei

Uit de groep van 31 STBV-bursalen die dit jaar afstuderen aan de hogere zeevaartscholen zullen 14 jongelui (waarvan 7 met S III en 7 met 'A') voor rekening van onze maatschappij de 'plus-opleiding' aan het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen gaan volgen. Als de overigen dit voor eigen rekening doen zullen zij voorrang krijgen bij het behalen van hun vaartijd bij onze maatschappij.

In plaats van 1e stuurman J. A. van Kesteren, die zoals vermeld in het vorige O.R.-verslag zijn O.R.-lidmaatschap heeft beëindigd, heeft 2e stuurman A. Zwiers, die aan de beurt was voor opvolging, zich bereid verklaard in de Raad zitting te nemen. Tijdens de a.s. september vergadering zal hij als lid van groep A van de O.R. van STBV worden geïnstalleerd.

Tot aan de volgende vergadering (op 3 en 4 september a.s.) is als vlootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gekozen Rob Overdijkink. Ruud Verhoeve werd gekozen als voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden en Frank Vergroesen als secretaris van de C.V.A. Tenslotte werd Jillis van Duuren herkozen tot plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Theo van Vlijmen werd gekozen tot plaatsvervangend secretaris van de O.R.

Het Jeugdplan zal bij STBV worden gecontinueerd. In november dit jaar zullen wederom 12 jongelui die hun studie aan de lagere zeevaartschool hebben afgerond de gelegenheid krijgen een opleiding van 4 à 5 maanden aan de bedrijfsschool te Pernis te volgen, gevolgd door een vaartijd van enkele maanden aan boord van onze schepen. Van de vorige groep van 12 hebben 11 inmiddels het einddoel gehaald. Een aantal van hen wordt in de gelegenheid gesteld bij onze maatschappij te solliciteren.

De stand van zaken i.v.m. de komende O.R.-verkiezingen is als volgt:

Ontvangen kandidaatstellingen  
Kiesgroep A (officieren) 15 (12)  
Kiesgroep B (gezellen) 8 (6)  
Kiesgroep C (walpersoneel) 1 (5)

Tussen haakjes is het maximum aantal te kiezen leden in de desbetreffende kiesgroep vermeld. Hierbij dient te worden aangetekend dat de kandidatenlijsten van de werknemersorganisaties nog niet binnen waren.

Het is nog te vroeg om uit deze cijfers conclusies te trekken maar slechts één definitieve kandidaatstelling voor Groep C is wel wat aan de magere kant . . . Walcollega's, doe daar wat aan! De termijn van kandidaatstelling loopt tot 31 augustus a.s. In november zullen de verkiezingen worden gehouden, begin januari 1985 worden de stemmen geteld en wordt de einduitslag bekendgemaakt. In februari 1985 zal de installatie van de nieuwe Raad plaatsvinden.

Vanaf 1 juli 1984 zijn nieuwe barprijzen van kracht. Door een gunstig vaarpatroon (goedkopere havens) en een zuinig aankoopbeleid zijn de prijzen over het algemeen naar beneden gegaan. De vloot is per PCOR over de gewijzigde bedragen ingelicht.



# LAA TSTE DEER

## Bedankt 'Kylux'!

*Met het vertrek van de 'Kylux' uit onze vloot wordt een gedenkwaardige en voor velen onvergetelijke episode uit de geschiedenis van Shell Tankers B.V. afgesloten. Het schip is de laatste uit een serie van zestien 'general purpose'-tankschepen die, voor oplevering gedurende de periode 1954-1957, indertijd door onze maatschappij bij Nederlandse werven in opdracht werd gegeven. Deze serie, ruim 18.000 ton draagvermogen metende stoomtankers, maakte deel uit van het zg. eerste en tweede Shell-nieuwbouwprogramma na de tweede wereldoorlog en was één van de meest omvangrijke nieuwbouworders ooit in ons land geplaatst. Het eerste schip, de 'Katelisia' ging op 8 oktober 1953 bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij te water en de 'Kelletia' werd, als hekkesluiter, op 11 mei 1957 eveneens bij de R.D.M. aan z'n element toevertrouwd.*

*Vanaf 1953 bouwden Engelse werven ook een respectabele vloot van deze 'handy-sized'-schepen. Zij kwamen voor het overgrote deel onder Engelse vlag in de vaart. Samen met een latere, gestroomlijnde versie (type 'Abida') betref het hier in totaal niet minder dan 66 schepen, waarbij inbegrepen een aantal volgens hetzelfde ontwerp gebouwde, maar door de Koninklijke Shell Groep van derden in charter genomen eenheden. Stuk voor stuk hebben deze schepen onnoemelijk veel bijgedragen aan het wereld-olietransport en hebben de naam van Shell op alle wereldzeeën en in de meest afgelegen havens grote bekendheid gegeven. Veel van de leidinggevende functionarissen in de huidige Marine-organisaties van de Shell-Groepsvloten zijn hun carrière als leerling aan boord van een Nederlandse 'K'- of een Engelse 'H'-tanker begonnen. Het hierna volgende artikel is een ode aan dit succesvolle scheepstype.*

### Ambitieuw nieuwbouwprogramma

Het is nauwelijks voor te stellen in deze tijd maar in de vijftiger jaren dreigde in de wereld en ook binnen de Shell Groep een ernstig tekort aan tankerruimte te ontstaan. Door een sterk groeiende wereldeconomie en de daarmee in verband staande stijging in de vraag naar energie, was het aantrekken van tankertonnage voor de oliemaatschappijen en de onafhankelijke reders een zaak van grote importantie. Daarbij kwam nog dat zo'n 450 T2'ers, 16.000 tons tankschepen gebouwd

tijdens de jaren 1944 en 1945, aan het eind van hun economische levensduur kwamen en aan vervanging toe waren. Zeventien T2'ers voeren onder de Shell-vlag. Er was uitgerekend dat de Groep tot 1965 zeker een miljoen ton extra aan scheepsruimte nodig zou hebben om te zorgen dat op elk willekeurig moment steeds het juiste schip op de juiste plaats zou kunnen zijn. Een ambitieus nieuwbouwprogramma werd opgezet. Met gezwinde spoed werd hellingruimte besproken bij de verschillende werven omdat Shell in die dagen zeker niet de enige reder was die schepen wilde bestellen. Volgens de

toenmalige opvattingen van de grote oliemaatschappijen was de omvang van de vloot aan bepaalde limieten onderhevig, o.a. qua omvang. Bovendien bracht een grote uitbreiding een enorm bedrag aan investeringen met zich. Een probleem was voorts het werven van voldoende aantallen opvarenden om al die nieuwe schepen te gaan bemannen. Een oplossing hiervoor werd gevonden in het charteren van tonnage van derden voor een periode van maximaal 20 jaar, waarbij de eigenaren het beheer over de schepen bleven voeren. Zo zijn indertijd acht 'general purpose'-tankers door onze maatschappij in 'demise charter' genomen van andere Nederlandse tankvaartrederijen. De schepen werden gebouwd op basis van dezelfde specificaties als voor onze eigen vloot werden gehanteerd.

