

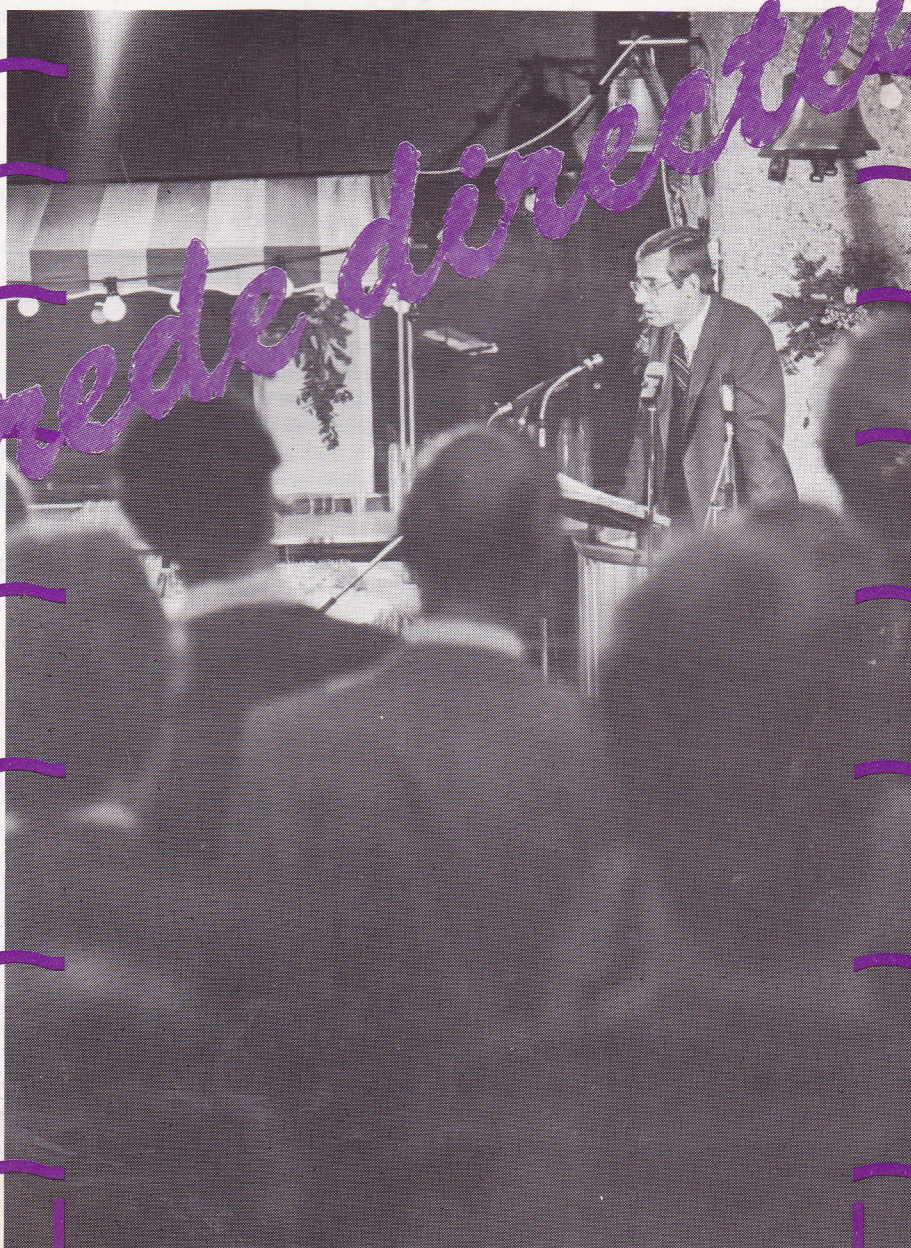
SCHEEP



ENTIKA

22e jaargang
nummer 5
januari
1983

Jaarrede directie



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 5.06

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 5
januari 1983

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696126

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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) gevoelig 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

Toespraak directeur	5
Organisatie schema	8
OR	10
Schoon Schip	13
Personalia	14
Descheidende kapitein	16

ARTI ET PECTINI

'Nooit geweten dat er zoveel talent onder m'n Shell-collega's zat'. Dat was één van de vele spontane opmerkingen die we hoorden tijdens de expositie van werken, gemaakt voor de vorige 'Arti et Pectini'. Drie jaar geleden werden door ongeveer 200 inzenders niet minder dan 734 werken ingeleverd bij de verschillende inlever-adressen in Nederland. Allemaal inzendingen voor de steeds bekender wordende Shell-manifestatie. Van die 734 inzendingen werden er 300 geselecteerd om tijdelijk te worden tentoongesteld in een aantal plaatsen in Nederland. Ook ging een deel van de inzending tijdelijk naar Wenen . . . Wat een ongelofelijke hoeveelheid geduld en inspanning moet er voor de makers en maaksters in zijn gaan zitten. Maar ongetwijfeld ook erg veel plezier bij het tot stand brengen van al die kunstuitingen.

Een paar maanden geleden maakten we al melding van het feit dat de volgende 'Arti et Pectini' er aan komt. De juiste inleveringsdatum van de werken was toen nog niet bekend. Inmiddels zijn meer gegevens daaromtrent beschikbaar.

Wie kunnen er meedoen en wat kan worden ingezonden?

Voor inzending komt eigen en oorspronkelijk werk van personeelsleden, gepensioneerd en hun echtgenoten(s) van Nederlandse maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep in aanmerking. Het werk mag niet ingezonden zijn geweest voor een eerdere 'Arti et Pectini'-tentoonstelling en is onderverdeeld in de volgende categorieën:

- A - olieverfschilderijen
 - B - aquarellen en gouaches
 - C - tekeningen en grafiek
 - D - boetseer- en beeldhouwwerk
 - E - mozaïek en aanverwante technieken
- Daar waar het toegepast kan worden

komt ook plastic als materiaal in aanmerking. Per inzender kunnen per categorie maximaal vijf kunstwerken worden aangeboden.

