

SCHEEP



24e jaargang
nummer 6
februari 1985

ENNIKA



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 6
februari 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

Weer twee kooien op de 'Eendracht'	5
Afscheid Lex de Coninck	5
Uitslag O.R.-verkiezingen	6
Turfrace 1984	8
'Super' reddingboten voor nieuwe LR's	10
Jens Osinga met pensioen	12
'Schoonschip'	13
Personalialia	14
Grote jaarbijeenkomst in beeld	16

HELFRICH IN NIEUWJAARSREDE:

'Doelmatig, veilig en flexibel handelen blijft ons devies voor succes'

Op 8 januari jl. hield de heer Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland B.V., zijn traditionele nieuwjaarsrede. Onder de vele honderden toehoorders, 'bewoners' van het Shell-gebouw aan het Hofplein, bevonden zich ook enkele tientallen collega's van de STBV-walorganisatie. Helfrich ging in zijn toespraak een ogenblik in op het eigen gezicht van Shell in Nederland. 'Wij staan nogal eens in de publieke belangstelling. Grondig uitgevoerde opinie-onderzoeken tonen aan dat Shell in eigen land wordt gezien als een onderneming die degelijke produkten van goede kwaliteit op de markt brengt en in het zakelijk en sociaal beleid zijn mannetje staat. Maar ook als een onderneming, die te weinig doet voor een schoon milieu en voor de werkgelegenheid, en dat behoort ons aan het denken te zetten.'

De heer Helfrich wees op het feit dat Shell door de grote omvang en aard van haar activiteiten duidelijker sporen achter laat dan vele anderen. 'Wij zullen blijven pogen die sporen zo gering mogelijk te laten zijn, onder andere door jaarlijks maar liefst 18.000 gulden per medewerker in Nederland hieraan te besteden en door actief samen te werken met de overheid en met anderen in het bedrijfsleven. Aan de hand van praktische voorbeelden zullen wij allen steeds in eigen kring moeten proberen de boodschap uit te dragen dat er ons veel aan gelegen is ons werk zo goed en zo schoon en zo veilig en zo verantwoordelijk als mogelijk is te doen.'

Arbeidsduurverkorting

De heer Helfrich noemde drie terreinen waarop Shell probeert bij te dragen aan vergroting van de werkgelegenheid. 'Een investeringsinspanning van 6 miljoen gulden per werkdag gedurende 5 jaren, hetgeen in totaal tot meer dan 100.000 manjaren werk zal leiden bij onze

leveranciers. Zo bekeken is Shell's bijdrage aan de werkgelegenheid zeer groot en dat mogen wij allen best met zelfvertrouwen uitdragen.' De uitbreiding van het jeugdplan, vooral door meer accent op het beroepsonderwijs te leggen, noemde de heer Helfrich een andere bijdrage aan het vergroten van de werkgelegenheid.

'Onze derde bijdrage betreft de mogelijkheid tot arbeidsduurverkorting bij onze ondernemingen. Shell zal alle aanwezige kennis en kunde moeten activeren om de concurrentie aan te kunnen. Wij voorzien voor onszelf in de komende jaren een ongekend hoog activiteiten- en investeringsniveau, dat een grote inzet van iedere medewerker zal vragen. Daarvoor is een toenemende graad van kennis, kunde en ervaring nodig. Dit vereist dat het arbeidsvoorwaarden-, en in wezen het meer omvattende sociale beleid meer zal worden toegesneden op de betrokken ondernemingen. Voor wat Shell betreft, betekent dat dus meer maatwerk. Een aanpak die strijdig is met een algemene arbeidstijdverkorting voor iedere werknemer in Nederland. Wel zijn wij van plan per onderneming of lokatie mogelijkheden te openen voor een flexibele toepassing van arbeidsduurverkorting in de komende jaren.'

Flexibiliteit

'In dit begin van de tweede helft van de tachtiger jaren kunnen we met voldoening constateren dat Shell-medewerkers hebben aangetoond ook in een moeilijke economische periode flexibiliteit, het plezier in het werken en het goede humeur te bezitten om goede resultaten te behalen. Doelmatig, veilig en flexibel handelen met een ongekend hoog investeringsniveau blijft ons devies voor succes voor de jaren vóór ons,' aldus Helfrich.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr. Datum Onderwerp

2195	11.12.84	Asbesthoudende pakking
2196	12.12.84	Sluiting Londen-kantoor ged. feestdagen (PCOR)
2197	12.12.84	Vakatures (PCOR)
2198	14.12.84	Afstoten 'Diadema' (PCOR)
2199	15.01.85	Opgave aanlopen havens '84 (PCOR)
2200	21.12.84	Veiligheid (PCOR)
2201	21.12.84	Kerst/Nieuwjaarswensen DF (PCOR)
2202	28.12.84	Uniforme barprijzen (PCOR)

2203	28.12.84	Bunkerverbruiken (PCOR)
2204	28.12.84	Koersen (PCOR)
2205	28.12.84	Verkoop 'Diadema' (PCOR)
2206	02.01.85	Indexcijfers 1985 (PCOR)
2207	04.01.85	Uitslag O.R.-verkiezingen (PCOR)
2208	04.01.85	Enquête ports ins/outs (PCOR)
2209	04.01.85	Veiligheid (PCOR)
2210	09.01.85	Trial use Scheveningen Radio (PCOR)
2211	15.01.85	IMO Resolutie A 543
2212	17.01.85	Verkoop 'Laconica' (PCOR)
2213	18.01.85	Uurtarieven/voedinggeld (PCOR)

Kwart eeuw Shell Nederland

Shell Nederland bestaat 25 jaar. Het officiële geboortekaartje vormde in feite een artikel in de personeelsbladen die op 8 januari 1960 verschenen onder de kop 'De reorganisatie in Nederland'. Een kennisgeving van de geboorte van een 'moeder' met besturende bevoegdheden over 'dochters' die op dat moment de respectabele leeftijd van 50 jaar al waren gepasseerd. Immers, Shell Nederland Raffinaderij en Shell Nederland Verkoopmaatschappij hebben hun 75-jarig jubileum al ruimschoots achter de rug. Shell Nederland Chemie en de Nederlandse Aardolie Maatschappij zijn van jongere datum.

De mededeling kwam niet als een verrassing. Op 27 augustus 1959 maakte jhr. mr. J. H. Loudon, de toenmalige directeur-generaal van de 'Koninklijke' al bekend dat, mede als gevolg van organisatorische aanpassingen binnen de Centrale Kantoren, alle activiteiten van Shell in Nederland – met uitzondering van die met een internationaal karakter – zouden worden samengebracht onder leiding van één general manager van een nieuw op te richten overkoepelende maatschappij.

Naast de directie en het secretariaat behoorden met name collega's van public relations, juridische zaken, personeel, financiën en gas-aangelegenheden tot de eersten in dienst van Shell Nederland N.V. In 1972 veranderde de N.V. in een B.V., maar de structuur van de organisatie is in grote lijnen dezelfde gebleven.

Al na enkele maanden verhuisde de Shell Nederland-organisatie van Den Haag naar Rotterdam. De eerste jaren werd nog gebruik gemaakt van de diensten van 'huisbaas' Shell Tankers. In de jaren 1967 en 1968 ging het personeel van de interne dienst van de Shell-maatschappijen aan het Hofplein over naar Shell Nederland, wat een relatief grote uitbreiding van de personeelsbezetting tot gevolg had. Thans telt Shell Nederland ruim 600 medewerkers. Een kleine 400 van hen werken bij Shell Nederland Informatieverwerking te Rijswijk. SNI verleent diensten op het gebied van informatie-technologische adviezen, systeem-ontwikkeling en -onderhoud en informatieverwerking. Het bedrijf vindt z'n oorsprong in een bundeling van

computercentra uit Den Haag en Pernis in één rekencentrum voor de Benelux. Daartoe werd in 1966 het zogenoemde Shell Benelux Computing Centre (SBCC) opgericht. Sinds oktober 1983 is SNI gehuisvest in een nieuwe, ultramoderne accommodatie aan de Patentlaan te Rijswijk.

Dat SNI een aparte plaats inneemt in de Shell Nederland-organisatie wordt wellicht het duidelijkst aangetoond door het feit dat SNI een eigen ondernemingsraad heeft die overleg pleegt met SNI's manager.

Moerdijk investeert 70 miljoen

Shell Nederland Chemie BV gaat op haar vestiging Moerdijk een warmte/krachtinstallatie bouwen voor de opwekking van elektriciteit en stoom. Het nieuwe project, met als belangrijkste onderdeel een gasturbine/generator-combinatie, vergt een investering van ruim 70 miljoen gulden. De ingebruikname van de warmte/krachtinstallatie, naar verwachting begin 1987, zal voor Shell Chemie te Moerdijk een aanzienlijke energiebesparing opleveren.

De realisatie van het project betekent geen uitbreiding van directe arbeidsplaatsen te Moerdijk. De investering creëert wel een totaal werkgelegenheidseffect van ongeveer 850 arbeidsjaren. Met de provincie Noord-Brabant is overleg gaande over de vergunningsaspecten van het project. De aardgas-gestookte turbine, die een generator aandrijft met een ontwerpcapaciteit van 37 megawatt, zal worden gebouwd naast en verbonden met het bestaande ketelhuis. De daarin aanwezige hogedrukstoomketels zullen zodanig worden aangepast dat de uitlaatgassen van de turbine kunnen worden aangewend voor de opwekking van hogedrukstoom.

180 miljoen

De bouw van de warmte/krachtinstallatie is het derde grote investeringsproject dat binnen korte tijd door Shell Nederland Chemie te Moerdijk wordt aangekondigd. Tezamen met de onlangs aangekondigde twee nieuwe fornuizen in de etheenfabriek bedraagt het totale bouwprogramma nu ruim 180 miljoen gulden.

Het totale werkgelegenheidseffect van deze investeringen bedraagt naar schatting 2200 arbeidsjaren.