### Aparte stijl

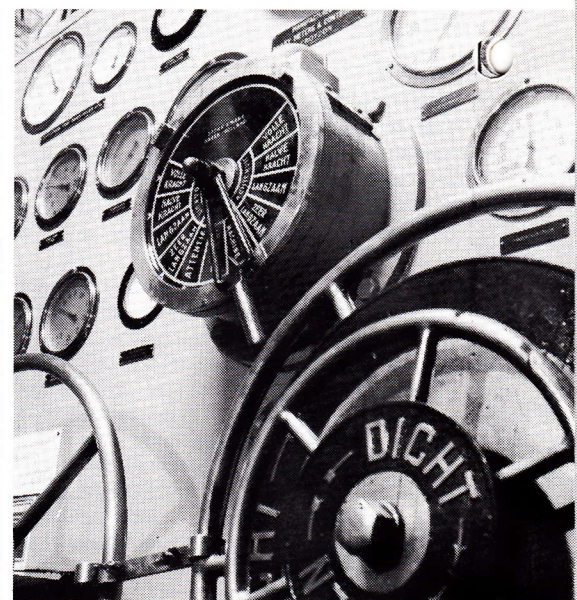
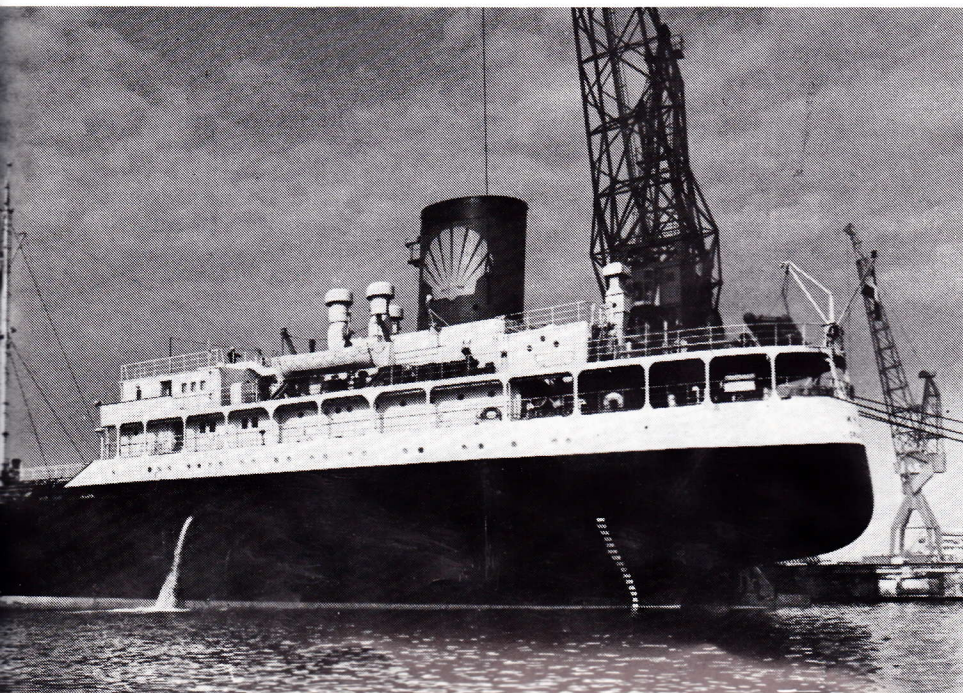
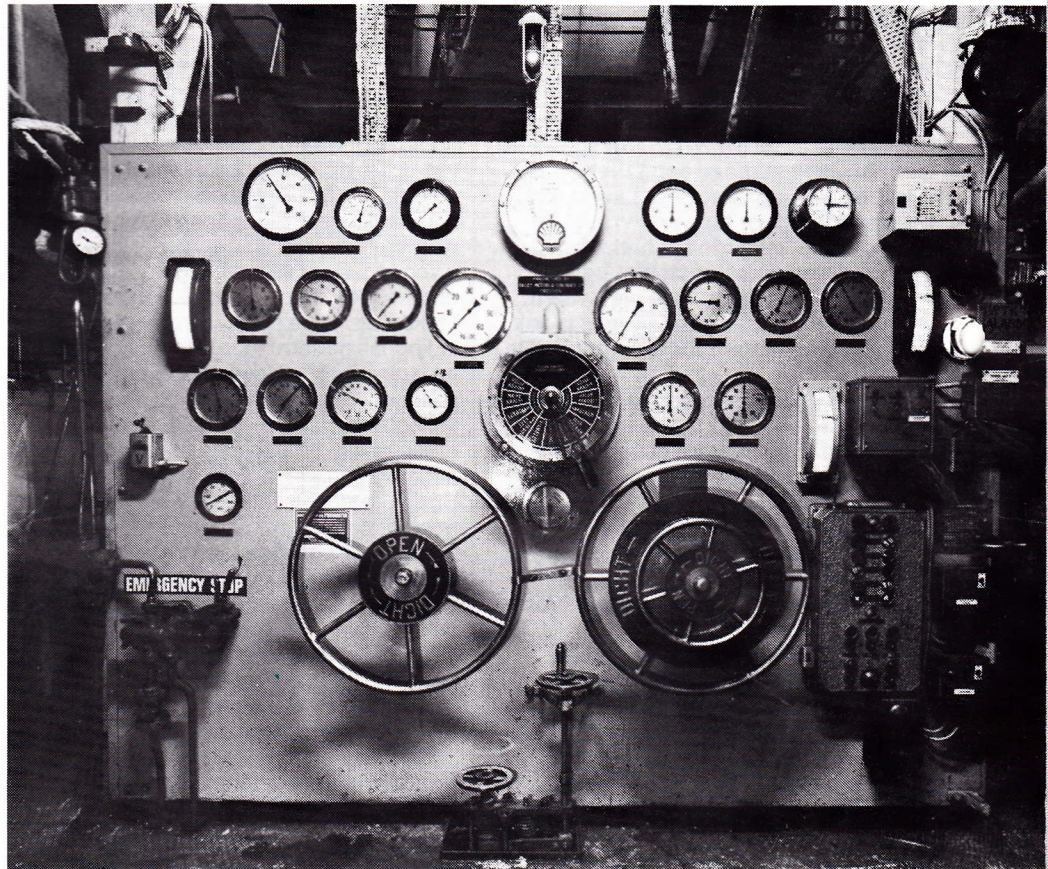
Hier en daar zijn er wel verschillen geweest maar over het algemeen waren de gegevens van de gehele serie gelijk: lengte over alles 169,4 m, grootste breedte 21,16 m, maximale diepgang 9,35 m, bruto tonnage 12.200, netto tonnage 6.970, (oorspronkelijk) draagvermogen 18.100 ton. Wijzigingen in de 'loadline'-voorschriften in 1967, die resulteerden in het aanbrengen van nieuwe waterdichte deuren vóór en in de midscheeps, maakten dat de schepen ongeveer 25 centimeter dieper mochten afladen. Het draagvermogen steeg daardoor tot rond de 19.000 ton.