Prijzen

Voor elk van bovenvermelde categorieën zullen de volgende prijzen beschikbaar worden gesteld:
1e prijs f 500,—
2e prijs f 375,—
3e prijs f 250,—
eervolle vermelding.

Daarnaast zullen, zoals dit ook bij voorgaande tentoonstellingen het geval is geweest, zgn. bezoekersprijzen worden toegekend. Bezoekers van de tentoonstelling kunnen via een stembus hun waardering tot uitdrukking brengen. Per categorie is er een prijs van f 250,—

Waar en wanneer inleveren?

Het inleveren van de werken kan gebeuren in de periode van 15 tot en met 25 augustus dit jaar bij de sectie DFP/4 van Shell Tankers B.V. in het Shell-gebouw in Rotterdam (kamer 601). Binnenkort zullen wij U nog wat meer bijzonderheden doorgeven over 'Arti et Pectini' (wie er zoal in de jury zitten bij voorbeeld). Hoofdzaak is thans dat U weet wat voor soort werk U kunt inleveren en de uiterste datum waarop dit kan gebeuren.

Wij hopen van harte dat velen onder U zullen besluiten om dit keer mee te doen. Alle werken zullen worden verzekerd en U krijgt ze, na afloop, weer allemaal terug. Probeer U het eens?

Er bestaat een kans dat werken, gemaakt door zeevarende collega's, na afloop van 'Arti et Pectini', nog in het Shell-kantoor in Londen zullen worden geëxposeerd. Samen met die van onze Engelse (varende) collega's. Voorwaarde daarbij is dat die kunstwerken een maritiem tintje moeten dragen.

'Latia' redt bootvluchtelingen

Op 6 december jl. heeft de 'Latia' in de Zuid-Chinese Zee 65 Vietnamese vluchtelingen, waaronder 37 kleuters en babies, aan boord genomen. De vluchtelingen dreven in hulpbehoevende toestand in een klein bootje rond. Zij zijn op 16 december te Yosu (Zuid-Korea) van boord gegaan.

Roepletters nieuwe schepen

De roepletters van onze nieuwe produktentankers luiden als volgt: **PDJI** voor de 'Caurica' en **PDJE** voor de 'Cardissa'. De roepletters van de overige schepen van onze vloot staan vermeld in de Shell Tankers-vlootzakagenda.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
1927	30.11.82	Koersen (PCOR)
1928	1.12.82	Bijzondere brandstofbesparingen
1929	2.12.82	Scheepsregl. deel I, corr. serie No. 4
1930	3.12.82	Task force computers (PCOR)
1931	3.12.82	Dokking 'Daphne' bij ADM (PCOR)
1932	3.12.82	OR Overlegvergadering (PCOR)
1933	8.12.82	Werkplanninglijsten (PCOR)
1934	8.12.82	Havenstaatcontrole (diploma's)
1935	9.12.82	Forms 163 ontvangstbewijs (PCOR)
1936	9.12.82	Uniforme barprijzen (PCOR)
1937	10.12.82	Procedure bij bestellen storeploegen (PCOR)

Weer twee kooien op de 'Eendracht'

Wie dit jaar?

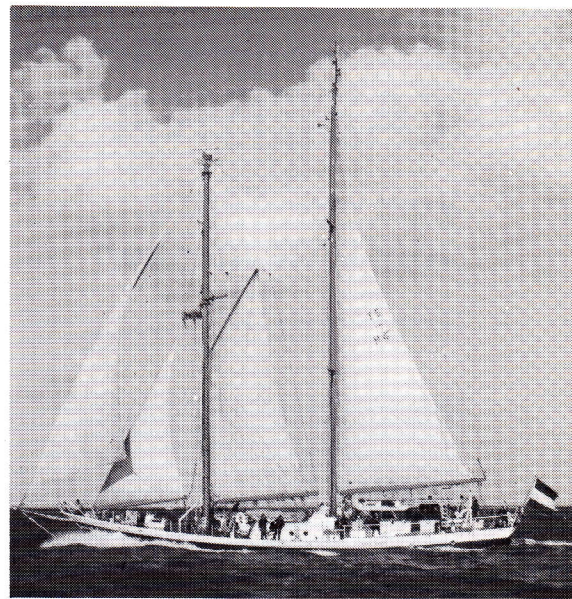
't Is, dachten we, een leuke traditie geworden om elk jaar twee kooien op de 'Eendracht' te verloten onder de zonen en dochteren van onze werknemers of van degenen die ex onze maatschappij zijn gepensioneerd. Hoe men in aanmerking kan komen voor zo'n reis wordt hieronder uiteengezet.

Zoals het altijd gaat bij verlotingen, slechts enkelen hebben geluk en anderen moeten het bij een volgende gelegenheid nog maar eens proberen. En dan samen met hen die voor de eerste keer besloten hebben om mee te dingen. Die volgende gelegenheid voor een tocht op de 'Eendracht' komt er nu aan. Reis nummer 265, zoals de tocht officieel wordt aangeduid, voert de opvarenden van Karlskrona in Zweden naar Delfzijl. De start is op woensdag 27 juli en op 5 augustus wordt het einddoel bereikt. Negen dagen lang aan boord van de prachtig gelijnde tweemast-gaffelschoener 'Eendracht' van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip'. Een belevnis van de bovenste plank! Want wanneer is iemand in de gelegenheid om een echte, grote zeiltocht op zee mee te maken? En . . . zeilervaring is niet vereist. Aan boord zijn deskundige zeilers, die de 'tijdelijke bemanning' de kneepjes van het vak zullen leren. 't Wordt allereerst een vakantiereis, maar dat wil niet zeggen dat je de hele dag in een ligstoel aan dek kunt gaan zitten luieren. Trouwens, heel de entourage, de sfeer om je heen, nood tot aanpakken. De handen uit de mouwen steken. We herinneren ons nog goed de enthousiaste reisverhalen die we voorgaande jaren van deelnemers en deelnemers ontvingen. De aparte sfeer, opgeroepen door de altijd fascinerende zee, de zilte lucht, de aan de oude zeiltijd herinnerende werkzaamheden aan boord, de goede en

stevige maaltijden. Allemaal ingrediënten die zo'n reis tot een onvergetelijke gebeurtenis maken.