... en Pernis 110 miljoen

Shell Nederland Raffinaderij BV in Pernis gaat 110 miljoen gulden investeren in een nieuwe kade met laad- en losfaciliteiten. Twee steigers aan de tweede petroleumhaven worden vervangen door een kademuur van zeshonderd meter lengte. Hierop komen zeven laad- en lospunten voor lichters; bovendien wordt een achtste lichterlaadplaats aangelegd op een reeds bestaande steiger.

Het laden en lossen van producten en het verzorgen van de verladingspapieren zal in de nieuwe situatie geregeld worden vanuit één centraal punt. Van daaruit zullen de activiteiten aan de kade via een televisiecircuit kunnen worden gevolgd. Een groot deel van het bedrag is gemoed met het aanbrengen van een nieuw systeem om afgevoerde en ontvangen hoeveelheden te meten, en met het omleggen van bestaande leidingen. De uitvoering van het project zal ongeveer achttien maanden duren. Het maakt deel uit van het ingrijpende moderniseringsplan dat, naast de bouw van Hycon, in de komende vijf jaar op Pernis zal worden uitgevoerd. De totale investering bedraagt ongeveer 2,5 miljard gulden.

Walfuncties

Van tijd tot tijd bestaan bij Shell-maatschappijen vacatures op het gebied van automatisering en informatica, waarvoor in Shell-verband ook opleidingsmogelijkheden bestaan. Kandidaten hiervoor behoeven dus geen ervaring op dit gebied te hebben, maar wel interesse en aanleg, welke worden bepaald via de zgn. Brandon-test. Indien er onder de jongere 1e stuurlieden, alsmede stuurlieden in lagere rangen, belangstelling is om via deze opleiding een nieuwe carrière op te bouwen, wordt men verzocht zich in verbinding te stellen met Mw. R. Bode, telefoon 010-696003, of de heer J. A. M. Lindeman, telefoon 010-696140.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

JONGELUI, WAAG JULLIE KANS!

Weer twee kooien op de 'Eendracht'

Waarheen?

Onze keuze is dit keer gevallen op reis nummer 379 welke van Bremerhaven naar Chatham voert. De aanvang is op zondag 14 juli 1985 en op maandag 22 juli 1985 wordt Chatham bereikt. Een leuke bijkomstigheid is dat tijdens de reis een aanlooprace naar Chatham wordt gehouden. Zoals jullie weten is zeilervaring niet vereist, maar natuurlijk zijn een flinke dosis enthousiasme en sportiviteit wél welkom. Aan boord zijn deskundige begeleiders aanwezig die jullie de techniek van het zeilen bijbrengen. Een reis op de 'Eendracht' is geen 'luie' vakantie, want het is best aanpakken geblazen. Alle kosten, waaronder de reis, verblijf aan boord en verzekering, neemt Shell Tankers voor haar rekening. Alleen uitgaven voor b.v. een paspoort, monsterboekje en eventuele inenting zijn voor eigen rekening. Nadere gegevens krijgen de winnaars te zijner tijd van de Stichting Het Zeilend Zeeschip.

Hoe kom je in aanmerking?

Als je een kans wilt wagen en je bent zoon of dochter van een werknemer of gepensioneerde van Shell Tankers én je



Een traditie getrouw verloten we ook dit jaar weer twee kooien op de tweemast gaffelschoener 'Eendracht' van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' onder de kinderen van onze werknemers en gepensioneerden.

leeftijd is tijdens de reis *minstens 16 en hoogstens 25 jaar* dan schrijf je een brief naar Shell Tankers B.V., sectie DFP/4, Postbus 874, 3000 AW Rotterdam, met op de envelop de vermelding 'Eendracht'. In de brief je naam, zoon of dochter van wie, je leeftijd, je adres en telefoonnummer vermelden.

De aanmelding moet uiterlijk 4 april 1985 binnen zijn. De trekking vindt, onder toezicht van de ondernemingsraad, plaats op vrijdag 5 april 1985, waarna de uitverkorenen direct in kennis worden gesteld. Ook de verliezers zullen wij inlichten, zodat zij nog andere plannen kunnen maken voor de gereserveerde periode. Publicatie van de uitslag van de verloting zal in het mei-nummer van dit blad plaatsvinden. Voorwaarde als je je aanmeldt is dat je beslist beschikbaar moet zijn in de periode van 14 tot 22 juli, anders bestaat het risico dat je andere inschrijvers benadeelt. Uitgesloten van deelneming zijn degenen die vorige jaren al eens een Shell Tankers-kooi wonnen. Dus voor hen die vorige keren geen geluk hadden, waag je kans nóg een keer, wie weet!

VOORDAT JE HET WEET IS HET ZO VER

Lex de Coninck met pensioen

Samen met zijn gezin nam op 9 januari jl. een voor velen op de vloot en in de walorganistie bekende collega afscheid. Lex de Coninck ging met pensioen. In een korte toespraak bestempelde onze directeur, de heer Busker, de afscheidnemende als een 'entrepreneur', een ondernemend iemand. 'Lex is een man van nieuwe ideeën', aldus Busker, 'en veel van die ideeën worden nog steeds toegepast'. Hij was niet bang voor verandering, gezien z'n rijk geschakeerde carrière, waarvan de laatste zeven jaar bij MARAVEN in Venezuela. Busker zei dat een buitenlandse tewerkstelling van zo'n respectabel aantal jaren een overtuigend bewijs is van iemands kwaliteiten. Maar bij dit alles wist De Coninck de deur steeds op een kier te houden, klaar om meteen een volgende uitdaging aan te gaan.

Ook al diende hij gedurende vele jaren andere heren, toch bleef hij een Shell

Tankers-man in hart en nieren. Zijn officiële afscheid vond dan ook in Rotterdam plaats, temidden van vrienden en collega's, waaronder ook enkele oud-collega's. Bovendien waren nog wat zakenrelaties naar het Shell-gebouw gekomen. Na De Coninck te hebben bedankt voor alles wat hij voor STBV had gedaan en zijn waardering voor de 'entrepreneur' niet onder stoelen of banken te hebben gestoken bood onze directeur hem een cadeau aan (waardebonnen voor een geschenk naar keuze) en wenste hem en zijn gezin nog vele gelukkige en gezonde jaren in hun nieuwe home in Florida.

Verruim je horizon

De Coninck is een man van daden en maar weinig woorden. Quasi serieus begon hij zijn dankwoord met te zeggen dat hij zich bijzonder op z'n speech had verheugd . . . Hij gaf in korte

bewoordingen een overzichtje van zijn loopbaan bij Shell: In 1954 bij de maatschappij gekomen als leerling-werktuigkundige. Met een heleboel andere leerlingen van de zeevaartschool per bus de rederijen langs



om een baan te zoeken. Bij het Groothandelsgebouw in Rotterdam gestopt want daar was het kantoor van 'La Corona' (de voorloper van STBV). 'Toen mijn vader die naam voor het eerst hoorde dacht hij dat het een of andere Groningse coasterrederij was . . .'. De Coninck werd aangenomen en kwam op de roemruchte 'Ondina', later gevolgd door vele andere schepen. Na het behalen van z'n diploma's was hij op een gegeven moment de jongste baas bij de

Dank

Mede namens mijn echtgenote en kinderen zeg ik u allen dank voor de bij mijn afscheid getoonde belangstelling. Voor de cadeaubonnen werden een aantal uitstekende klassieke platen aangeschaft, zodat wij ook in Florida nog vaak aan deze onvergetelijke gebeurtenis zullen terugdenken. Het gaat u allen goed.

A. de Coninck

maatschappij. Vervolgens stopte hij met varen ('ik kon daar niet hogerop'). Kwam op kantoor bij de technische dienst. Ook dat duurde niet zo lang. Een tewerkstelling bij MARAVEN volgde. Hij hielp mee om de verouderde Venezolaanse tankervloot te vervangen door nieuwe eenheden. Aldaar beklede functies: chef nieuwbouw-afdeling, chef technische dienst, assistent-superintendent. De Coninck besloot zijn woorden door een ieder te bedanken voor hun komst, voor het cadeau en de prettige samenwerking. 'Tegen de jongeren zou ik willen zeggen: blijf niet op één en dezelfde plaats zitten en als je de kans krijgt je horizon te verruimen, doe het! En als je het werk met plezier doet, wel, dan ben je gepensioneerd voordat je het weet.'

Het 311.861 ton draagvermogen metende s.s. 'Laconica' is door de eigenaar (CSM) op 16 januari jl. verkocht aan de Nisho Iwai Corp. te Japan. Het schip zal in de loop van februari 1985 te Kaohsiung, Taiwan aankomen om aldaar te worden gesloopt.



E. H. Larive overleden

Begin vorige maand ontvingen wij het droeve bericht van het overlijden op 28 december 1984 van de heer **E. H. Larive**, oud-directeur van onze maatschappij. De heer Larive trad in 1946 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep en vervulde diverse functies in Curaçao, Singapore en Londen. Zo was hij van 1951 tot 1954 directeur van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 oktober 1954 volgde zijn tewerkstelling bij de toenmalige Rederij en op 1 januari 1955 werd de heer Larive benoemd tot directeur van Shell Tankers N.V., een functie die hij tot januari 1963 bekleedde. De periode waarin de heer Larive de hoogste post bij Shell Tankers innam werd gekenmerkt door grote veranderingen. Evenals thans het geval is vond ook toen een programma van vlootvernieuwing plaats. Door de snel op gang komende schaalvergroting in de tankvaart nam de Shell Tankers-vloot in tonnage toe doch in aantal af. Het was in het bijzonder aan de grote inzet van de heer Larive te danken dat het surplus aan voornamelijk walpersoneel kon worden ingeperkt, zonder gedwongen ontslagen. Tot aan zijn pensionering in 1968 bekleedde hij nog een aantal functies, ondermeer als general-manager van Svenska Shell A/B. Tijdens de tweede wereldoorlog heeft de heer Larive als marine-officier grote bekendheid gekregen. Zo wist hij, samen met een aantal andere geallieerde officieren, in augustus 1941 uit het beruchte gevangenenkamp Colditz in Saksen te ontsnappen. Na een tocht vol wederwaardigheden kwam hij via Zwitserland, Spanje en Gibraltar in Engeland aan. Gedurende de verdere



oorlogsjaren was hij o.a. commandant van een Nederlands flottielje. Door zijn moedig gedrag en grote plichtsbetrachting ontving de heer Larive enkele belangrijke onderscheidingen. In 1947 werd hij benoemd tot ridder 4e klasse der Militaire Willemsorde. Verder was hij ridder in de Orde van Oranje Nassau met de Zwaarden, ontving hij twee maal het Bronzen Kruis en ook twee keer het Engelse Distinguished Service Cross. Hij was de auteur van het boek 'Vannacht varen de Hollanders'.