# R MOHIKANEN

De voortstuwing bestond uit twee stoomturbines met een totaal vermogen van 8.250 shp en zorgden dat het schip een snelheid kon bereiken van 14,5 mijl in beladen toestand en 15,25 mijl in ballast conditie. Het brandstofverbruik was rond 50 ton per dag. Vier schepen uit de serie hadden turbo-elektrische voortstuwing, dit waren de Nederlandse 'Koratia' en 'Korenia' en de in Engeland voor de Britse Shell gebouwde 'Helix' en 'Helcion'. Een andere Britse 'H' tanker zou oorspronkelijk worden uitgerust met twee gasturbines maar op het laatste nippertje werd besloten toch de conventionele stoomturbines te installeren en de gasturbines, waarvan één al door de fabrikant op de werf was afgeleverd, in te bouwen in een kleinere, reeds bestaande, tanker. Dit schip, de 'Auris' heeft historie gemaakt door de eerste tanker te zijn die door gasturbines werd voortgestuwd. We gaan nog even terug naar de bijzonderheden van de gehele serie. De schepen beschikten over 33 ladingtanks, steeds 11 aan bakboord, in het midden en aan stuurboord. Laden en lossen vond plaats met vier pompen met een capaciteit van 500 ton per elk uur. Totale capaciteit van de bunkertanks was 1650 ton. In het voorschip was een ruimte voor het vervoer van drums, waarbij gebruik kon worden gemaakt van een kraan met een hijsvermogen van 5 ton. Eveneens was een 5-tons kraan beschikbaar voor het behandelen van ladingslangen. De winches op het voor- en achterdek werden door stoom gedreven. De schepen waren voorzien van moderne navigatie apparatuur zoals



vervolg op pag. 16



# IDEEËNBUS

## Weinig inzendingen

De voorlaatste vergadering van de Ideeënbus-commissie vond plaats in oktober 1982 en daarna duurde het geruime tijd voordat weer een inzending werd ontvangen. Wij vragen ons af: leven er nu werkelijk zo weinig ideeën onder ons vlootpersoneel? Dat zou jammer zijn, maar we kunnen het ons nauwelijks voorstellen. Onze suggestie is om uw eventuele ideeën niet in de grijze celletjes te laten broeien maar ze eens uit te werken en ze op te sturen. Laat u niet weerhouden door 'drempelvrees' en de gedachte 'mijn idee is niet zo baanbrekend en zal toch niet beloond worden', want u weet: wie niet waagt, die niet wint! Wellicht zit er voor u ook een beloning of aanmoedigingspremie in.

Kent u de voorwaarden nog van de Ideeënbus? Hier volgen ze nog even:

- een idee dient origineel van inhoud of toepassing te zijn;
- het idee moet behoorlijk onderbouwd zijn (dus niet alleen signaleren en summere gegevens opsturen, maar goed uitgewerkt);
- bij voorkeur uw idee in getypte vorm indienen;
- indien u meerdere ideeën heeft, deze afzonderlijk indienen.

Inmiddels heeft de 43e vergadering van de ID-buscommissie plaatsgevonden. De ideeën die binnengekomen waren werden onder de loupe genomen door de commissie, bestaande uit de heren M. A. Busker, H. J. Brouwer, J. van Duuren en vast toegevoegd lid secretaresse Aiti den Besten.

### Idee No. 545 van 5e werktuigkundige

R. M. M. J. Duym wordt door de inzender als volgt omschreven: 'Uit ervaring is gebleken dat het drainen van de ladingtanks op 'F'-klasse schepen problemen

oplevert waarvan tijdverlies en tekort aan geloste lading het gevolg zijn. Vooral de centertanks en de wingtanks No. 7 zijn slecht te drainen vanwege de ongunstige plaatsing van de zuigmond van het nood/drainsysteem. In het gunstigste geval, waarbij trim en slagzij optimaal genomen zijn blijkt na zorgvuldig drainen alsnog een restant van  $\pm 1.5 \text{ m}^3$  vloeistof in de centertanks 1 - 6 achter te blijven.

Voor de wingtanks No. 7 worden de beste resultaten bereikt door het drainen via de hoofdzuig, waarbij minimaal een restant van  $\pm 1.8 \text{ m}^3$  per tank achterblijft. Door aanpassing van het nood/drainsysteem zou daarin veel verbetering kunnen worden gebracht, waartoe ik dit idee aan u voorleg. Door verbetering in de drainmogelijkheden van de genoemde tanks wordt afgezien van verhoging van lading-los performance door minder tijd- en ladingverlies. Bovendien wordt het schoon- en gasvrijmaken van de ladingtanks vergemakkelijkt, waardoor opnieuw tijd- en bunkerkosten worden uitgespaard'.

Bij de uitwerking van het idee om het nood/drainsysteem aan te passen is de inzender ervan uitgegaan de wijzigingen zo eenvoudig en goedkoop mogelijk te houden, waartoe de plaatsing van de zuigafsluiters onveranderd blijft en slechts door extra aan te brengen leidingen de nood/drain zuigmond naar een hoek van de tank wordt verplaatst. Inzender voegde een aantal tekeningen bij van het aangepaste leidingsysteem samen met de bestaande nieuwbouwtekeningen, zodat de door hem voorgestelde veranderingen snel en duidelijk zichtbaar zijn. Vervolgens gaf inzender een uitgebreid overzicht van de door hem uitgewerkte economische aspecten. De commissie meende dat inzender in principe gelijk heeft als hij



zegt dat door hetgeen hij voorstelt een verbetering wordt bereikt. Deze verbetering is echter niet dermate groot als inzender aangeeft. Verder zouden ondermeer de afsluiters verzet moeten worden. Ook is het idee niet origineel, daar één en ander bij een eerdere gelegenheid reeds door onze technische dienst werd geëvalueerd. Inzender geeft echter blijk van een grote betrokkenheid bij het gehele scheepsgebeuren, hetgeen verheugend is en past in de ontwikkelingen van deze tijd. Reden voor de commissie om de heer Duym een beloning van f 250,— te verstrekken.

### Idee No. 546 van 1e stuurman G.

Zoetendal betreft de mogelijkheid een extra afsluiting in de zeeleiding aan te brengen, ter voorkoming van olie lekkage en voor het plegen van onderhoud aan lekke zeeafsluiters. Inzender stelt dat indien in de leiding een rubber bal onder druk kan worden aangebracht dit de gewenste afsluiting biedt bij lekke afsluiters of een afdichting, zodat de betreffende lekke afsluiter(s) verwijderd kunnen worden voor reparatie. Aan de hand van een schetsje toonde hij aan hoe een en ander gerealiseerd zou kunnen worden. Het geheel kan worden vastgebouwd d.m.v. flensverbinding op de bestaande flens van het oil leaking check valve systeem tussen de zeeafsluiters. Na bevestiging van het buitenhuis op deze flens de check valve opendraaien. Hierna kan de binnenbus, waarin zich de bal in niet opgeblazen toestand bevindt, neergedraaid worden tot de zeeleiding. In deze stand van de binnenbus de bal verder neerdrukken door middel van de holle binnenpijp. Afhankelijk van de diameter van de zeeleiding de bal zodanig laten zakken en borgen dat deze in de gewenste stand komt te staan. Hierna kan de bal door middel van lucht van het systeem via de holle binnenpijp en een ventiel aan de bovenkant van de bal opgeblazen worden tot de noodzakelijke spanning. De bal kan weer drukloos gemaakt worden door het ventiel in te drukken, waarna het geheel weer verwijderd kan worden. Een en ander dient zodanig geconstrueerd te worden dat een waterdichte aanbrenging mogelijk is, voorzien van een manometer voor drukcontrole. Indien de bestaande aansluitingspunten op de oil check valve gestandaardiseerd zouden zijn voor alle schepen kan algemene toepassing plaatsvinden. Indien verder de buitenste zeeafsluiters iets naar binnen geplaatst kunnen worden, kan het systeem ook toegepast worden voor onderhoud van deze afsluiters. De commissie is van mening dat het door inzender voorgestelde getuigt van een zekere inventiviteit en dat het een op zich originele gedachte is. Gezien de kosten die hiermee gemoeid zouden zijn, alsmede het blijvend risico van lekken, is het echter niet verantwoord deze modificatie toe te passen. Maar een beloning van f 250,— voor de heer Zoetendal is hier zeker op zijn plaats.



# Ontrouw



Ja, ik had schoon genoeg van jou, ik vond het voldoende, al die ellende met jou. Mijn liefde voor jou was over, punt uit. Je zult wel verbaasd opkijken als je hoort dat ik een ander heb . . .