Wie kunnen zich aanmelden?

Dat kunnen zoons en dochters van onze wal- en vlootmedewerkers. Ook kinderen van werknemers die van STBV uit zijn gepensioneerd. De leeftijd moet liggen tussen de 16 en de 25 jaar (tijdens de tocht ten minste 16 en ten hoogste 25 jaar). Schrijf een briefje (geen telefonische aanmeldingen) naar Shell Tankers B.V., sectie DFP/4, Postbus 874, 3000 AW Rotterdam. In je brief je naam, adres, telefoonnummer. En op de enveloppe in de linkerbovenhoek het woord 'Eendracht'. De aanmeldingen dienen uiterlijk 7 maart 1983 in ons bezit te zijn. We weten wel haast zeker dat er ook dit jaar weer geloot zal moeten worden. De trekking van de gelukkigen zal op 8 maart plaatsvinden, onder toezicht van de ondernemingsraad. Uitgesloten van deelneming zijn degenen die de vorige jaren al eens een kooi via onze maatschappij wonnen. De prijswinnaars worden direct na het bekend worden van de uitslag van de verloting gebeld. Ook de afvallers zullen we bellen ten einde hen in staat te stellen



om andere plannen te maken voor de gereserveerde periode van 27 juli - 8 augustus 1983. De reis naar Zweden zal per bus gebeuren. Via het pontveer Travemünde-Trelleborg naar Karlskrona. Op 5 augustus zal er in Delfzijl een bus klaarstaan om de deelnemers in drie grote steden af te zetten. Nadere gegevens hieromtrent horen de winnaars te zijner tijd direct van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip'. Alle kosten, zoals de reis, het verblijf aan boord, voeding en verzekering neemt Shell Tankers voor haar rekening. Alleen uitgaven voor b.v. paspoort, monsterboekje en eventuele inentingen zijn voor eigen rekening. De uitslag van de loting maken wij bekend in het april-1983 nummer van dit blad.

Uitrustingsverzekering

Per 1 januari 1983 is het verzekeringsagentschap W. Schippers & Co. B.V. geïntegreerd met de firma Knight & Co B.V. Een en ander heeft voor de persoonlijke uitrustingsverzekering geen gevolgen. Schadeformulieren en andere correspondentie dienen als volgt te worden geadresseerd: Knight & Co B.V. - W. Schippers & Co B.V. - Assuradeuren Blaak 16, 3011 TA Rotterdam of Postbus 680, 3000 AR Rotterdam

De redactie wenst al haar lezers en lezeressen een voorspoedig 1983

Onze gedachten gaan hierbij in het bijzonder uit naar hen waarvan de man, vader, zoon of hoe de relatie ook moge zijn, een groot deel van het jaar beroepshalve buitenslands verblijven.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Felania
m.s. Felipes

(010) 130956

m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

(010) 130957

s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton

(010) 130958

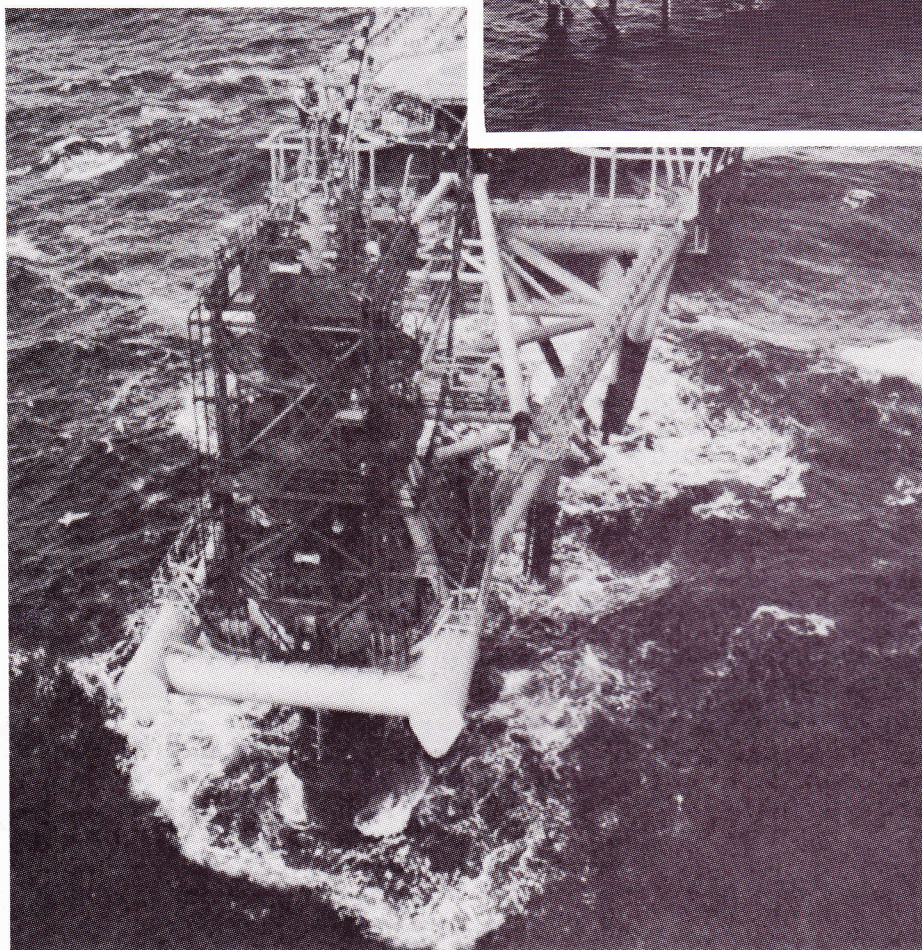
s.s. Macoma
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

(010) 130959

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

TAZERKA

Veel waardering
voor onze mensen



Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A. en van het Sociaal Medisch Steunfonds

Wintersport

In verband met het wintersportseizoen vragen de besturen van de bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende. Zoals bekend brengt het beoefenen van diverse wintersporten extra risico's met zich mee. De eventuele medische kosten welke hieruit kunnen voortvloeien, komen niet in aanmerking voor vergoeding door het O.M.S./S.M.S..