De heer Larive bereikte de leeftijd van 69 jaar.

In de volgende uitgave van 'Schip en Ka' komen wij meer uitgebreid terug op de grote betekenis van de verrichtingen van de heer Larive tijdens de tweede wereldoorlog.

Nieuw gagesysteem

Ingaande de gageberekening over januari 1985 (die deze maand plaatsvindt) zal gebruik worden gemaakt van een ander, geautomatiseerd gageberekeningssysteem. In verband met tijds- en kostenaspecten is bij de vervanging van het huidige, sterk verouderde, gagesysteem gekozen voor een bestaand systeem in plaats van de ontwikkeling van een geheel nieuw. Hiervoor in aanmerking kwam het gagesysteem dat sinds 1980 bij Nedlloyd in gebruik is.

Een voor STBV aangepaste versie van dit systeem zal na de benodigde testen in de loop van februari 1985 in gebruik worden genomen. Om een tijdige en juiste gagebetaling te kunnen garanderen, zal naast het nieuwe systeem ook het oude gagesysteem nog enige tijd worden gehanteerd. In afwijking van de huidige situatie zal de produktie van het nieuwe gagesysteem plaatsvinden bij Neddata, het rekencentrum van Nedlloyd. Het voornaamste uiterlijke verschil ten opzichte van het thans in gebruik zijnde gagesysteem is de geheel vernieuwde gagespecificatie. Als aanpassingen en testen naar wens (blijven) verlopen ontvangt het vlootpersoneel deze nieuwe specificatie, die zal zijn voorzien van een bijlage met uitleg, voor het eerst eind februari 1985. Een ander verschil ten opzichte van de huidige procedure is dat de betaling van tegoeden en delegaties wordt gesplitst, waarbij de delegatie op ongeveer hetzelfde tijdstip als thans wordt betaald en het tegoed mogelijk eerder.

Tevens zal de verwerking van overwerk en voorschotten aan boord één maand worden vervoegd. Dit zal tot gevolg hebben dat in de gagespecificatie over de maand januari 1985 zowel het overwerk en het voorschot aan boord van december 1984 als van januari 1985 zullen worden opgenomen.

Wat in het vat is, verzuurt niet



Uitslag verkiezingen ondernemingsraad Shell Tankers B.V.:

Of het nu om het presidentschap van de Verenigde Staten gaat of om de ondernemingsraad van Shell Tankers, spannend blijven ze: verkiezingen. Het is alweer drie jaar geleden dat het personeel voor het eerst voor een gecombineerde ondernemingsraad vloot/wal stemde en nu weten we al niet beter meer. Ook de afgelopen maanden stroomden de enveloppen met stembescheiden weer gestaag binnen bij het verkiezingsbureau om dan tot 3 januari 1985 in de – hermetisch afgesloten – stembussen te verdwijnen. Maar, de aanhef van het artikel spreekt voor zich.

Eindelijk was het dan zover dat de bussen geleegd en de stemmen geteld konden worden. Even zag het ernaar uit dat het verkiezingsbureau onderbemand zou zijn aangezien meerdere leden van de verkiezingscommissie inmiddels naar zee waren vertrokken, maar geen nood, want met assistentie uit de walorganisatie waren er uiteindelijk toch nog zo'n 9 tellers verzameld. Om 9 uur traden de tellers/turvers aan en konden ze met het tijdrovende karwei beginnen. Toen ze de stapels enveloppen zagen die uit de bussen kwamen rollen zank hen de moed in de schoenen, want dat die hoeveelheid in één dag geteld kon worden moest nog

bewezen worden. Het was inderdaad een hele tel, maar om zes uur 's avonds was het karwei dan tóch geklaard. Het deelnemingspercentage voor groep A bedroeg 71.11% en voor groep B 56.01%. Hieronder treft u alle kandidaten aan in volgorde van aantal uitgebrachte stemmen (de gekozen leden staan boven de breuklijn). Ingevolge het bepaalde in artikel 8, lid 8 van het reglement van de ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. zijn voor groep C (wal) geen verkiezingen gehouden, aangezien het aantal kandidaten (5) gelijk was met het door die kiesgroep te vervullen plaatsen.

Verslag extra werkvergadering 10 januari 1985

Om 'schoon schip' te maken voordat de nieuwe ondernemingsraad in februari 1985 haar zittingsperiode aanvangt werd door de huidige raad besloten op 10 januari 1985 een extra werkvergadering te beleggen om eventuele nog lopende zaken, voor zover mogelijk, af te ronden. Tevens stond de bespreking van de jaarlijkse notitie van DFP aan de ondernemingsraad omtrent aandachtspunten sociaal beleid op het programma.

Een werkvergadering dus en geen officiële vergadering in verband met het niet halen van het quorum. Ondanks het dikke pak sneeuw en de strenge vorst bleken er geen grote problemen te zijn om het Shell-Gebouw te bereiken, zodat er toch nog 10 leden present waren.

Sociaal Beleid 1985

Alvorens in de middag de notitie 'aandachtspunten sociaal beleid 1985'

met de heer Van Dalen te bespreken werd deze notitie 's morgens door de O.R.-leden doorgenomen.

In feite wijken de doelstellingen van de maatschappij niet veel af van die voor 1984, wat ook blijkt uit de zinsnede van Multatuli waarmee de notitie begint: 'Het verhaal wordt eentonig . . .'

Hieronder citeren wij enkele delen uit de betreffende notitie: 'Er zijn geen tekenen die erop wijzen dat op korte termijn de situatie van de laatste jaren – grote overschotten op de wereldtankermarkt – fundamenteel zal veranderen. Als gevolg hiervan zal Shell Tankers B.V. ook in het komende jaar te maken hebben met een kleiner wordende vloot en een dalende behoefte aan personeel. Tegelijkertijd mag gesteld worden dat verjonging van de vloot en het op vele terreinen werken aan een modernere bedrijfsvoering aan ons bedrijf positieve impulsen geven, die vele medewerkers inspireren en de



Shell Tankers B.V.

bestaansbasis van onze maatschappij verstevigen.

Continuering van het in de afgelopen jaren gevoerde beleid m.b.t. het terugbrengen van de omvang van het personeelsbestand ligt voor de hand, waarbij naast flexibiliteit en mobiliteit van het personeel een beroep op aller creativiteit moet worden gedaan om nieuwe mogelijkheden te exploreren. In een aantal rangen hebben al enige jaren geen promoties plaatsgevonden en ook in 1985 worden voor officieren weinig promotiemogelijkheden voorzien. Het zal zeker nog enige jaren duren voordat het bestand in kwantitatieve en kwalitatieve zin aansluit op de behoefte en eerst daarna kan een 'normaal' promotiepatroon worden verwacht.'

Tijdens de bespreking van de notitie met de heer Van Dalen werden door de ondernemingsraad ter verduidelijking een aantal vragen gesteld. Eén van de vragen had betrekking op de toch soms heersende ongerustheid onder het personeel omtrent de toekomst van en bij Shell Tankers. Dit probleem leeft wel degelijk binnen het management team en al het mogelijke zal gedaan worden om de gevoelens van pessimisme te beperken. Van Dalen: 'Shell Tankers is zo levendig als je je maar kunt voorstellen, getracht moet worden de saamhorigheid en het werkoverleg te bevorderen. We zullen binnen de organisatie moeten luisteren naar elkaar'. Dat bovenstaande veel tijd vergt en dat er barrières doorbroken moeten worden is een duidelijke zaak.

Groep A (officieren) – 12 plaatsen

Kandidaat	Rang	Aantal stemmen
1. J. de Jong	Gezagvoerder	285
2. J. R. Alsma	Hoofdwerktuigkundige	272
3. W. Hoogendijk	Gezagvoerder	242
4. W. Kalkman	1e Stuurman	238
5. H. den Ouden	2e Stuurman	237
6. S. Neeleman	Hoofdwerktuigkundige	232
7. A. Zwiers	2e Stuurman/SGO	229
8. J. Boonstra	1e Stuurman	216
9. H. J. Lenstra	2e Stuurman	206
10. A. H. van Haaften	1e Stuurman	198
11. D. J. Mittelmeyer	2e Stuurman	193
12. C. Hemmer	2e Werktuigkundige	188
13. H. van Slegtenhorst	Gezagvoerder	181
14. F. A. M. Vergroesen	2e Werktuigkundige	179
15. J. van der Ster	4e Stuurman/SGO	177
16. E. J. H. Visscher	4e Werktuigkundige	172
17. W. Holwerda	2e Stuurman	166
18. K. T. Wiegert	2e Stuurman	166
19. L. Buitenkant	Hoofdwerktuigkundige	163
20. D. Dankaart	2e Stuurman	158
21. M. J. A. Krijvenaer	3e Stuurman	150

Groep B (scheepsgezellen) – 6 plaatsen

Kandidaat	Rang	Aantal stemmen
1. C. F. van der Ende	Hoofd Voeding	104
2. H. H. van Oostrum	Algemeen Scheepsvakman	99
3. J. M. Wigleven	Scheepsvoorman	82
4. A. v.d. Windt	Algemeen Scheepsvakman	82
5. R. F. Huysers	Algemeen Scheepsvakman	78
6. A. Vrolijk	Bediende/Kok	77
7. J. A. H. J. Orië	Hoofd Voeding	65
8. P. C. Bergmans	Hoofd Voeding	64
9. M. S. van Slogteren	Bediende	62
10. J. L. Menger	Hoofd Voeding	60
11. H. W. J. van Haarst	Hoofd Voeding	48
12. H. N. Dekker	Scheepsgezel A/W	47
13. M. de Vrijer	Bediende	44