Het was best even wennen hoor, die ander. Vooral vergeleken met jou. Zijn uiterlijk betekende een ommezwaai, hij ziet er zeer gedistingeerd uit, in tegenstelling tot het grappige, opvallende van jou. Maar op een gegeven moment kreeg ik daar tóch genoeg van. Een leuk uiterlijk is ten slotte maar betrekkelijk en toen jouw innerlijk me ook niet meer beviel en ik me aan je rotte plekjes ging ergeren, besloot ik je de bons te geven. Niet dat het altijd slecht gegaan is tussen ons, in het begin hebben we ook leuke dingen meegemaakt. De keren dat je me opgewekt zingend meenam naar Frankrijk om me allerlei bezienswaardigheden te laten zien, zal ik nooit meer vergeten. Toen was je nog zo toegewijd en hartstochtelijk. En herinner je je nog dat uitstapje in de regen, toen we allebei met kletsnatte voeten thuiskwamen? Ach, wat gaf het, we hoorden bij elkaar.

## Slippertjes

Maar de laatste tijd liep het eigenlijk niet meer zo gesmeerd, er haperde iets aan onze relatie. Ik verlangde warmte en toewijding en ik verwachtte dat alles vlot verliep, maar daar kon jij niet aan tegemoetkomen. Terwijl ik je altijd liefdevol behandelde en je op tijd je 'natje en droogje' gaf, kreeg ik desondanks vaak een vaag gegrom als dank hiervoor. Ik verwende je met mijn aandacht, heb me zorgelijk over je gebogen, ben dikwijls voor je door de knieën gegaan en alhoewel ik je vaak liefkozend streeelde, nooit drong ik door tot de warmte van jouw innerlijk. Je exacte stemming was altijd onpeilbaar, want als ik dacht dat je me vriendelijk gestemd was, kwam ik direct daarna van een koude kermis thuis. Ik bleef je jaren trouw, maar desondanks maakte jij wel eens een slippertje. Je gaf je dan geheel over aan een ander, al was het telkens maar van korte duur. Je liet je in een vlaag van verstandsverbijstering meeslepen en in een korte spanne tijds

kon je alle energie uit die ander putten. Als je ze uitgemolken had en je bevlieging weer voorbij was, bleef je me weer een poosje trouw.

Niettegenstaande het feit dat ik wel eens met mijn geweten in de knoei lag, als je zuchtte van eenzaamheid nadat je weer eens een dag alleen gelaten werd door mij (maar dat kwam dan omdat je mij hevig teleurgesteld had), toonde je nooit berouw, je voelde je altijd onschuldig. Je besepte niet dat je van me profiteerde, me beduvelde en me al mijn geld ontfutselde om aan jouw nukken en grillen tegemoet te komen. Was je in een uitbundige stemming, dan gooide je al je remmen los en sprong je uit de band. Je was dan niet meer te stoppen. Met zachte hand moest ik je dan af zien te remmen, maar je vertikte het om naar me te luisteren, je ging maar door en door . . .

Als we eens een avondje waren wezen stappen en je voelde je de volgende ochtend bij het opstaan niet lekker, dan was ik het die je met mijn huismiddeltjes weer op de been moest helpen. Ik werd moedeloos van je en in de loop der tijd werden we er allebei chagrijnig van. Ik van jouw kuren en jij van mijn onbegrip. Jij had een uitlaatklep nodig voor je problemen en ik kon je niet helpen.

## Uit elkaar

Nee, zo kon het niet doorgaan. In het begin nam ik je gebreken voor lief, maar uiteindelijk besloot ik dat het beter was om een einde aan onze verhouding te maken. Ten slotte had je me vaak genoeg in de steek gelaten. Als we een afspraakje hadden, liet je me te vaak in de kou staan. Een enkele keer kon ik dat nog wel accepteren, maar de laatste tijd werd het echt te dol. Mijn besluit stond vast: we moesten uit elkaar gaan. Er ging wel wat door me heen hoor, toen ik je daar helemaal alleen achterliet op dat verlaten parkeerterrein. Het was toch wel zelig en het kostte me best moeite om je zo maar op te geven, maar ja, de liefde kan niet van één kant komen en je maakte het heus te bont.

Denk je dat ik je mis? Nee, eigenlijk niet, want bij alle ergelijke eigenschappen kwam ook nog dat je verslaafd was, werkelijk, in een week tijd verzwoeg je vele liters drank. Ik heb ons afscheid kunnen aanvaarden en ik hoop dat je begrijpt waarom ik voor die ander gekozen heb, want in hem vond ik alle eigenschappen die ik bij jou zo ver moest zoeken: hij is toegewijd, attent, rustig, een matig drinker, gehoorzaam, betrouwbaar, en hoewel hij een stuk groter is dan jij was, geeft hij me meer dan jij me ooit gegeven hebt. Allemachtig, wat ben ik blij met mijn nieuwe, glanzende auto!

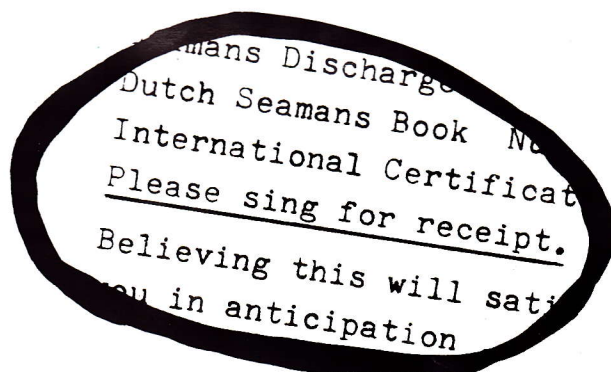
Eveline



# SCHOON SCHIP

## Gezien in ontvangen correspondentie op kantoor . .

We kunnen ons herinneren dat we vroeger als kind wel eens een versje moesten zingen voordat we wat moois kregen maar dat grote mensen, nu in deze tijd, ook een lied ten gehore moeten brengen om iets in ontvangst te mogen nemen, nee, daar hadden we nooit eerder van gehoord.



## Gered door satelliet

Onlangs lazen wij een berichtje dat dank zij satelliet-navigatie een in nood verkerende zeezeiler van een gewisse verdrinkingsdood is gered. De Nederlander Henk van de Weg deed mee aan een solo-zeilrace en had op 2 juni de Zuidengelse haven Plymouth verlaten toen zijn scheepje bij het naderen van de Amerikaanse kust in onzachte aanraking kwam met een orka.

Dat is een soort dolfijn die een lengte van bijna tien meter kan bereiken. Van de Weg's bootje werd zwaar beschadigd en er zat niets anders op dan met de noodzender van zijn Argos-installatie, een plaatsbepalingssysteem dat gebruik maakt van satellieten, een SOS uit te zenden. Het sein werd opgevangen door het Argos-centrum in het Franse Toulouse en de mensen aldaar namen onmiddellijk contact op met de Amerikaanse kustwacht. Zij stuurden een heli-copter en een half uur later werd de drenkeling van zijn reddingsvlot geplukt en naar de vaste wal gebracht. Dank zij de snelheid en zeldzaam grote nauwkeurigheid van het satelliet communicatiesysteem heeft de onfortuinlijke zeezeiler geen nadelige gevolgen van z'n 'aanvaring' gehad. Alleen de zelfgemaakte boot met alle inventaris is hij kwijt maar wat is belangrijker, een boot of een leven?