Voorts kan een mogelijke vergoeding van andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd, slechts op basis van korresponderende Nederlandse tarieven plaatsvinden.

Ook voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis per ambulance of vliegtuig, overkomst van familie etc., kan geen vergoeding worden gegeven.

Gezien het bovenstaande wordt aan alle leden geadviseerd om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten. Leden die aangesloten zijn bij een Algemeen Ziekenfonds dienen vóór hun vertrek een formulier bij het Ziekenfonds aan te vragen. In geval van kosten dient men zich in eerste instantie te wenden tot de betrokken reis/ongevallenverzekeringsmaatschappij waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij een Algemeen Ziekenfonds of bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A..

De ombouw van de VLCC 'Murex' tot een FPSU (Floating Production and Storage Unit) is voltooid. Het gevaarte is thans ingezet op het Tazerka-olieveld, op ongeveer 50 kilometer uit de Tunesische kust. Het voormalige 210.000 tons tankschip heeft een grote gedaanteverwisseling ondergaan. Aan de scheepsboeg is een installatie bevestigd die op het veld verbonden is met de zgn. SALS (Single Anchor Leg System). De in 'Tazerka' omgedoopte 'Murex' kan zich niet op eigen kracht voortbewegen omdat de schroef is verwijderd. De overtocht naar Tunesië moest dan ook geslecht worden afgelegd. Het Tazerka-project is de verdere ontwikkeling van een eenvoudiger doch met succes toegepaste methode van oliewinning voor de Spaanse kust, ter hoogte van Castellon. Het Spaanse veld heeft echter één produktieput, tegen het Tazerkaveld vier.

Toch is het veld niet zo erg groot. De hoeveelheid winbare olie wordt geschat op 10 miljoen barrels (één barrel is 159 liter). De dagproductie zal ongeveer 10.000 barrels gaan bedragen. Er wordt gewerkt in waterdiepten van 140 tot 180 meter. Zoals bekend zijn ruim dertig zeevarende ex-collega's van onze maatschappij, bij toerbeurt, tewerkgesteld op deze FPSU. Zij zijn daartoe overgegaan in dienst van de Société Shell Tunisienne, de maatschappij die zich met dit project bezighoudt. Van Shell International Marine ontvingen wij onlangs het bericht dat hen, tijdens een recent bezoek aan de FPSU, is gebleken dat onze vroegere collega's zeer worden gewaardeerd. Opvallende eigenschappen zijn hun inzet en flexibiliteit, alsmede de soepele samenwerking tussen de dekdiens en de machinekamerdiens. Ook van een andere zijde niets dan lof. Vertegenwoordigers van de NAM en de Gasunie roemden de inzet en het vakmanschap van de door STBV overgeplaatste medewerkers.

Toespraak gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 15 december 1982

'Namens de directie van Shell Tankers B.V. heet ik u hartelijk welkom. Het verheugt mij dat ook dit jaar weer zovelen de weg naar het 'Hofplein-circus' hebben gevonden. Evenals voorgaande jaren zal ook deze kerstbijeenkomst op de video worden opgenomen, ten einde degenen die thans aan boord zijn een indruk te geven van dit jaarlijks weerkerend gebeuren.

Bij een gelegenheid zoals deze is het gebruikelijk om niet alleen naar de toekomst te kijken, maar ook terug te blikken op het afgelopen jaar. Allereerst wil ik melding maken van degenen die ons sinds de vorige bijeenkomst ontvielen. In de eerste plaats willen we hier gedenken onze medisch adviseur Dr. Engelsma, die kort na de vorige kerstbijeenkomst onverwacht overleed. Enkele dagen daarna vernamen wij het overlijden van 2e werktuigkundige Bouma. In april van dit jaar werd stagiaire Rob de Vries ziek aan boord van de 'Daphne' en overleed kort daarna. Vandaag ontvingen wij het bericht van het overlijden van 2e werktuigkundige Timmers. Op een dag als vandaag gaan onze gedachten uit naar de nabestaanden van de vier hierboven genoemde employé's. Ook gaan onze gedachten uit naar allen die ziek zijn.

Als ik terugkijk op het afgelopen jaar dan moet ik vaststellen dat het een jaar was waarin wij van alle kanten werden overspoeld met sombere berichten: recessie, stagnatie, sluiting van bedrijven, ontslagen, opleggen van schepen, lange wachttijden enz. Geen wonder dat wanneer men wordt geconfronteerd met dergelijke slechte berichten, het doemdenken veld wint en het pessimisme gaat overheersen.

Ik geef toe dat ook Shell Tankers niet altijd optimistische berichten heeft kunnen brengen. Een vlootreductie met daaraan gekoppeld een personeelsoverschot waren geluiden die bij vorige toespraken duidelijk weergaven, dat als rederijbedrijf wij niet alleen de teruggang van de economie voelen, maar bovendien de gevolgen ondervinden van een structurele verandering in het vaarpatroon. Dat wil dus zeggen dat er sprake is van een blijvende verandering, één die niet wordt opgeheven bij een toekomstige opleving van de economie. Als ik denk aan de vele berichten in de pers van de afgelopen maanden dan is er bij ons echter, vergeleken met andere tankerreders, een groot verschil. We hebben deze ontwikkelingen vroegtijdig zien aankomen en zijn tijdig de bakens gaan verzetten. Dat maakt het mogelijk de reductie in het aantal schepen geleidelijk door te voeren ten einde plotselinge, grote personeelsoverschotten te voorkomen en een ieder én onszelf optimale kansen te



geven bij het zoeken naar een andere baan die betere carrière vooruitzichten biedt.