Groep C (wal)

R. ten Hooven
G. J. Leussink
J. C. Molenaar
P. J. Poot
H. Steenstra

Aanwezig tijdens de extra werkvergadering op 10 januari jl. waren:

Groep A:	Groep C:
Jan Alsma	Jillis van Duuren
Ton van Haaften	Chris de Goeij
Jolle de Jong	Piet Huigen
Hans van der Schee	Ineke Koot
Frank Vergroesen	Joop Ouwers

TURFRACE 1984

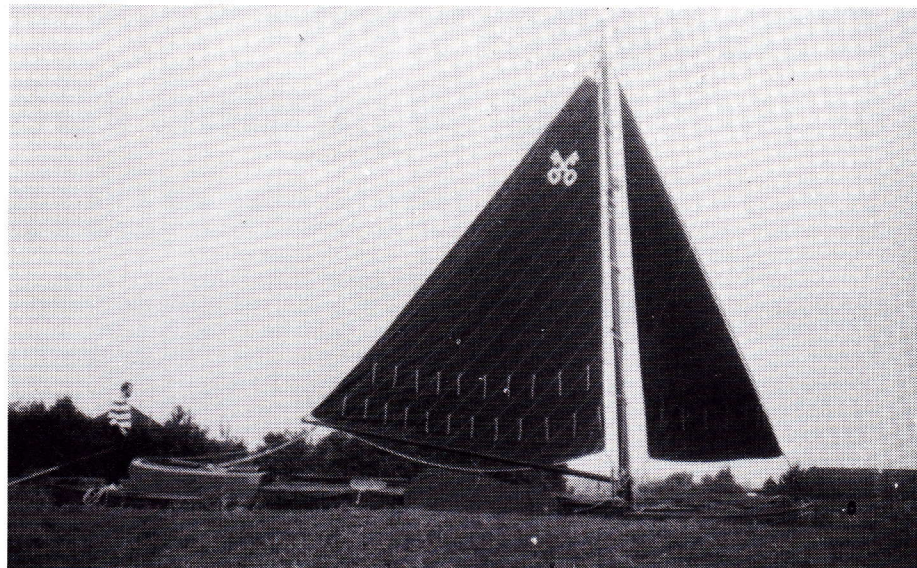
Acht zeilende vrachtschepen varen historische route door Utrecht en Zuid-Holland.

Derde stuurman A. W. F. Pera is een enthousiast zeiler. Maar niet alleen dat, hij heeft ook een intense belangstelling voor oude binnenschepen die met zeilen zijn uitgerust. Hij mag zich zelf de trotse bezitter noemen van zo'n prachtig schip, een zg. kagenaar. Vorig jaar, tijdens zijn verlof, deed hij mee aan een meerdaagse zeilrace, de Turfrace 1984, en behaalde een eervolle vierde plaats. Zijn belevenissen (de tocht verliep niet geheel gladjes) stelde hij voor 'Schip en Ka' op schrift en treft U hieronder aan. De foto's zijn gemaakt door Linda v.d. Zaag-Corbijn.

Vooraf

Dat de Nederlandse binnenvaart tot ongeveer 1950 vele zeilende vrachtschepen heeft gekend, zal iedereen wel bekend zijn. Slechts een zeer klein aantal scheepstypen is bekend bij een breed publiek. Schepen als tjalken, klippers en schouwen kent iedereen wel, maar er waren zo veel andere, mooie schepen onder zeil. Eén van die minder bekende schepen is de westlander. Zoals de naam van het schip al doet vermoeden, is het ontstaan in het Westland. Gegroeid uit pramen, werd het schip aanvankelijk van hout gebouwd en vanaf vlak voor de eeuwwisseling van ijzer. De westlander werd natuurlijk aangepast aan zijn vaargebied van smalle slootjes en lage bruggen en stond bekend als een snelle, goede zeiler. Waarschijnlijk is dat een van de redenen waarom zulke schepen door enthousiastelingen worden teruggebracht in hun oorspronkelijke, zeilende staat. Die lieden zijn verenigd in de westlandersectie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig. Bij die westlandersectie behoren ook schepen van overeenkomstige afmeting en tuigage, zoals bijv. de kagenaar. Dankzij het initiatief van schipper H. Dessens uit Leiden, in nauwe samenwerking met de Stichting Zeilvaart Warmond en het Veenderijmuseum 'Op hoop van zegen' te Vinkeveen, is in oktober vorig jaar de eerste turfrace gevaren. De wedstrijd houdt, kort gezegd, het volgende in: Deelname staat open voor met luiken gedekte, zeilende vrachtschepen, die de Pondscoekersluis kunnen passeren (19.30 m. lengte). Het gebruik van de motor is niet toegestaan en 's nachts zou er van 22.00 tot 07.00 niet gevaren worden. De wedstrijd kent geen handicap. De tocht voert de schepen

De start! Het zeil wordt gehesen.



langs een historische route, decennia's lang bevaren door kleine Zuid-Hollandse schepen als bokken, westlanders en kagenaars, eerst met turf en later met grond. Van het dorp Vinkeveen voeren de schepen over de Vinkeveense Plassen en via Wilnis, Mijdrecht en de Hoef om dan via het Amstel-Drechtkanaal, Drecht, Ringvaart en de Kager Plassen naar Warmond te varen. De start zou plaats vinden bij het eerder genoemde Veenderijmuseum te Vinkeveen. De ongeveer 40 kilometer lange tocht zou gevaren worden op 15 en 16 oktober 1984, de eerste dagen van de herfstvakantie en bovendien de eerste dagen van de Strontrace (Workum-Warmond v.v.).

'Jonge Leidsche'

Voor mij begon de Turfrace al op 4 oktober, toen ik thuiskwam na vier 'Felipes'-maanden. Diezelfde middag nog ben ik bij de zeilmaker in Spakenburg mijn nieuwe zeil op gaan halen en ik had de rest van de week nog wel nodig om m'n schip vaarklaar te krijgen. Tenslotte moest er nog worden proef gezeild. Nadat ik in maart 1981 een 14 meter lange kagenaar had gekocht en het vaartuig de 'Jonge Leidsche' doopte, is zowat al mijn vrije tijd opgegaan aan het opknappen van het schip, het inbouwen van motor, schroefaskoker en noem maar op: mast,

De 'Jonge Leidsche' onder zeil in de Kerkvaart op weg naar Vinkeveen

zwaarden, roer, gaffel en giek, en . . . alles werd zelf vervaardigd. De 'Jonge Leidsche' is nu, wat haar uiterlijk betreft, origineel. De mast is, dankzij het contragewicht van ca 300 kg lood, makkelijk en snel te strijken. De bruine zeilen beslaan een oppervlakte van 50 m², verdeeld over grootzeil en fok. Zeilen en zwaarden zijn van bij de helmstok te bedienen, evenals de motor, die in het achterste deel van het ruim is geplaatst. (UMS!). Het schip heeft drie waterdichte schotten, die het verdelen in vooronder, ruim, motorkamer en roef. Zaterdag 13 oktober vertrok ik dan richting Vinkeveen. Het schip ligt normaal in Leiden, dat houdt dus in, dat ik vanaf de Kaag de route in omgekeerde volgorde kan verkennen. We hebben bijna alles vóór-de-wind en dat belooft voor de race niet veel goeds. Op deze tocht vaart al één bemanningslid mee en, hoewel het schip met z'n tweeën goed is te zeilen, komen maandag nog twee man naar Vinkeveen. Zondagmiddag meren we af bij het Veenmuseum, waar dan al enkele westlanders liggen. Het is stabiel, rustig herfstweer, een beetje heilig en WZW-wind, kracht 3. Het gesprekbepalend onderwerp bij de schippers is de windrichting.



De start

Maandagmorgen worden de acht deelnemende schepen, 6 westlanders, 1 kagenaar en 1 zandaakje, verhaald naar hun, door loting toegewezen, startposities. Het is wel heel rustig herfstweer: helemaal geen wind, (dus in elk geval ook geen tegenwind, denk ik dan maar). Als Johan Cruyff om 12.00 het startsein geeft is het gedaan met de rust: zeilen worden snel gehesen om toch maar elk zuchtje wind te benutten, er wordt geboomd en op enkele schepen, bij ons ook, wordt geroeid, waartoe de bolders van dolgaten voorzien zijn. Het is zaak in een gunstige positie van de plassen af te komen, omdat het vaarwater dan veel smaller en het oplopen lastiger wordt. Wij hebben startnummer 3, maar worden direct na de start al gelapt door een van de lichtere westlanders, die met dit weer in het voordeel zijn. Vlak voor de

De duisternis valt in en het is ook heilig geworden, het beetje wind wat er was is verdwenen. De drie man in de jaaglijn lopen op de weg en dragen daarom om hun armen reflecterende stroken. In de polders is men blijkbaar gewend hard te rijden. Voorbij Vrouwenakker is de oever opengegraven voor beschoeiingswerken, zodat we hier honderden meters door de bagger moeten sjouwen. Vanwege de begroeiing is het onmogelijk verder van de kant te gaan lopen, ondanks dat we de jaaglijn bovenin de mast voeren. Om even over zeven schutten we in de Tolhuissluizen en jagen in de Drecht. Hier blijkt dat we jagen en bomen moeten afwisselen, omdat de jaagploeg de lijn moet losgooien als er boederijen aan het water staan waar ze omheen moeten lopen. Voorbij de boerderij wordt de jaagverbinding weer tot stand gebracht, gelukkig hebben we hier wat stroom mee,

achterstevan! De brugwachter, die zichtbaar schrok, zet de brug nu snel open. Vanwege de mist had de beste man ons niet gezien en wist, ondanks ons sein, niet hoe ver we weg zaten. Vol goede moed gaan we verder, het schip had geen averij van de aanvaring. Een aanvaring met de brug zelf had zeker ernstiger gevolgen gehad! Even na half negen bomen we door de Balgerij de Kaag op en zowaar komt er wat wind opzetten, snel hijsen we het zeil en kruisen over de Kever. We genieten van het zeilen en als er in de luwte van het Spijkerboor weer geboomd moet worden moet ik met gagestraffen dreigen om de mannen weer aan de slag te krijgen. Doch het Stoombotengat en Norremeer zijn weer te zeilen. Het zicht wordt beter en zowaar zien we daar de 'Maarten Maria', een westlander uit Poeldijk, uit de richting van Kaagdorp op komen zetten. Dit motiveert ons zodanig, dat er onder het zeilen met twee man wordt geboomd, dat komt de snelheid zeer ten goede. We komen dan ook ruim voor dat schip aan de overzijde van de Kaag, waar we weer moeten gaan jagen. Verder op de Leede moeten we gaan bomen en als onze bomen te kort worden houden we met roeien de snelheid erin. Om negen minuten over elf arriveren we te Warmond als vierde. Nadat om zes voor half twee de laatste deelnemer binnen is volgt om twee uur in café 'De Zon' de prijsuitreiking. Namens de Stichting Zeilvaart Warmond ontvangt de winnaar Klaas Persoon, schipper van de 'Antonius', uit handen van de locoburgemeester van Warmond een schitterend handgeschilderd wandbord.