## COR-jaarverslag

Onlangs is het Jaarverslag van de Centrale Ondernemingsraad 'Shell'/'Shell Nederland Groep' verschenen. Het verslag beslaat de periode maart 1983 tot maart 1984. In het verslagjaar wordt uitgebreid aandacht besteed aan de structuur en de werkwijze van de COR. Voorts wordt beknopt maar duidelijk gerapporteerd over de talloze onderwerpen, waarmee de COR zich in het werkjaar 1983-'84 heeft beziggehouden. Exemplaren van het COR-jaarverslag zijn naar de schepen verzonden. Ook zijn ze verkrijgbaar bij het OR-secretariaat en in de informatiestand op de 6e verdieping van het Shell-gebouw.

## Nieuwe SBS

In de Shell Brochure Serie is weer een nieuwe uitgave verschenen, getiteld 'Veranderingen in de olievoorziening'. De olievoorziening heeft zich de afgelopen jaren gekenmerkt door snel opeenvolgende veranderingen en onzekerheden. Zo'n vijf jaar geleden kreeg de wereld te maken met tekorten in de aanvoer en met snel stijgende prijzen. De welvaart werd op grote schaal van de verbruikslanden naar de producerende landen verlegd. Maar op het ogenblik ligt de vraag naar olie ver beneden de piek van 1979. En sindsdien zijn

de prijzen ook in dollars gedaald. De SBS gaat over de situatie rond de aanvoer van ruwe olie en over de gevolgen van recente gebeurtenissen voor de olie-industrie. Er wordt aandacht besteed aan de oliecrises van 1973 en 1979; de verruiming van het aanbod als gevolg van de uitbreiding van de activiteiten buiten de OPEC; de verschuiving in het produktenpakket (de vraag naar benzine neemt toe ten koste van die naar stookolie) en de hiermee samenhangende rationalisatie van raffinaderijen, en aan de rol van de OPEC - die ondanks een 'terugval' in de wereldolievoorziening nog steeds zorgt voor evenwicht tussen vraag en aanbod en onontbeerlijk is voor de economische bedrijvigheid in de wereld. Exemplaren van de nieuwe SBS zijn naar de schepen verzonden.

## Belangrijke markt

Shell International Petroleum Company te Londen en het Russische ministerie van landbouw hebben een overeenkomst gesloten om samen te werken bij de

toepassing van Shell's nieuwste pyrethroïde insekticide 'Fastac'. Shell deskundigen zullen tezamen met medewerkers van het ministerie de veldproeven begeleiden, die op een drietal terreinen van elk 500 ha in de Sovjet Republieken Azerbeidjan en de Ukraine worden uitgevoerd. 'Fastac', in 1983 geïntroduceerd, is een recente vinding van Shell Sittingbourne Research Centrum in Engeland. Het nieuwe insekticide wordt in Engeland vervaardigd. Het middel, dat overigens niet in Nederland wordt toegepast, combineert een snelle biologische werking met een minimale overlast voor het milieu. 'Fastac' vindt toepassing bij de bestrijding van vele schadelijke insecten in tal van belangrijke gewassen zoals katoen, graan, oliezaden, mais, fruit, groenten, sojabonen, koffie, gerst, tabak en in de bosbouw. De omzet van Shell gewasbeschermingsmiddelen bedraagt wereldwijd ruim één miljard dollar. De verkoop van deze middelen aan de Sovjet Unie is aanzienlijk toegenomen als gevolg van het nieuwe voedselprogramma. De Sovjet Unie is daardoor voor Shell een belangrijke klant geworden.



# SCHOON SCHIP

## Smakelijke korting in wegrestaurants

Momenteel loopt er bij Shellstations aan de autosnelwegen een smakelijke actie. Bezoekers aan deze verkooppunten krijgen tot 24 september a.s. een bon. En hoe meer bonnen men vergaart, hoe goedkoper men bij een groot aantal wegrestaurants in Nederland kan eten. Deze nieuwe reclame-activiteit van Shell langs de autosnelwegen, past geheel in de strategie die de Markt Wegverkeer begin dit jaar heeft gekozen: Shell is wel beter, niet duurder en blijvend actief. Uitingen van deze actieve opstelling waren eerder dit jaar al te zien, bijvoorbeeld de introductie van de '24 uur Shell-stations', de Kadobon en de hernieuwde attentie voor ASD. Ook de zogenaamde Lokale Reclame Acties (LRA-campagnes) dienen in deze context te worden gezien.

Een voorbeeld hiervan is de spaarkaartenactie van de Shell-stations in en rond Rotterdam, die aan de bezoekende automobilisten zegels uitreiken, waarmee gespaard kan worden voor fraaie, gratis badhanddoeken.

**Alleen rijkswegstations**  
Reclame-mogelijkheden als voornoemde LRA-campagnes

hebben de 83 verkooppunten langs de autosnelwegen niet. Dit vanwege de stringente voorwaarden van overheidswege. Vandaar speciaal voor deze stations de actie met de waardebonnen voor voordelig eten bij de wegrestaurants. De actie wordt ondersteund met een achttal advertenties met de bekende gele steunkleur in landelijke dagbladen. Daarnaast worden 48 radiocommercials uitgezonden. Op de stations zelf is een bescheiden hoeveelheid reclamemateriaal, waaronder een folder met een overzicht van alle deelnemende stations en restaurants. Dat zijn allereerst alle AC-restaurants (Alberts Corner). Daarnaast doen mee de beide wegrestaurants van 'De Lucht' in Zaltbommel en Gennep, alsmede Rick's Brugrestaurant in Rijsenhout. Binnen deze restaurants kunnen de reclame-uitingen voor deze actie ook wat uitbundiger zijn. Een op een Shell-station aan een autosnelweg bemachtigde waardebon geeft bij deze restaurants recht op 50 procent korting op koffie met gebak voor één persoon of 50 procent korting op een kinderijsje. Bij inlevering van twee bonnen wordt één persoon gratis op koffie met gebak vergast, of kan een gratis kindermenu worden verkregen, waarbij wel tenminste 15 gulden besteed moet worden aan consumpties en/of maaltijd. Drie bonnen geven recht op een aantrekkelijke korting op een

volledig diner, dat dan 15 gulden kost in plaats van 25. Ook dit geldt voor één persoon. Twee personen profiteren bij inlevering van vier bonnen, van een uitgebreid gourmet voor maar 33 in plaats van 46 gulden.

### Drie miljoen

Er zijn drie miljoen waardebonnen gedrukt. Dat lijkt veel, maar per week komen zo'n 200.000 mensen tanken bij de Shell-stations langs de autosnelwegen. En gedurende de actie zullen dat er naar verwachting aanzienlijk meer zijn.



## Niet aan te pas

Onlangs kwamen wij cijfers tegen over de verschillende vissersvloeden in de wereld. Daaruit bleek dat de Sovjet Unie met 3500 schepen en totaal 3,7 miljoen ton aan de top van de wereldranglijst staat. Japan stond als tweede te boek, de schepen waren echter een stuk kleiner: de 2875 vaartuigen vertegenwoordigen 'slechts' 983.000 ton. Nummer drie, de Verenigde Staten, hebben meer schepen dan Japan, namelijk 3141 maar met 621.000 een lagere gezamenlijke tonnage. Vervolgens Spanje: 1607 schepen met 502.000 ton en Korea, 873 schepen met 329.000 ton. Al ligt ons land aan zee en al heeft ons land een aanzienlijke vissersvloot, op de wereldranglijst komt Nederland er niet aan te pas.