Overstroomd met zoveel slechte berichten en geconfronteerd met zoveel sombere vooruitzichten bestaat al gauw de neiging de positieve gebeurtenissen te vergeten en voorbij te lopen aan al die dingen die goed zijn gegaan. Als ik de gebeurtenissen van 1982 vanuit een positieve instelling benader dan moet ik tot de conclusie komen dat 1982 een moeilijk, maar in vele opzichten een goed jaar is geweest. Ik denk dat we met zijn allen wel degelijk met voldoening kunnen terugkijken op de wijze waarop is ingespeeld op de problemen waarmee we werden geconfronteerd. In 1982 hebben we een belangrijke stap gezet op de weg die wij met z'n allen moeten afleggen. Tal van zaken die dit jaar zijn aangepakt zijn beter gegaan dan wij aanvankelijk hadden durven hopen. Dit vervult mij met optimisme voor 1983.

Laten we om te beginnen de vlootsituatie in ogenschouw nemen. Vorig jaar heb ik gezegd dat rekening moest worden gehouden met een netto vermindering van het vlootbestand met in elk geval één schip. Ondanks het feit dat in 1982 de wereldtankermarkt verder is verslechterd ten opzichte van 1981, zijn wij erin geslaagd om het verlies aan schepen inderdaad te beperken tot één. De 'Meta' en de 'Marinula' werden uit de vaart genomen, maar hier staat tegenover dat de 'Caurica' deze maand nog aan de vlootsterkte zal worden toegevoegd.

Een andere zaak die tot enig optimisme aanleiding geeft is de ontwikkeling in de personeelssituatie. Dit jaar zijn we erin geslaagd om voor zo'n 50 officieren andere, passende banen binnen de

Shell-Groep te vinden. Daarnaast zijn er ruim 60 officieren geweest die, mede dankzij de informatie omtrent vacatures die regelmatig naar de schepen werd gestuurd, zelf een betrekking elders hebben gevonden. Als ik hieraan nog toevoeg een beperkt aantal gevallen van vervroegde pensionering, dan kunt u zich voorstellen dat ik nu met aanzienlijk meer optimisme naar de personeelssituatie kijk dan een jaar geleden. U hoort mij niet zeggen dat het probleem geheel opgelost is. Integendeel, immers de vlootinkrimping gaat door en de behoefte aan personeel, zowel varend als aan de wal, zal als gevolg daarvan blijven afnemen. Wel hoort u mij zeggen dat, vooropgesteld dat we met z'n allen dezelfde mobiliteit en flexibiliteit blijven tonen, het hopelijk mogelijk zal zijn om het huidige beleid ten aanzien van personeelsinkrimping te continueren.

Natuurlijk moeten we ons ook voor de toekomst indekken en zorgen voor een qua leeftijdsopbouw, kennis en ervaring uitgebalanceerd personeelsbestand. Als blijk van vertrouwen in die toekomst zou ik willen noemen het in dienst nemen van een twintigtal jonge officieren, allen S.G.O.'s. In hetzelfde licht moet worden gezien het 50 tal promoties dat dit jaar kon worden gerealiseerd.

Met betrekking tot de Nederlandse gezellen is geen sprake van een personeelsoverschot. Mede dank zij een zeer duidelijk afnemend verloop in deze categorie zien we dat de gemiddelde kwaliteit stijgende is en dat de in het verleden gedane inspanningen op het gebied van training en opleiding nu rendement gaan afwerpen. Het aantal ongevallen in deze categorie is en blijft echter veel te hoog.

Een ander gebied waar we dit jaar grote vooruitgang hebben gemaakt is dat van het dokken. Een grotere mate van continuïteit en een betere, vooral meer tijdige dokvoorbereiding en een goede samenwerking tussen schepen en walorganisatie, hebben geresulteerd in kortere dokperiodes en lagere kosten. De dokkosten per schip zullen dit jaar waarschijnlijk meer dan 50% lager zijn dan die van vorig jaar. Vooral nu vele van onze schepen onder zgn. timecharters varen en de dokkosten geheel voor onze rekening komen en bovendien tijdens de dokdagen geen chartergelden worden ontvangen, is deze verbeterde 'performance' van essentieel belang. Eerlijkheidshalve moet ik hieraan toevoegen dat de marktsituatie ook in ons voordeel heeft gewerkt, doch dit neemt niet weg dat een zeer groot deel van deze lagere dokkosten het directe gevolg is van de verbeterde eigen 'performance'.

We kunnen trots zijn op het feit dat ook dit jaar de STBV schepen in de beste

zeeman's tradities, hulp verleenden aan hen die in nood verkeerden. In dit verband noem ik de 'Macoma', 'Dallia' en 'Felipes' en, last not but least, de 'Latia' die onlangs 65 Vietnamese bootvluchtelingen redde.

Zoals vorig jaar reeds aangekondigd, werd dit jaar een begin gemaakt met een gewijzigde organisatie voor de Civiele Dienst aan boord van de 'F' klasse schepen. Deze reorganisatie werd inmiddels met succes op 5 schepen geïntroduceerd. De overige 'F' klasse schepen komen in 1983 aan de beurt, terwijl in 1983 eveneens zal worden gekeken naar het C.D. gebeuren op alle overige schepen.