Zeilend en bomend tussen de Vinkeveense legakkers door

brug over de Zuwe, tussen de beide Vinkeveense plassen, lopen we de westlander 'Vier Gebroeders' uit Leiden op en weten die op de Zuider Plas achter ons te houden, zodat we nog als derde het nauwe water ingaan. Hier hebben we de wind (er was wat wind gekomen) pal tegen, zodat we met drie man gaan jagen en de achterstand op nummer twee iets weten te verkleinen. De twee koplopers, resp. de 'Antonius' en de 'Oude Praam' verdwijnen voorbij Wilnis uit het zicht en hen zullen we pas weer in Warmond terugzien, maar ons lukt het niet de 'Vier Gebroeders' te lossen. Van Vinkeveen tot halverwege Wilnis en Mijdrecht worden we fel door hen op de hielen gezeten. Door kundig stuurwerk weten we enkele oplooppogingen om zeep te helpen, maar moeten vlak voor Mijdrecht toch toestaan dat ze ons oplopen. Zo arriveert de 'Vier Gebroeders' voor ons bij de Pondscoekersluis, waar slechts één schip tegelijkertijd in kan, een gat van een kwartier is het resultaat. Wij hebben dus een kwartiertje rust, en dat is na vijf uur jagen, bomen en roeien geen luxe. In de sluis stijgen we twee meter en bereiken het boezemwater van de rivier de Kromme Mijdrecht. Uit de sluis direct weer jagen . . . Na de Kromme Mijdrecht varen we over het Amstel-Drechtkanaal.

dat vergemakkelijkt het bomen in belangrijke mate. De boer zal waarschijnlijk niet blij zijn als hij bij het daglicht ontdekt dat acht jaagploegen door zijn tuintje zijn getrokken! De mist wordt nu steeds dichter en om negen uur is het zicht afgenomen tot ± 30 meter, de jaagploeg is vanaf het schip niet meer te zien en de onregelmatige rietpollen, die vlak voor het schip uit de mist opdoemen, zijn bijna niet meer te ontwijken. Om klokslag tien uur meren we aan een klein steigertje nabij Oude Wetering en hier blijven we tijdens de nachtstop liggen. Na tien uur zeulen, geen moment is het schip enkel door windkracht voortbewogen, zijn we bekaf. We trakteren onszelf op een borreltje of twee en dan snel te kooi.

De tweede dag

De volgende morgen vervolgen we de tocht om zeven uur en bomen door Oude Wetering. Het weer is niet veranderd: het is dicht van mist en de wind laat het weer afweten. In de Ringvaart gaan we weer jagen, al snel hebben we de kadans weer te pakken en met redelijke vaart naderen we de (door de mist onzichtbare) draaibrug van Nieuwe Wetering. Bijtijds gaan we blazen. Als we de brug ineens zien op een afstand van plm. 40 meter blijkt hij nog niet open te zijn. Om de vaart uit het schip te halen ram ik de eerste paal van het remmingwerk. Na deze knal hebben we zelfs vaart over de

Verder ontvangt elke schipper een fraai tegeltje. De turface zal volgende jaren weer gevaren worden. De Stichting Zeilvaart Warmond zal dan de volledige organisatie op zich nemen. Gestreefd wordt naar meer deelnemende schepen en, wat mij betreft, naar meer en gunstiger wind. Of de 'Jonge Leidsche' dan weer meevaart zal afhankelijk zijn van mijn verlot.



En weer zeilend naar huis na de prijsuitreiking.

'SUPER' REDDINGBOTEN
VOOR NIEUWE LR'S

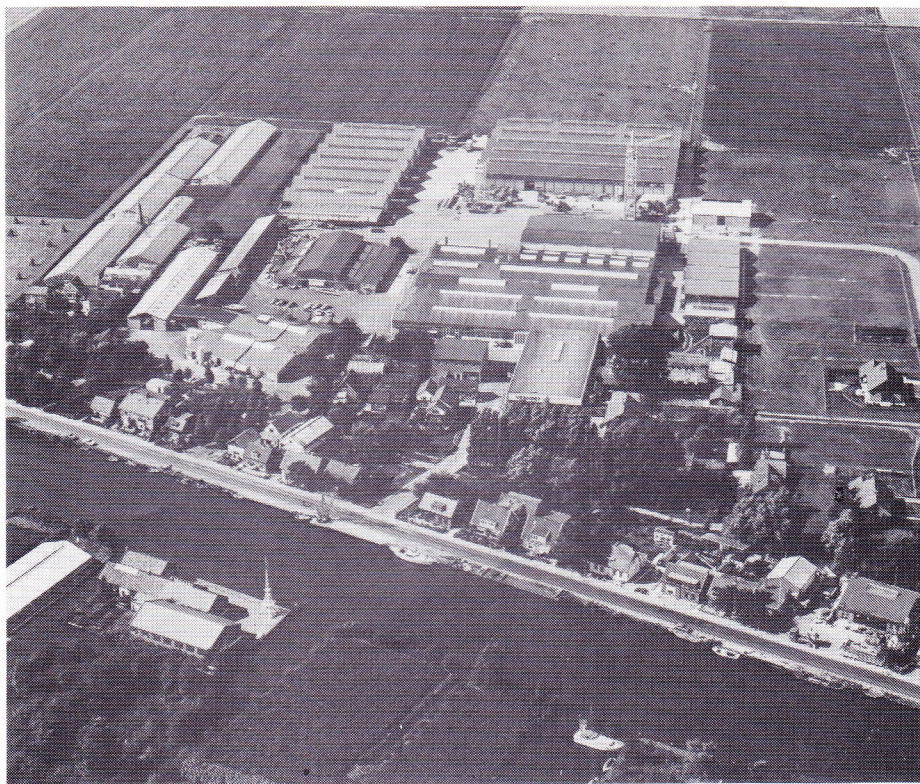
Veiligheid boven alles

Er wordt hard gewerkt aan de bouw van de 'Solaris', de eerste van de drie bij de Hyundai scheepswerf in Korea bestelde 85.000 tons LR's maar een bijna 8½ meter lang bootje met dezelfde naam heeft de proeftocht er inmiddels al opzitten. Dat moet ook wel omdat deze 'mini-Solaris', één van de zes reddingboten voor de in aanbouw zijnde serie LR's, op tijd in Ulsan moet zijn. Aan de bouwer, Verhoef Aluminium Scheepsbouw Industrie zal het niet liggen. Zij doen hun uiterste best om de indertijd door Shell Tankers B.V. gegeven order nauwgezet en binnen de gestelde limiet uit te voeren. Het is een niet onbelangrijke order en betekent een flinke portie werkgelegenheid voor dit 45 jaar oude bedrijf aan de Ringvaart in Aalsmeer.

Slag voor

Bij het bestellen van de zes reddingboten, twee voor iedere LR, is er van uitgegaan dat ze moesten voldoen aan de laatste SOLAS-eisen op het gebied van veiligheid. Een goede zaak, want in tijd van nood kan een reddingboot van levensbelang zijn.

De beide laatstgebouwde 'C'-klasse schepen zijn uitgerust met uitstekende, geheel gesloten reddingboten van Nederlands fabrikaat. Ze zijn zéér geschikt om bij een noodsituatie het schip te verlaten. Echter, het aanpakken en het daarna weer scheepzetten levert problemen op. Ook zijn ze minder geschikt om te worden gebruikt bij inspecties of kleine reparaties. Door diverse secties binnen STBV en ook vanuit het Londen-kantoor is vervolgens een onderzoek gedaan naar een zg. 'dual



Bedrijfsterrein van Verhoef Aluminium Scheepsbouw Industrie aan de Ringvaart in Aalsmeer

purpose'-boot, een boot die allereerst aan de SOLAS-eisen voor zowel 'rescue'- als 'survival'-boot voldoet en bovendien meer uitgebreide gebruiksmogelijkheden biedt. Een dergelijk ontwerp werd gevonden bij de firma Verhoef. Niet alleen met de fabricage van vele variëteiten aluminium artikelen maar ook met de bouw van reddingboten tracht Verhoef de ontwikkelingen een slag voor te blijven. Al in 1962 ontwierp Verhoef Sr., de man die thans nog de leiding van het bedrijf heeft, een gesloten, zelfrichtende reddingboot die over het achtereind van een schip, via een soort glijgoot, kan worden 'gelanceerd'. Helaas kon deze uit aluminium vervaardigde boot de concurrentie met kunststofboten niet aan.