## Investering van 54 miljoen

Bij Shell Nederland Raffinaderij in Pernis is op 11 juli jl. de eerste paal geslagen voor de tweede warmte/kracht-installatie. Met de bouw van deze installatie is een investering gemoed van ongeveer f 54 miljoen. De nieuwe warmte/kracht-installatie krijgt een vermogen van 45 Megawatt, 10 Megawatt meer dan de eerste, die in het najaar van 1981 in bedrijf werd gesteld. Met de aanwinst wil SNR de eigen capaciteit om electriciteit op te wekken, uitbreiden. Het is de bedoeling dat de installatie in juli 1985 operationeel is.

**Shell Waardebon**  
(voor lekker en voordelig eten)

№ 2997932



## Gehuwd:

06.07.: R. van der Heide, 4e wtk, met Mw. H. van der Westerlaken;  
22.06.: A. Verbunt, sch. kok, met Mw. M. W. Klaassen;

## Geboren:

28.06.: Andre, zoon van C. A. van Esveld, 3e wtk, en Mw. H. C. J. R. van Esveld-Rossen;

## Aflossingen

*roff.*: D. Beets, P. J. Balkstra, J. J. Lauwrier, S. C. Nagtegaal, C. H. E. J. van der Ploeg  
*gezagv.*: W. Bosma, P. Cammel, C. P. Donken, P. F. L. Scholvink, H. W. Vermaas  
*1e stm.*: A. H. van Haften, J. A. van Kesteren, J. W. Nieuwerf, R. W. Overdijkink, L. A. H. Vader, A. Vlaar  
*2e stm.*: C. J. de Boer, F. van Bommel, D. A. L. Hitz, A. Leffers, D. J. Mittelmeyer, N. J. C. M. van der Palen, C. A. M. Rovers, P. A. Vermolen, K. T. Wiegert Jr.  
*3e stm.*: C. Groenendaal, W. J. Levering, W. van der Meulen Jr., W. H. Nibbelink, A. R. Pieters Graafland, W. M. Ritter, J. van der Ster, B. Timmerman, J. A. Valk  
*4e stm.*: R. de Leur, H. Ris, R. Sipma  
*stml.*: P. A. Hartog, M. J. Kuipers, J. T. van Noordt, J. J. Pronk, B. de Rijke, A. J. van Reen  
*hwtk.*: A. P. de Groot, E. Jousma, H. Kuyper, W. J. Meuldijk, J. van der Schee, C. de Witte  
*2e wtk.*: M. W. M. van der Burgh, E. Dallinga, H. Japin, J. Klemann, T. Scholte, J. W. van Velze, W. Vroling, D. Westdorp, H. M. Westerveld  
*3e wtk.*: B. E. Broekhuysen, J. J. Feenstra, R. van der Heide Jr. W. G. Kole, W. P. N. Kramer, J. G. Kuit, B. L. C. Maas, G. A. Mellonius, J. Verlinde  
*4e wtk.*: H. G. Besselink, A. M. M. Duyn, S. A. Dijkwel, J. A. C. Gerretse, R. Romijn Jr., R. J.

Verspoor, A. A. Wagenaars  
*5e wtk.*: T. van Beek, R. J. M. van Geel, G. J. Holtzer, A. C. Kleijn, K. Kleijn, W. N. Leeflang, K. H. Lugthart, H. J. P. M. van Pinxteren, M. Punter, P. A. van Tilborg, S. van der Zee  
*wtkl.*: J. Stronkhorst  
*vak. 1.*: L. A. T. Blankemeyer, R. Groot  
*wass.*: J. Heeren, R. M. Nelson, F. S. J. van Rossum, A. O. Koetje  
*saw.*: D. A. Emanuels, H. Geelen, P. C. Groen, H. Sandifort, L. J. Verburg  
*asaw.*: G. J. Feringa, M. M. Martens, A. Quist  
*asv.*: G. Bos, R. A. Curial, R. E. Curial, N. H. van der Geugten, A. J. de Gooyer, J. W. P. Grommen, H. Haasnoot, P. den Hamer, F. G. M. van Kleef, W. H. Klein, H. J. Mensinga, P. A. Raas, L. T. A. C. Roodakker, H. de Vries, H. C. Weenink  
*aasv.*: S. G. Hoedjes, R. E. Hubbard, M. G. W. Koomen, R. A. van de Sande  
*hovo.*: A. W. Jacobs, W. C. Kapper, W. E. M. van Lieshout, H. Vrugt, C. van der Waal, L. H. Thibaudier  
*kok.*: T. de Vos  
*bed.*: A. Cumming, G. M. Kaandorp, J. G. Koek, H. H. P. van Koppen, M. S. van Slogteren, M. F. Velsink, C. M. Vervloet, A. Vrolijk, J. Wilhelm  
*hbed.*: D. J. Bakker, H. Moes, F. G. Olde Wolbers  
*jaw.*: R. van Arkel, J. G. C. van Delft, R. van Geylswijk, M. I. G. Hervy, R. B. Popken, C. van der Stoep, R. H. Telder, E. J. S. Weber  
*jpln.*: P. W. Buhler, A. den Hartog, F. van der Werff

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Abida'**  
*2e stm.*: B. Kerver, *4e stm.*: G. J. de Jong, *wass.*: R. D. Crena de longh  
**m.s. 'Acila'**  
*wnd. gezag.*: J. P. Hendriks, *1e stm.*: G. Buma  
**m.s. 'Acmaea'**  
*1e stm.*: A. L. M. van Dun, *wass.*: J. de Gans, J. Pronk  
**m.s. 'Acteon'**  
*3e wtk.*: A. J. Leget

## m.s. 'Cardissa'

*2e wtk.*: C. N. A. Vreke, *asv.*: J. H. Winands, *aasv.*: R. H. G. Smeysters

## m.s. 'Caurica'

*roff.*: J. Engelhart, *4e wtk.*: W. H. Kuyper

## m.s. 'Cinulia'

*roff.*: A. Wierda, *2e stm.*: R. P. Regout

## m.s. 'Dallia'

*gezagv.*: H. van Slegtenhorst, *2e stm.*: N. M. J. Duyn, *4e stm.*: M. Zoethout, *4e wtk.*: J. Schillemans

## m.s. 'Daphne'

*2e wtk.*: F. de Roos, *3e wtk.*: G. J. Harlaar, *5e wtk.*: W. A. Abbas, *wass.*: J. Doolaar, *saw.*: G. Buys, J. Hofman, P. Luyten, *asow.*: R. J. H. Belt, *asv.*: F. W. Bosson, *akok.*: P. J. J. Burger, *bed.*: M. de Vrijer, *hbed.*: A. R. Tanasale

## m.s. 'Diadema'

*2e stm.*: J. W. J. Rodenhuis, *stml.*: P. H. Smits, *hwtk.*: J. B. van Haaster, *3e wtk.*: A. Harkink, *5e wtk.*: P. J. Hanemaayer, *wtkl.*: C. P. Weyand, *vrn.*: J. Castro Romero, *vak. 1.*: J. Crespo Gonzalez, *vak. 2.*: M. Lagares Chanterero, I. Pazo Alonso, *saw.*: J. Alvarez Conde, S. Cuadrado del Castillo, A. Miguez Boullosa, I. Parcero Caamano, C. Rodriguez Barral, J. L. Seoolne Fervenza, J. Soage Avendano, A. Sotelo Barroso, *hovo.*: A. Lopez Nogueira, *kok.*: L. M. Puime Amorin, *bed.*: F. Loureiro Gonzalez, C. Perez Counago, *hbed.*: A. Perez Rodriguez

## m.s. 'Felania'

*roff.*: D. J. Hage, *3e wtk.*: J. A. Elbert, *4e wtk.*: O. Broksma, *wtkl.*: K. Hulsbergen, *hovo.*: L. J. W. Broenink

## m.s. 'Felipes'

*4e stm.*: R. Rodenburg, *hwtk.*: J. H. Veen, *2e wtk.*: J. D. Merdamp, *wtkl.*: C. E. L. N. Warmerdam, *asv.*: G. H. Clever, J. P. de Landes, P. O. Schaap, W. P. Schot, D. A. C. Wink, *aasv.*: P. de Jong, *hovo.*: J. G. Volleberg, *bed.*: C. J. A. W. M. Jakobsson-Buenen, F. Hamming

## m.s. 'Ficus'

*gezagv.*: B. Ritman, *3e stm.*: L. F. F. T. van Oudvorst, *hwtk.*: H. H. Apfel, *2e wtk.*: J. H. E. Nijhuis, *wtkl.*: T. Franssen, *asv.*:



## In memoriam

Op 23 juni jl. is overleden de heer **J. Swart**, oud-gezagvoerder. De heer Swart verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 30 april 1958, na 30 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

Op 28 juni 1984 is overleden de heer **A. Westerduin**, oud-gezagvoerder. De heer Westerduin verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 1 december 1961 na 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 74 jaar.