Bunkerkosten bedragen al snel meer dan de helft van de operationele kosten van een schip. Vandaar dat vorig jaar is gezegd dat bunkerbesparing één van de voornaamste doelstellingen voor 1982 zou zijn. Dank zij de gedane investeringen en de vele aan boord van de schepen zelf genomen initiatieven kon een besparing van 2%-3% worden gerealiseerd ten opzichte van 1981. Ook in 1983 zal bunkerbesparing één van de voornaamste doelstellingen voor de

gehele organisatie zijn.

Zoals ik al eerder memoreerde zal binnen enkele weken de 'Caurica' aan de vloot worden toegevoegd. Dit schip zal evenals de 'Cardissa' volledig met Nederlanders worden bemand. De scheepsorganisatie zal zijn gebaseerd op de in het verleden reeds opgedane ervaringen aan boord van de PLA schepen, en in het bijzonder de ervaringen die dit jaar zijn opgedaan aan boord van de 'Flammulina'. Zoals u weet was één van de doelstellingen van het 'Flammulina' project het testen van een scheepsorganisatie met Semi Geïntegreerde officieren ten einde op die manier ervaring op te doen met het ontkoppelen van rang en takenpakket. Alhoewel het te vroeg is voor een volledige evaluatie, kan nu reeds worden gesteld dat onze verwachtingen zijn overtroffen. Onze vloot manager, Busker, die één reis met de 'Flammulina' heeft meegemaakt, kwam laaiend van enthousiasme terug en verzuchtte dat hij graag gezagvoerder op de 'Flammulina' had willen zijn! Volgend jaar zal een aanvang worden gemaakt met de volgende fase van het 'Flammulina' project. Vanaf medio volgend jaar zal de 'Flammulina' gaan varen met drie in plaats van met vier Semi Geïntegreerde

officieren. Hiermee wordt een volgende stap gezet in het kader van het Project Lange Adem. Het project Lange Adem heeft zoals u weet als doel te komen tot een moderne bedrijfsvoering, d.w.z. een bedrijfsvoering waarin het sociaal wenselijke, het technisch mogelijke en het economisch noodzakelijke met elkaar worden gecombineerd.

De indruk wordt misschien wel eens gewekt alsof er niets positiefs te melden zou zijn, dat er geen oog zou zijn voor al die goede prestaties die dag in dag uit, vaak onder moeilijke omstandigheden, worden geleverd. Ik hoop dat uit de hierboven gegeven voorbeelden niet alleen duidelijk is geworden dat veel goede prestaties worden geleverd, maar vooral dat deze niet onopgemerkt voorbij gaan. Vanaf deze plaats en voor het oog van de camera's wil ik mijn dank en waardering uitspreken voor de door de gehele organisatie in 1982 geleverde prestaties en betoonde loyaliteit.

Het lijkt mij goed om op deze plaats even stil te staan bij het functioneren van onze ondernemingsraad. Vorig jaar hebben de ondernemingsraden voor vloot- en walpersoneel besloten om hun krachten





te bundelen en samen te gaan in één ondernemingsraad. Het is aan de nieuwe ondernemingsraad zelf om te oordelen in hoeverre dit samengaan aan de verwachtingen heeft voldaan. Van mijn kant wil ik stellen dat het samengaan een wijze beslissing is geweest, die in de praktijk uitstekend blijkt te functioneren. Ik wil mijn waardering en dank uitspreken voor de door de ondernemingsraad-leden geleverde bijdrage aan het maatschappijbelang. Ik ben hen erkentelijk voor de ontvangen steun en samenwerking. Een samenwerking gebaseerd op vertrouwen, begrip en realiteitszin.

Ook gedurende het afgelopen jaar is er veelvuldig en intensief contact geweest met de F.W.Z. In deze gesprekken is de vakbond steeds uitvoerig geïnformeerd omtrent de bedrijfssituatie; onze problemen, onze kansen en onze plannen. Deze contacten vonden steeds plaats in een plezierige en open sfeer, ondanks het feit dat partijen ook wel eens serieus van mening verschilden.

Naast de vele goede prestaties is er in 1982 toch ook een niet onaanzienlijk aantal incidenten geweest die ernstige schade hebben berokkend aan onze financiële en commerciële belangen. In een aantal gevallen was sprake van dienstvervulling die duidelijk beneden de in ons bedrijf geldende normen lag. Het moet voor een ieder duidelijk zijn dat we ons dit soort incidenten niet kunnen permitteren, zeker niet in de huidige economische situatie. De in dit opzicht in 1982 gekozen beleidslijn zal daarom in 1983 onverminderd worden voortgezet.

Als ik naar 1983 kijk dan is het beeld in grote lijnen hetzelfde als bij vorige gelegenheden is geschetst. Sommigen onder u zullen zeggen: nu doet hij ook al aan doemdenken. Het zij verre van mij daaraan toe te geven, integendeel, ik zie wel degelijk een goede toekomst voor onze maatschappij, maar een maatschappij die aangepast is aan de nieuwe eisen. En dat aanpassen dient bijtijds te geschieden, dus niet achter de ontwikkelingen aan lopen, maar er ons in

een zo vroeg mogelijk stadium terdege op voorbereiden. De situatie op de wereldtankermarkt geeft nog geen aanleiding voor een drastische omkering van het tot dusverre gevoerde beleid, wel zullen er accentverschuivingen zijn.