Maar het concept werd nooit losgelaten en nu, jaren en jaren later, ligt het bewijs onomstotelijk op tafel dat het ontwerp,

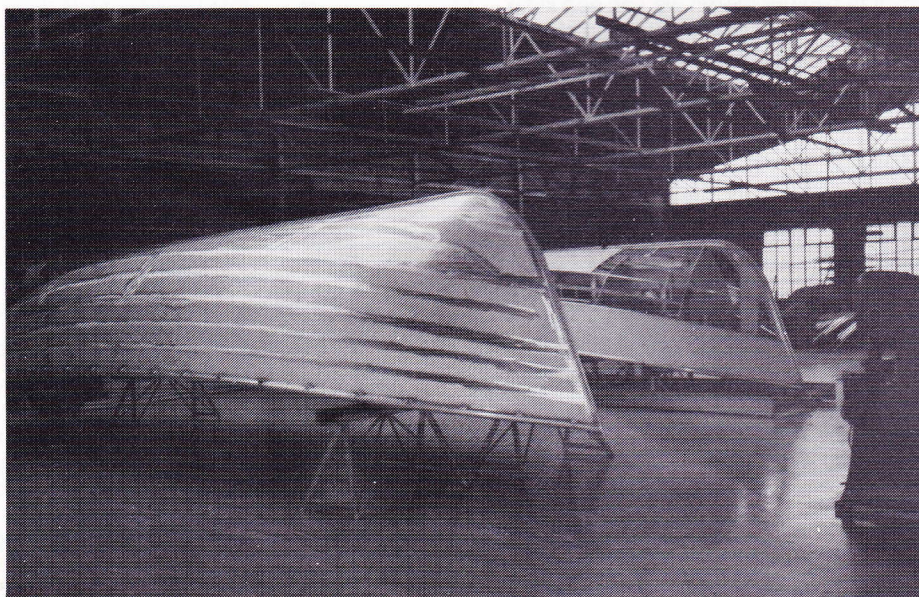
waaraan sindsdien de nodige modificaties zijn aangebracht o.a. op het gebied van brandpreventie, meer dan levensvatbaar is. De hoge ontwikkelingskosten die Verhoef in deze 'superboot' heeft gestoken en die de boot, voor zover bekend, tot één van de veiligste ter wereld heeft gemaakt, is geen weggegooid geld geweest. Een investering daarvan is dat 's Neerlands grootste rederij, Nedlloyd, al haar nieuwbouwschepen van de laatste jaren van Verhoef reddingboten voorzag. En we schreven het zoëven al: ook onze maatschappij besloot dit soort boten te bestellen.

Dubbelwandig

De bestelde reddingboten worden geheel van aluminium gemaakt, ook de bovenbouw. Het aluminium krijgt een behandeling tegen corrosie door Alodine, een oppervlaktebehandelingsproces voor het aanbrengen van een amorfe chroomfosfaatlaag. Deze laag verhoogt de corrosieweerstand van het metaal en vormt een goede basis voor het aanbrengen van een verfsysteem. De laagdikte bedraagt circa één micron.

De boten zijn dubbelwandig en de aldus ontstane ruimte is opgevuld met schuim, een zeer licht en oersterk materiaal. Al zou een gat in de scheepsromp worden gestoten, dan nog blijft het drijfvermogen volledig behouden. Rondom de boot is een Sprinkler-installatie aangebracht om bij brand de romp en de opbouw nat en koel te houden. Het zicht vanuit het stuurhuis is voortreffelijk en door de wendbaarheid en het gemakkelijk scheepzetten is het 8,4 meter lange en 2,9 meter brede scheepje ook uitstekend

Reddingboten voor de nieuwe LR's in aanbouw





Brandproef met een zg. 'free-fall' aluminium reddingboot

Gedurende een lange reeks van jaren doen maatschappijen behorende bij de Koninklijke/Shell Groep zaken met de firma Verhoef. Zo werden ondermeer door het Aalsmeerse bedrijf toegangstorens geleverd aan de Shell-installaties in Curaçao, Shell Haven en Europoort. Verder statietrappen met zelf-instellende tussenbordessen aan de 'L'-klasse schepen 'Lima', 'Leonía', 'Lepton', enz. en aan de Franse 'Batillus' en 'Bellamy'.

Maar ook in de vijftiger en zestiger jaren komen we de aluminium producten van Verhoef op onze vloot tegen. Reddingboten en statietrappen op vrijwel alle 'K'-klasse tankers, 'Crania', 'Cinulia', 'Vasum' om er slechts een paar te noemen.

Nadat, tien minuten later, het vuur was gedoofd kon worden vastgesteld dat de boot door deze brandproef op geen enkele plaats verbogen of vervormd was. Ter vergelijking: deze brandproef komt overeen met het varen op volle snelheid door een brandende zee over een lengte van 1,5 kilometer.

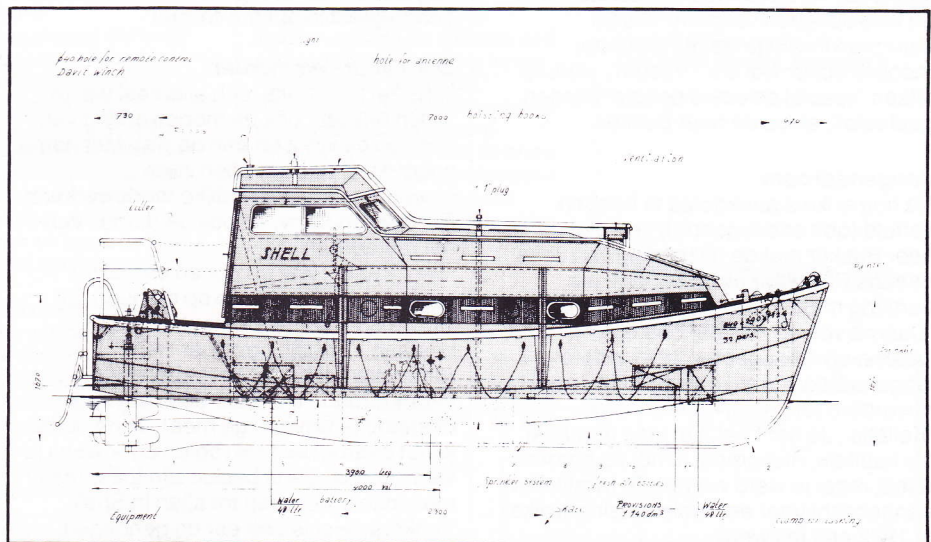
Een paar weken na de brandproef werd de boot ook nog aan een valproef onderworpen. Deze vond plaats vanaf een hoogte van 15 meter. Na ont koppeling dook de boot sierlijk het water in. Ook deze beproeving werd glansrijk doorstaan. De firma Verhoef heeft diverse uitvoeringen van deze 'free-fall'-boot voor gebruik op b.v. offshore platforms.

als werkboot te gebruiken. De capaciteit bedraagt 32 personen en het totaal gewicht, zonder inzittenden is ongeveer 4500 kilogram. Een motor van 30 PK zorgt voor een snelheid (geladen) van ruim 6 mijl per uur.

Brandproef

Met een zg. 'free-fall' aluminium reddingboot werd onlangs, in aanwezigheid van een grote groep belangstellenden, waaronder functionarissen van Scheepvaart Inspectie, een spectaculaire brandproef gehouden. Voor die gelegenheid werd de boot in een met water gevuld basin geplaatst. Daarna werd 4000 liter kerosine in het basin gepompt en vervolgens aangestoken. Er ontstond een enorme vlammenzee en de boot was geheel en al aan het zicht onttrokken. Aan boord van de reddingboot kon met behulp van 17 thermokoppels en met gebruikmaking van een computer de temperatuur, binnen en buiten de boot, worden gemeten. De vlamtemperatuur kwam op 1000 à 1200°C, de temperatuur op circa 10 centimeter van de scheepshuid bedroeg 700°C maar door de perfect werkende Sprinkler-installatie was de gemiddelde huidtemperatuur in de boot 45°C en de gemiddelde omgevingstemperatuur in de boot 30°C.

Elke 30 seconden werd de samenstelling van de lucht in de boot onderzocht op schadelijke stoffen. De gemeten hoeveelheden bleken ruim binnen de gestelde normen. Na de brandproef was de oppervlaktewater-temperatuur op 1 cm diepte 38°C en op 10 cm. diepte 14°C.



Als eerste kwam de 'Solaris' gereed

Tot de laatste minuut zat hij met grote stapels paperassen achter zijn bureau, niet om deze te vernietigen, maar om ze nog 'even af te werken'. Zijn collega's vonden het echter welletjes geweest en zij moesten hem letterlijk achter zijn bureau wegsleuren om hem ervan te doordringen dat hij plaats moest maken voor zijn opvolger. Maar er restte hem nog één dag in het Shell-Gebouw: 17 december 1984, de dag van zijn afscheid van Shell Tankers. Vele collega's en bekenden van Jens Osinga waren voor de receptie naar Rotterdam gekomen, waarvoor in vele gevallen een lange reis werd gemaakt.

'Hij vreest het ergste', zo ving onze directeur, de heer Busker, zijn speech aan. 'Maar toch besteden we nu enige aandacht aan jou'. Of Jens bang was voor wat hij in de speech te horen zou krijgen weten we niet maar het is natuurlijk een hele gewaarwording als je, na zovelen vóór jou afscheid te hebben zien nemen, zelf voor het voetlicht staat. Zoals gebruikelijk bij een afscheid werden ook van hem enkele aspecten uit zijn loopbaan belicht. Na een aantal jaren kweekschool solliciteerde Jens bij Shell Tankers waarbij als pluspunten in zijn karakter 'rustig en vriendelijk' uit de bus kwamen; hij werd aangenomen . . . De 'Macoma' (die uit het grijze verleden van Shell Tankers) was zijn eerste schip en vele schepen volgden. 'Als 3e stuurman kwam je op het grootste, mooiste schip: het s.s. 'Vasum', waarop alleen 'special selected people' werden geplaatst', aldus de heer Busker.