G. Ammeraal, J. Brederveld, aasv.: H. C. J. van Laarhoven, hovo.: W. A. van Noort, bed.: J. Havenga, ajng.: A. van Maanen, K. Roelvink

### m.s. 'Flammulina'

roff.: J. Hofstee, 1e stm.: A. van Leeuwen, 3e wtk.: O. Wink, wtkl.: R. M. Simonides, asaw.: J. Dijkstra, asv.: J. A. M. van Beurden

### m.s. 'Fossarina'

3e stm.: G. E. H. Gerritsen, asaw.: J. Mol, asv.: E. L. Boldewijn, hovo.: G. H. H. Lammers

### m.s. 'Fossarus'

2e stm.: H. den Ouden, wnd. 3e stm.: H. Oudenes, wtkl.: G. R. Bos, asaw.: R. de Jong, aasv.: W. van Dijke, bed.: H. van den Enk, P. de Vries, hbed.: J. Boelee

### m.s. 'Fulgur'

2e wtk.: F. J. van der Vorm, 4e wtk.: J. Lijkelema, wtkl.: E. J. M. Mierop, asv.: J. Jager, I. Snoek, kok: C. van Zal, bed.: M. Bouwkamp

### m.s. 'Fusus'

gezagv.: P. R. Brunet de Rochebrune, 2e stm.: J. Jongeneel, hwtk.: A. Bax, asaw.: F. Smagge, asv.: J. J. Donleben, K. G. J. Schefferlie, C. Vogelzang

### s.s. 'Kylix'

1e stm.: R. Agema, 3e stm.: T. Barth, 2e wtk.: C. Hemmer, 5e wtk.: H. van Weenen

### s.s. 'Lepton'

gezagv.: J. de Jong, 4e stm.: W. Verschuure, hwtk.: K. L. J. Aertssen, saw.: H. N. Dekker, R. E. Riedewald, J. van der Sluis, asaw.: R. P. A. Smeysters, asv.: W. Kesteloo, vak. 1: G. A. Vermeer, saw.: M. J. Heiligers

### m.s. 'Niso'

1e stm.: S. Termeer, 2e stm.: S. S. Abma, wnd. 3e stm.: P. Verhoef, 4e stm.: M. P. van Tuyl, 2e wtk.: M. J. Parent, 3e wtk.: H. E. Daniels, wnd. 4e wtk.: H. T. J. Meyer, 5e wtk.: T. de Graaf

### s.s. 'Ondina'

3e stm.: H. de Roo, stml.: R. A. Kistemaker, 2e wtk.: R. J. Doorneveld, 4e wtk.: F. C. Boer, 5e wtk.: D. J. Haazebroek

### s.s. 'Onoba'

2e stm.: E. M. M. van den Bosch, 3e wtk.: R. F. Hamar de la Brethoniere, 5e wtk.: C. H. V. Leenders, wass.: C. G. J.

Broeders, hovo.: J. Roosenburg

### m.s. 'Tagelus'

gezagv.: J. van Beele, 1e stm.: T. H. Tromp, hwtk.: C. H. J. van Dijk

### s.s. 'Vitrea'

3e stm.: P. J. Veenman, 3e wtk.: C. J. Tanis, wass.: H. W. M. Rolvink, G. C. Wiegant

### s.s. 'Zafra'

3e wtk.: J. A. Deelen, hovo.: A. G. Freeth

### s.s. 'Zaria'

roff.: H. K. Tuinman, 3e stm.: W. van Dijk

### Uit dienst getreden:

3e stm.: P. J. J. van den Berg;  
4e wtk.: E. Boeve;  
jongen a/w: R. van Arkel, P. W. Buhler, J. G. C. van Delft, R. van Geylswijk, A. den Hartog, M. I. G. Hery, R. B. Popken, C. van der Stoep, R. H. Telder, E. J. S. Weber, F. van der Werff;  
hoofd voeding: O. A. van Looyen

### Overplaatsing:

1e stm.: W. van der Meulen - S.N.R.;  
4e wtk.: W. Overeem - S.N.C.

### Met pensioen:

gezagv.: J. Priest

### Aangesteld als:

gezagv.: W. Hoogendijk, O. A. van Druten, L. A. Groendijk, B. Ritman;  
hfd.wtk.: L. W. Jorissen;  
3e wtk.: R. Romijn jr., J. Marijs, P. J. Farla, K. Wagenaar, M. J. Hoekman;  
4e wtk.: C. J. Blijleven, A. M. P. Dekker, H. Bubberman, A. B. M. Bokkers, G. de Vries

### Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: J. Schol;  
2e Stuurman G.H.V.: M. Kuyt, P. N. M. Ros, G. Mensing;  
2e Stuurman G.H.V.-th.: A. Bergsma;  
'C': T. W. P. B. Vermolen;  
'C-th.': I. J. Albrechts;

### Onze vlootjubilaren:



N. M. J. Duyn  
2e stm.  
10 jaar op 01.09.84



P. Hack  
3e wtk.  
10 jaar op 01.09.84



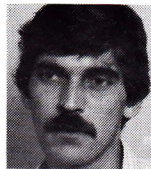
G. J. Harlaar  
3e wtk.  
10 jaar op 01.09.84



W. Muis  
hfd.wtk.  
25 jaar op 10.09.84



M. F. Velsink  
bediende,  
10 jaar op  
14.09.1984



J. W. Schippers  
3e wtk.  
10 jaar op 15.09.84



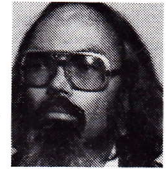
J. Brederveld  
alg. sch. vakman,  
10 jaar op 16.09.84



J. J. van der Kley  
sch. gezal a/w  
30 jaar op 16.09.84



J. van Beele  
gezagv.  
35 jaar op 19.09.84



H. Buiten  
hfd.wtk.  
30 jaar op 23.09.84

# WAL WAL WAL

### In dienst:



25.05.84: Mw. M. Prins - DFF/5,  
adm. assistente

### Uit dienst:

21.06.84: Mw. C. F.  
Harcksen-Palstok - DFP/3

### Met pensioen

A. A. A. ten Bruggencate (per  
01.07.84)

### Jubilea:



30 jaar: G. Veldt - DFMO  
(25.08.84)



10 jaar 01.09.84: Mw. M. P.  
Beugelink (DFP/1)



## LAATSTE DER MOHIKANEN

radar, gyro kompas, echolood, enz. Later zijn de schepen van dubbele radars voorzien.