In 1983 moet rekening worden gehouden met een netto-vermindering van het vlootbestand met twee schepen, te weten de 'Macoma', de 'Sepia' en een derde nog nader aan te duiden schip. Hier staat tegenover dat de 'Cardissa' in de vaart zal worden genomen. Niets was mij liever geweest dan vandaag verdere nieuwbouwplannen te kunnen bekend maken. Een ieder die de huidige marktsituatie kent zal begrijpen dat dit niet het moment is om te denken in termen van grootscheepse vlootvernieuwing. Ik wil u allen echter de verzekering geven dat vlootvernieuwing voor het management team de voornaamste prioriteit is en blijft. Zojuist heb ik het gehad over een aantal accentverschuivingen in het beleid. In 1983 zal nog meer aandacht worden besteed aan de communicatie met en de kwaliteit van het vloot- en walpersoneel. Het reeds bestaande regelmatige contact met de topzaken zal worden voortgezet, maar daarnaast zal nu ook meer aandacht worden besteed aan de contacten met de lagere rangen. De in 1982 gestarte informatiedagen voor jongere officieren zijn een succes gebleken. Hiermede zullen we in 1983 doorgaan. Ook zullen de cursussen werkoverleg waaraan dit jaar ruim 100 vloot- en walfunctionarissen deelnamen een vervolg krijgen. De nu meer gestructureerde en diepgaander 'briefing' en 'de-briefing' gesprekken, die algemeen als waardevol worden ervaren, zullen worden gecontinueerd. Ook zal een aanvang worden gemaakt met de zgn. 'pre-command course'. Zoals gezegd zal ook het kwaliteitsaspect meer aandacht krijgen, o.a. door hen, die binnen afzienbare tijd voor promotie in aanmerking komen, de gelegenheid te geven zich optimaal voor te bereiden op de hogere functie. In 1983 zullen we onze aandacht concentreren op de 15 1e stuurlieden en 15 2e werktuigkundigen

die gezien hun plaats op de bestandslijst het eerst voor promotie in aanmerking komen. In deze groep officieren zal in 1983 een aantal promoties plaatsvinden. Ook in andere rangen zullen er promoties zijn. Voor alle promoties geldt echter dat gebleken geschiktheid de belangrijkste maatstaf is. Daarbij wordt uiteraard eveneens rekening gehouden met de plaats op de bestandslijst.

Ondanks het relatief grote aantal pensioneringen in de komende jaren zal door de inkrimping van de organisatie het aantal promoties in de walorganisatie beperkt blijven. Daarom worden carrièremogelijkheden buiten onze maatschappij goed in het oog gehouden, evenals de mogelijkheden om via een 'horizontale' overplaatsing de blik en daarmee de carrièremogelijkheden te verruimen.

Ook zal in 1983 meer aandacht worden besteed aan het veiligheidsbewustzijn aan boord van de schepen. Het merendeel van de ongevallen vindt nog steeds plaats als gevolg van onzorgvuldigheid en onachtzaamheid. Maatregelen zullen worden genomen om de eigen verantwoordelijkheid te bevorderen.

Mijne dames en heren, ik zal uw geduld niet langer op de proef stellen. Ik wil hier herhalen wat ik vorig jaar bij deze gelegenheid heb gezegd, namelijk dat onze vitaliteit en ons vakmanschap redenen waren om 1982 met vertrouwen tegemoet te zien. In veel opzichten is 1982 een jaar geweest waarop u met trots terug kunt zien. In 1983 zal opnieuw veel van u allen worden gevraagd, in het bijzonder van de scheeps management teams. In 1673 schreef Cornelis Tromp de historische woorden: 'Het zal waarachtig wel gaan'. Ik ben ervan overtuigd dat met ons aller inzet, vakmanschap en inventiviteit we ook in 1983 de problemen de baas kunnen worden.

Ik wens u en allen die u dierbaar zijn, gelukkige kerstdagen, een voorspoedig 1983 en behouden vaart'.

Shell Tankers b.v.

**GENERAL
MANAGEMENT**
A. L. Rasterhoff*
DF



**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
D. van Zanen*
DFF



**FLEET
MANAGEMENT**
M. A. Busker*
DFM



Accounting, Planning
and Budgets
H. F. M. Tijthoff
DFF/1



Operations
G. Veldt
DFMO



Methods and
Procedures,
Computer
Applications
C. van Steensel
DFF/2



Drydocking
H. J. Kievit
DFMD



Calculations
N. Coors
DFF/3



Performance
G. J. Leussink
DFMP



Translations,
Correspondence and
Documentation
F. M. van der Kolk
DFF/4



Services
H. Verbaas
DFMS



Materials
H. Sierat
DFF/5



* General Attorney
Note: the positions shown on this chart
are not indicative of the seniority of those
portrayed

ALL VESSELS

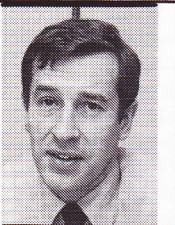
Medical
J. W. Boesaart
DF/1



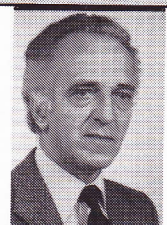
PERSONNEL
C. van Dalen*
DFP



Fleet Personnel
T. G. A. Westerveld
DFP/1



Personnel
Information
W. N. Wouters
DFP/4



Social Welfare
M. J. Kors
DFP/2



Shore Personnel
M. Pronk
DFP/5



Wages and
Administration
Fleet Personnel
A. Vasbinder
DFP/3



Personnel
Relations
J. van Wijck
DFP/6



Reporting set-up

as on 1-1-1983

VERSLAG O.R.- EN OVERLEG-VERGADERINGEN

Veel mededelingen van de bestuurder tijdens de eerste overlegvergadering, verder zaken als evaluatie van de gereorganiseerde kantoororganisatie, de relatie tussen FWZ en Shell Tankers wat betreft de 'Flammulina' alsmede mogelijke risico's van de dokking van de 'Daphne' bij de in haar voortbestaan bedreigde A.D.M. Verder een komende 'pre command' cursus, instelling van een nieuwe werkgroep en mogelijk een 'workshop' in 1983. Dit alles vormt de hoofdmoot van de besprekingen op 2 en 3 december jl.

Terug naar 'af'?