Jongensdroom

Na nog enkele anekdotes te hebben verteld (ook ondeugende!) vervolgt de heer Busker met de uitzending van Jens naar de PG, waar hij uiteindelijk als berthing master tewerkgesteld werd. 'Daarna volgde een periode op zee waarna op 19 augustus 1971 iedere jongensdroom werd bewaarheid: je werd bevorderd tot gezagvoerder op de 'Kellletia'. Je hebt het niet lang gemaakt als kapitein, niet omdat je het zo beroerd deed, maar je werd wegens je kwaliteiten aangezocht voor een walplaatsing welke in 1972 een feit werd'. De heer Busker vertelt dat het een goede gewoonte is dat als je een afscheidspraatje houdt je een trefwoord van de desbetreffende figuur noemt. Voor Jens waren dat er meerdere: integer, humor en vakbekwaam en hiermede is eigenlijk alles gezegd omtrent zijn functioneren binnen Shell Tankers. Nog zo'n trefwoord wat op hem betrekking had is 'timing'. Timing liep als een rode draad door zijn hele loopbaan en het lag hem ook bijzonder goed. Een lange reis is ten einde gekomen, maar er ligt hem nog een andere, hopelijk lange, reis in het verschiet. Zijn collega's wilden hem niet zonder blijken van waardering en een stukje herinnering aan zijn tijd bij de maatschappij laten gaan en naast het gebruikelijke handtekeningenboek werden hem een fietsenrek voor de auto, fietsroutekaarten (de heer Busker: 'Er wordt veel van je verwacht'), een

diaprojectiescherm, boeken en muziek overhandigd.

Terugblik

Na zijn geschenken uitgepakt en getoond te hebben beklom Jens Osinga het spreekgestoelte. Allereerst bedankte hij de aanwezigen voor hun belangstelling en hun bijdrage aan de cadeau's. 'Ja, daar sta ik dan, nu is het ook mijn beurt. Je hebt het al vele malen zien gebeuren, maar tóch . . . Denk nu niet dat ik hier met tegenzin sta, ik heb er eigenlijk best wel naar toe geleefd. Terugblikkend besef je dat het toch wel een hele tijd was bij Shell Tankers: 21 jaar vlootdienst, dan een soort avonturentijd voor Exploration op een omgebouwd loggertje, een tijd in Qatar en daarna waldienst. Dat laatste was wel even wat anders, het viel ook best wel eens tegen. De Engelsen kunnen het zo treffend zeggen: aan boord ben je een **big fish in a small pond**, aan de wal ben je een **small fish in a big pond**'. Waarna Jens diep inging op de verschillen en overeenkomsten tussen de wal en de vloot. Zijn conclusie was dat al met al de waldienst een met grote intensiteit en ook met plezier beleefde tijd was geweest. 'Vooral door de geest die er onder ons heerste, kun je wel zeggen. In dit verband was de SGO-gedachte al volop aanwezig, waarbij nogal wat werd opgestoken en overgenomen van elkaar. Team-geest in optima-forma!'

Onmisbare elementen

Jens zei het straks toch allemaal wel te zullen missen, ook de medewerking van allen op de vloot en aan de wal. Met name noemde hij de door allen zeer gewaardeerde vrouwelijke medewerkers: Els, Atie en Mary, en ook de dames van het restaurant. 'Een praatje, wat humor en een extra bakkie koffie houden je op de been. Zij zijn de onmisbare elementen in dit bestaan'. Tot zijn opvolger Henk Steenstra zei hij dat er in een sterk veranderende tijd maar één ding is om overeind te blijven: 'ga mee!' 'Ik denk dat je het daarbij best zal rooien en ik wens je veel succes'. Jens besluit zijn toespraak met enkele woorden tot allen in Shell Tankers: 'Het is een eer en genoeg geweest en ik ben er trots op hier zoveel jaren te hebben gewerkt. Ik wens U allen het allerbeste en sterkte tot in de lengte van jaren!'

Dank

Hartelijk dank aan alle collega's, vrienden en gepensioneerden. Zij hebben mijn afscheid tot een plezierige en gedenkwaardige dag gemaakt. Aan allen, ook hen die wij niet persoonlijk konden begroeten – mede namens mijn vrouw – een behouden vaart en de allerbeste toekomstwensen.

Jens Osinga

JENS OSINGA - MAN VAN T MET PENSIO



SCHOON SCHIP



A
TIMING –
DEN



Digitale benzineprijs

Shell Nederland Verkoopmaatschappij BV heeft onlangs bij een benzinstation in Alphen a/d Rijn het eerste elektronische prijzenbord geïnstalleerd. Dat prijzenbord, dat binnen een jaar bij meer dan 200 Shell-stations moet worden geplaatst, zorgt er voor dat de prijsaanduidingen op de pompeilanden en langs de weg tegelijk en snel kunnen worden gewijzigd.

Voor de automobilist betekent de introductie van het digitaal uitgevoerde, verlichte prijzenbord dat reeds op relatief grote afstand de prijzen van de verschillende producten leesbaar zijn.

Het geheel omvat in feite meerdere afzonderlijke prijzenborden – voor elke brandstofsoort één – die samen met een eveneens verlicht Shell-embleem onder elkaar aan een witmetalen kolom zijn bevestigd. Met de constructie is rekening gehouden met extra toe te voegen boodschappen, zoals de aanduiding van ongelode benzine en het Euroshell-embleem.

Vaarwel Guyama

Eind vorig jaar vond op de 'Felania', liggende te Guyama, Puerto Rico, een afscheidsparty plaats, bijgewoond door vele tientallen gasten. Wat vormde de aanleiding hiervan? Sinds februari 1983 had het schip 79 reizen voor Phillips Puerto Rico gemaakt. Gedurende 21

maanden werden in opdracht van Phillips meer dan 2 miljoen metrieke tonnen naphta naar Guyama vervoerd, hetgeen neerkomt op 18 miljoen barrels netto. De 'Felania' ging het gebied verlaten om in Nederland de periodieke dokbeurt te ondergaan. Het schip maakte plaats voor de 'Fossarina'. In al die maanden waren door officieren en bemanning van de 'Felania' vele contacten gelegd met allereerst de mensen van Phillips Puerto Rico zelf, als ook de Ayala Agency, Coast Guard, Carbean Cargo Inspectors Comp., loodsen, enz. Ruim 50 gasten hadden gehoor gegeven aan de uitnodiging om aan boord van het schip afscheid te komen nemen. Over en weer werden complimenten, bedankjes en presentjes uitgewisseld. Namens de loodsen ontving de 'Felania' een plaquette ter bevestiging boven het kastje met de schelp. Het feest werd opgeluisterd door een 9-mans scheepsband (waarbij één dame) met de show 'Sail with Music'. De genodigden waren bijzonder enthousiast over het gebodene en vele uren later verlieten de laatste gasten het schip. De 'Felania' had een uitstekende indruk achtergelaten. Vaarwel Guyama!

Gezelligheid op kantoor

Niet alleen thuis, ook op kantoor willen we een beetje gezelligheid om ons heen want we brengen ten slotte een groot deel van de week 'buitenshuis' door. Vooral in de donkere dagen rond Kerstmis verschijnen op veel afdelingen in het Shell-Gebouw verlichte Kerstbomen en versierselen. Op de hierbij geplaatste foto ziet u één van die afdelingen: DFF/4 (correspondentie en documentatie), waar niet alleen een Kerstboom zijn lichtjes verspreidde, maar waar ook stápels wenskaarten worden ontvangen, die allemaal aan lange linten worden opgehangen (ze pasten niet eens allemaal op de foto). Een vrolijk gezicht, nietwaar?

Ontvangen op kantoor

maand/week : NR. 2 DD DECEMBER 1984

prijs	korting	‰	netto bedrag
0.00		0.00	0.00
			0.00
	b.t.w. 5.00%		0.00
	totaal excl. kredietbeperking		0.00
	2% kredietbeperking		0.00
	b.t.w. 5.00%		0.00
	totaal		0.00

alleen bij betaling binnen 30 dagen na factuurdatum betaalt u f 0.00

Dat is nog eens een voordelige rekening . . .



ALBERT P. F. W. VAN DER WOUDE

periode van 16 december
1984 t/m 15 januari 1985

Aflossingen

Roff.: P. R. Arends, R. P. Beerlage, H. J. van Homoet, M. H. B. Roobol, R. Roodzant
Gezagv.: A. J. Bloem, C. P. Donken, L. A. Groendijk, W. Hoogendijk, Jolle de Jong, D. M. Mos, P. F. L. Schölvinck, W. Welbie
1e Stm.: A. H. van Haften, R. Hendriks, W. A. Mostert, A. Vlaar
2e Stm.: J. Jongeneel, W. Koeze, D. J. Mittelmeyer, N. J. C. M. van der Palen
3e Stm.: R. Koers, W. J. Levering, W. H. Nibbelink, H. J. M. van der Sijp
SGO: M. P. M. Boeren, H. A. Lamme, T. A. Neven, H. J. Pietersma, P. N. M. Ros, B. Scholten, R. Sipma, J. v.d. Ster, H. J. A. Verhoeven, J. G. Verbeek
4e Stm.: R. Sipma
Stml.: W. J. Boersma, G. R. Bos, L. E. van den Broek, G. Dekker, T. Franssen, C. A. Heerema, E. M. M. van Hees, K. Hulsbergen, R. A. Kistemaker, E. J. M. Nierop, S. H. Oosterhof, M. Peters, M. Scholten, R. M. Simonides, P. H. Smits, E. Tolsma, G. J. A. M. Voets, C. P. Weyand
Hwtk.: R. N. Groen, W. Muis, J. L. van der Rijst, J. van der Schee, O. A. van der Want, A. J. G. Weitzel
2e Wtk.: J. C. Ganzinga, C. Hemmer, L. F. Kruyt
3e Wtk.: J. A. Elbert, C. A. van Esveld, W. H. Hennink, J. G. Kuit, J. H. A. Schulten, A. Storm
4e Wtk.: T. M. Brandts, A. P. P. van den Broek, H. L. P. Hutter, P. Moll
5e Wtk.: R. J. M. van Geel, R. de Vries, R. T. M. Wilmering
Wtkl.: S. Hielkema, P. D. Oleana
Wass.: J. Heeren, F. Oostdijk, C. H. Roozendaal, J. J. Snijders
Saw.: J. P. Almeida, J. Hendrikkx
Asv.: G. L. Barendse Jr., R. A. Curial, L. J. C. van Kuyen, C. N. M. Prins, B. R. Pronk, A. A. O. Schenk, A. L. P. Valkering, H. C. Weenink
Aasv.: J. B. W. F. Jansen, M. R. Muller, R. A. van de Sande, H. Sandifort, L. J. Verburg, J. H. T. M. Vissers
Hovo: P. C. Bergmans, C. P. Hoogesteger, A. W. Jacobs, W. E. M. van Lieshout, C. van der Waal
Beko: H. Domselaar, R. A. Snel
Bed.: E. Bottenberg, M. Frenay, A. J. J. Ceelen, L. de Kramer, F.