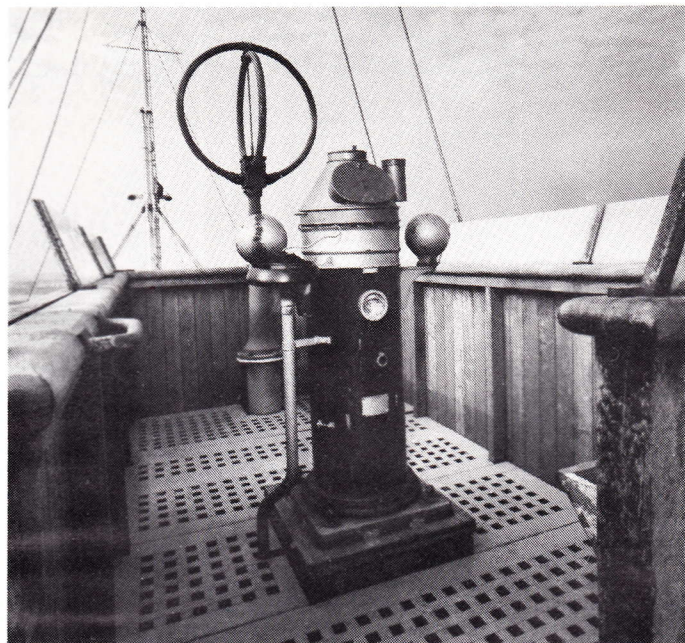
De accommodatie voor (oorspronkelijk) 55 opvarenden was, naar hedendaagse begrippen, niet al te ruim maar desondanks waren het door de ligging van de verschillende ruimten 'gezellige' schepen. De meeste mensen die op dit type schip hebben gevaren zullen met een zekere weemoed aan die tijd terugdenken. Het is wat moeilijk te omschrijven, maar het waren schepen met een aparte stijl, die een zekere geest van verbondenheid bij de opvarenden oproep, zowel met elkaar als met het schip. Niet zelden bereikte de maatschappij het verzoek van een verlofganger: 'als ik weer moet varen, geef mij als het kan maar een 'K' boot . . .'

In de loop der jaren, zijn heel wat verschillende soorten lading vervoerd: witte en zwarte produkten, ruwe olie, smeerolie, een aantal uit de serie was uitgerust om waxy distillate en bitumen te vervoeren terwijl de Franse 'Iridina' was voorzien van een tweetal LPG-tanken op het voordek.

### 'Kylix'

De 'Kylix' was de elfde van de 16 Nederlandse 'K'-schepen. Als bouwnummer 542 op stapel gezet bij de N.D.S.M. in Amsterdam vond op 9 juli 1955 de (ze werden niet voor niets 'general purpose'-tankers genoemd . . .) tewaterlating plaats. De doop werd verricht door Lady Hopwood, echtgenote van Sir Francis Hopwood, één der toenmalige directeuren van de Bataafsche Petroleum Maatschappij. De proeftocht werd gehouden van 20 tot 22 december van datzelfde jaar. Op 29 december vond de officiële overdracht plaats aan onze maatschappij. Juist een week eerder had dezelfde werf nog een Shell-schip opgeleverd, de 32.150 ton metende 'supertanker' 'Vasum'. Hoeveel mijlen de 'Kylix' gedurende de afgelopen 28 jaar heeft afgelegd en hoeveel tonnen lading zijn vervoerd? We weten het werkelijk niet. Maar dat moet ongetwijfeld erg veel zijn geweest. Plaatsen over de gehele wereld zijn afgelopen maar de afgelopen jaren verbleef het schip dichterbij huis: voornamelijk rond de Engelse kust.

Wetenswaardigheden uit het leven van deze veteraan? Zeker, ze zijn er en allereerst denken we aan een moment dat nog vers in het geheugen ligt, namelijk de toekenning van de STBV-veiligheidstrofee over 1983 wegens een jaar OMA-vrij varen. We zijn er van overtuigd dat de uitstekende veiligheidscijfers van de 'Kylix' mede hebben bijgedragen tot de continuering van het charter door de 'Abida'.



Dat de 'Kylix' door de jaren een veilig schip is geweest kwam ook tot uitdrukking in 1965 toen het schip bij een toentertijd gehouden veiligheidsaktie op de vloot een trofee, in de vorm van een delftsblauw bord, kreeg uitgereikt wegens een jaar ongeval-vrij varen. Zoals het met de mensen gaat in het leven, zo gaat het ook met schepen: 'ups en downs', voorspoed en tegenspoed. De voorspoed is al bewezen, anders had de 'Kylix' de leeftijd van 28 jaar nooit bereikt. Maar tegenspoed is er ook geweest. Op 11

oktober 1972 gebeurde een tragisch ongeluk toen het schip op de rivier de Theems in aanvaring kwam met de Westduitse kustvaarder 'Rüstringen', waarbij enkele opvarenden van laatstgenoemd schip het leven lieten. Thans is aan het 'dienstverband' van de 'Kylix' met onze maatschappij een eind gekomen. Een Spaanse scheepssloper heeft 'de laatste der mohikanen' gekocht, een schip met een respectabele staat van dienst. Bedankt 'Kylix' en allen die er op hebben dienstgedaan!

**Het vertrek van de 'Kylix', de laatste 'K'-tanker uit de STBV-vloot, betekent niet dat hiermede de gehele serie 'general purpose'-schepen van de Koninklijke/Shell Groep is 'uitgestorven'. Behalve een aantal schepen van de gestroomlijnde versie is thans nog de in 1958 gebouwde 'Halia' van Shell Tankers U.K. in de vaart.**

#### Dit waren de 16 'K'-tankers van onze maatschappij

Naam	Bouwjaar	Bouwwerf	Waar	bleven ze?
KATELYSIA	1954	R.D.M.	1977	gesloopt Taiwan
KORATIA	1954	Wilton F.	1975	gesloopt Korea
KOROVINA	1954	Wilton F.	1975	gesloopt Taiwan
KREBSIA	1954	P. Smit	1973	PETROLA X (Griekse vlag)
KALYDON	1955	R.D.M.	1976	gesloopt Spanje
KENIA	1955	N.D.S.M.	1973	PETROLA XI (Griekse vlag)
KORENIA	1955	Wilton F.	1972	gesloopt Taiwan
KABYLIA	1955	R.D.M.	1975	gesloopt Spanje
KRYPTOS	1955	P. Smit	1976	gesloopt Taiwan
KERMIA	1955	N.D.S.M.	1978	gesloopt Spanje
KOPIONELLA	1955	Wilton F.	1978	gesloopt Spanje
KARA	1955	R.D.M.	1977	gesloopt Korea
<b>KYLIX</b>	<b>1955</b>	<b>N.D.S.M.</b>	<b>1984</b>	<b>gesloopt Spanje</b>
KHASIELLA	1956	N.D.S.M.	1979	gesloopt Taiwan
KOSICIA	1957	Wilton F.*	1977	gesloopt Taiwan
KELLETIA	1957	R.D.M.	1977	gesloopt Taiwan

\* casco werd gebouwd bij Werf Cockerill te Hoboken, België

In 1955 werden de Britse 'general purpose'-tankers 'Harpa' en 'Hemidonax' onder Nederlandse vlag gebracht en herdoopt in resp. KELLIA en KALINGA, terwijl in 1962 ook de Britse 'Helix' als KOSSMATELLA onder beheer kwam van onze maatschappij. De twee eerstgenoemde schepen gingen in 1961 over naar registratie in Argentinië, terwijl de KOSSMATELLA in 1972 voor sloop naar China werd verkocht.