G. Olde Wolbers, A. Scheffer
Jaw.: M. Bosje
Ajng.: P. W. Buhler

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
3e wtk.: P. D. Koudenburg
m.s. 'Acila'
wass.: J. de Gans, J. Pronk, hovo: A. G. Freeth
m.s. 'Acmaea'
stml.: R. J. P. Coenen, J. J. Willemsen, 3e wtk.: F. H. de Jong, wtkl.: J. Clement, R. W. Eeuwijk
m.s. 'Acteon'
gezagv.: F. W. van Oerle, 3e stm.: M. van der Woud, 2e wtk.: J. P. Kalkman, 4e wtk.: R. M. van Sonsbeek
m.s. 'Cardissa'
roff.: F. K. van Westen
m.s. 'Caurica'
SGO: J. L. Pool, SGO: P. J. Veldhuizen, asv.: H. Noordam, B. L. Quist
m.s. 'Cinulia'
wnd. hwtk.: E. Dallinga, 5e wtk.: K. Kleyn, wass. E. Wuestman
m.s. 'Dallia'
roff.: B. G. L. Jansen, 2e stm.: E. M. M. van den Bosch, 3e stm.: A. C. M. Morriën, SGO: G. H. Reitsema, wass.: G. C. Wiegant, vrm.: J. Castro Romero, vak. 1: J. Crespo Gonzalez, vak. 2: M. Lagares Chantretero, I. Pazo Alonso, saw.: S. Cuadrado del Castillo, A. Miguez Boullosa, I. Parcero Caamano, C. Rodriguez Barral, J. L. Seoane Fervenza, J. Soage Avendano, A. Sotelo Barroso, hovo: A. Lopez Nogueira, beko: L. M. Puime Amorin, bed.: C. Perez Counago, J. Rajo Costas, A. Perez Rodriguez
m.s. 'Daphne'
1e stm.: F. Kuyt, R. W. Overdijkink, 5e wtk.: C. H. V. Leenders, wass.: H. W. M. Rolvink, saw.: H. N. Dekker, asv. J. J. van Triet, bed.: J. Wilhelm
m.s. 'Felania'
gezagv.: R. van Westendorp, 3e wtk.: H. E. Daniëls, asaw.: R. J. H. Belt, asv. J. Jager, beko: J. Breyer
m.s. 'Ficus'
1e stm.: F. B. Schröder, 3e wtk.: P. J. van den Ende, asv.: W. Kesteloo, hovo: H. Seegers, bed.: I. Schermerhorn
m.s. 'Flammulina'
1e stm.: G. Buma, SGO: W.

Verschuure, hwtk.: W. J. Meuldijk, asaw.: F. Smagge, asv.: R. Bakker, C. Vogelzang, beko: H. J. Denies

m.s. 'Fossarina'

gezagv.: C. P. Schoenmakers, 1e stm.: A. van Leeuwen, 2e stm.: R. van der Voort, hwtk.: H. Buiten, hovo: W. A. van Noort, bed.: L. H. Stokman, ajng.: E. S. Kovacs, G. R. Noslin

m.s. 'Fulgur'

asaw.: P. J. Kruithof, asv.: J. J. Donleben, M. Temmerman, aasv.: G. Buys, M. J. Heiligers, ajng.: T. G. Loke, P. Sanders

m.s. 'Fusus'

roff.: D. Bins, 1e stm.: J. W. Nieuwerf, hwtk.: K. L. J. Aertssen, A. Bax, 2e wtk.: J. H. E. Nijhuis, SGO: E. J. M. Trimbach, asv.: J. P. de Landes, beko: P. J. J. Burger, bed.: H. H. P. van Koppen, P. de Vries

s.s. 'Latia'

wnd. 3e stm.: A. A. G. Brands

s.s. 'Lepton'

gezagv.: A. C. Weide, 3e stm.: A. W. F. Pera, 3e wtk.: A. Harkink, asaw.: E. H. Vissia, asv.: M. Kumentas

m.s. 'Niso'

gezagv.: H. Unger, stml.: A. F. van de Langenberg, J. de Ruiter, 4e wtk.: G. T. Verwoert, wtkl.: V. K. Mai, hovo: M. van Hagen

s.s. 'Ondina'

gezagv.: J. Post

s.s. 'Onoba'

roff.: A. Wierda, 3e stm.: K. Winters, 5e wtk.: J. A. Beukelman

m.s. 'Stellaris'

roff.: J. Gerritsen, gezagv.: R. A. Kattenburg Schüler, 1e stm.: J. P. J. M. Cobelens, 2e stm.: J. van Rooyen, 3e stm.: M. Kuyt, hwtk.: B. Oudkerk, 2e wtk.: J. E. A. Westerbeek, 3e wtk.: J. L. B. de Bruin, 4 wtk.: O. Broksma, SGO: D. J. Haazebroek

m.s. 'Tagelus'

gezagv.: F. A. Visser, 2e stm.: R. P. Regout, 4e wtk.: P. Hesselink

s.s. 'Vitrea'

roff.: N. Eijlers, wnd. gezagv.: H. Wijnberg, hwtk.: P. A. Ankerman, 2e wtk.: R. H. de Haan, 5e wtk.: D. Hemstra

s.s. 'Zafra'

hovo: B. Gohres

Tijdelijke tewerkstelling:

hfd. wtk.: L. W. Jorissen – STBV
walorganisatie afd. DFMD/3;
hfd. wtk.: J. van der Schee – STBV

In memoriam

Op 22 december 1984 is overleden de heer **J. Hagesteijn**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Hagesteijn verliet de dienst der Maatschappij op 1 augustus 1960 na 27 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 74 jaar.

walorganisatie afd. DFMD/3;
2e wtk.: E. Aanen – STBV
walorganisatie afd. DFMP;

Met pensioen:

gezagv.: S. Noordenbos;
hfd. wtk.: L. J. van Onselen;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.-th.: J. B. Winkelhuis;
2e Stuurman G.H.V.: K. H. M. Smulders, F. J. Ringersma, F. T. G. J. Mulder, J. D. C. Plug, A. D. N. Smith;
2e Stuurman G.H.V.-th.: J. H. van Zanden, H. E. Becht;
'B': J. Lijkelema;

Uitdienst getreden

3e stm.: W. M. Ritter;
3e stm.: H. de Looff;
4e wtk.: J. van der Duin;
5e wtk.: H. C. van Beek;
jongen a/w: M. Bosje;
bediende/kok: I. C. van Gend;
alg. sch. vakman: I. Snoek;

Gehuwd:

04.01: J. Schol, 2e stm, met Mw. L. A. Jelgersma;

Geboren:

14.12: Leendert Alexander, zoon van L. van den Ende, wnd. 2e stm, en Mw. C. A. J. van den Ende-Verploegh;
14.12: Jakob Fedde, zoon van F. de Vries, 1e stm, en Mw. M. L. de Vries-Plas;
14.12: Jetske, dochter van R. van der Bos, 3e stm, en Mw. S. van der Bos-Rosier;
22.12: Leontien, dochter van H. den Ouden, 2e stm en Mw. M. A. den Oude-de Vries;
24.12: Vera, dochter van C. B. Slieker, 2e stm, en Mw. M. M. C. Slieker-Bakker;

07.01: Melissa Barbara, dochter van C. N. M. Prins, alg. sch. vakman, en Mw. W. J. C. Prins-Stoffers;

Overplaatsing:

1e stm.: J. van Ruiven – N.A.M.;
3e wtk.: A. J. Leget – S.N.R.;
4e wtk.: C. A. Jansen – S.N.R.;

Onze vlootjubilaren:



J. G. Volleberg;
hoofdvoeding;
10 jaar op
01.03.1985



J. W. J. Rodenhuis
2e stm.
10 jaar op 12.03.85



A. van der Windt;
alg. sch. vakman;
10 jaar op
18.03.1985



R. Verhoef
gezagv.
30 jaar op 26.03.85



K. J. Faasse
2e wtk.
30 jaar op 29.03.85



A. Bax
hfd. wtk.
30 jaar op 31.03.85

WAL WAL WAL

Met pensioen

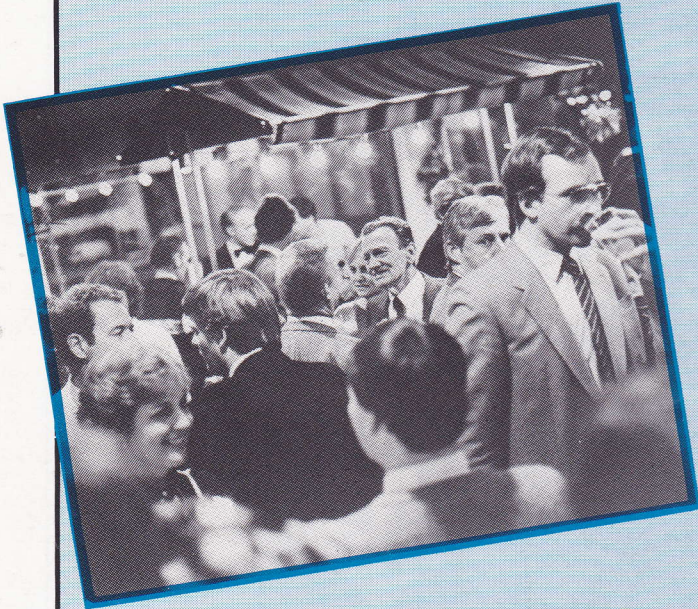
per 1.1.1985: A. v.d. Berg (DFF/1)
per 1.1.1985: J. J. Osinga (DFMO)

Jubileum



H. F. M. Tijthoff (DFF),
10 jaar op 1.3.1985

Grote jaarbijeenkomst



19/12

1984