Het is niet gebruikelijk om zaken die spelen tussen onze maatschappij enerzijds en de 'Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart' (FWZ, waarin o.a. opgenomen de VKO - Vereniging van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij) anderzijds te bespreken op een overlegvergadering van de ondernemingsraad, waarin ook FWZ-leden zitting hebben. Het onderwerp 'moderne bedrijfsvoering' en de positie van de semi-geïntegreerde officier bij onze maatschappij is de afgelopen periode herhaaldelijk het onderwerp van gesprek geweest tussen de maatschappij en de ondernemingsraad, vandaar dat de bestuurder terecht van mening was dat de laatste ontwikkelingen rond het Flammulina-project en het door de FWZ ingenomen standpunt nu met de ondernemingsraad moesten worden besproken.

Sinds 1976, met de start van het PLA-project, is de opleiding tot semi-geïntegreerd officier op de zeevaartscholen juist door Shell Tankers als het ware van de grond getild. De voor Shell Tankers rekening opgeleide S.G.O.'s hebben nu reeds geruime tijd ervaring achter de rug en door middel van het PLA-project hebben wij geruime ervaring opgedaan met het 'semi-geïntegreerd' varen. Vanaf het allereerste begin van het PLA-project en het opleiden tot semi-geïntegreerde officier zijn er nauwe contacten geweest met de FWZ. Alle stappen die in het kader van dit project zijn genomen zijn altijd het onderwerp geweest van uitvoerige bespreking met de FWZ.

Zoals bekend, varen de F-klasse schepen niet onder Nederlandse vlag en als gevolg daarvan kunnen zij niet onder de rechtskracht van het ORO (Overkoepelend Rationaliserings Overleg) vallen. In het 'ORO' zijn zowel de overheid als de werkgevers- en werknemersorganisaties vertegenwoordigd. Vandaar dat ten aanzien van de F-klasse schepen altijd afzonderlijke afspraken zijn gemaakt met de FWZ.

Bij het plaatsen van de nieuwbouw order voor de 'Caurica' en de 'Cardissa' is besloten om deze schepen onder Nederlandse vlag te brengen. Daarbij – logisch – werd tevens besloten om gebruik te maken van de op F-klasse schepen opgedane ervaring met S.G.O.'s en, sterker, de inrichting van de twee C-klasse schepen daarop af te stemmen en daartoe speciale investeringen te verrichten.

Het was ook met de toekomstige 'Caurica' organisatie voor ogen dat eind 1981 besloten werd om een aanvang te maken met het zgn. Flammulina-project, ten einde op die wijze alvast een stuk ervaring op te doen die kon worden meegenomen bij het in de vaart nemen van de 'Caurica' en de 'Cardissa'. Omdat de 'Caurica' en 'Cardissa' wel onder de Nederlandse vlag varen, vallen deze schepen wel onder het tri-partite Overkoepelend Rationaliserings Overleg. Begin 1982 nodigde de FWZ de maatschappij uit om nadere afspraken te maken rond de voortgang van PLA en het Flammulina-project in het bijzonder. Van maatschappij-zijde is daarop positief gereageerd, maar is als duidelijke voorwaarde gesteld dat bij het maken van deze afspraken rekening moest worden gehouden met de reeds door de maatschappij opgedane ervaring en dat – ter bescherming van haar concurrentiepositie – de voorsprong die dankzij grote investeringen en de inspanning van zovelen was opgebouwd ten opzichte van binnen- en buitenlandse concurrenten moest worden gehandhaafd. De duidelijke indruk werd verkregen dat de FWZ met deze voorwaarden geen enkele moeite had, integendeel.

Door de maatschappij werd vervolgens een aantal voorstellen gedaan die geheel in overeenstemming waren met de hierboven genoemde uitgangspunten. Zonder duidelijke opgave van redenen werd afwijzend op deze voorstellen gereageerd. Door dit afwijzen zou de gekke situatie ontstaan dat in het opdoen van ervaring met S.G.O.'s, de 'Flammulina', waar men reeds een jaar ervaring had met het varen met S.G.O.'s, een achterstand zou oplopen ten opzichte van de 'Caurica' die nota bene nog in de vaart moet worden genomen. En dat terwijl het Flammulina-project moet worden beschouwd als de voorloper van de 'Caurica'. Bovendien zou de voorsprong die Shell Tankers in dit opzicht heeft ten opzichte van reders, die geen PLA en/of S.G.O. ervaring hebben, worden omgezet in een achterstand.



Dit is het nieuwe O.R.-vignet, zoals ingezonden door 2e wtk. T. Scholten. Dank aan allen die naar aanleiding van de oproep in de oktober-editie zo spontaan een ontwerp inzonden.

Hierbij dient bedacht te worden dat de maatschappij de FWZ heeft aangeboden om een vertegenwoordiger een reis aan boord van de 'Flammulina' te laten meemaken ten einde zelf te kunnen waarnemen hoe dit project reilt en zeilt. Er zijn nog andere factoren die de 'achterstelling' van Shell Tankers ten opzichte van andere reders in een nog vreemder daglicht stelt, maar die zullen wij in dit ondernemingsraad-verslag niet alle opsommen. Als wordt bedacht dat met de FWZ in het verleden een overeenkomst is gesloten m.b.t. de positieve opstelling van de Federatie ten aanzien van experimenten met het doel de bemanningsstructuren zowel kwantitatief als kwalitatief aan te passen aan de eisen die vanuit een economisch en sociaal oogpunt aan een moderne bedrijfsvoering kunnen worden gesteld, was er na de uiteenzetting van de bestuurder op de overlegvergadering ook binnen de ondernemingsraad ontstemming merkbaar. Door de FWZ was voor 9 december jl. een vergadering uitgeschreven voor de VKO-leden van het STBV personeel, waarbij o.a. bovengenoemde punten ter sprake zouden komen. In hoeverre de op die dag aanwezige leden het FWZ beleid hebben goedgekeurd, was bij het schrijven van deze regels uiteraard nog niet bekend. Wel was het ook de ondernemingsraad duidelijk, dat met de uitspraak van de leden de toekomst van ons bedrijf nauw verweven is. Sommige O.R.-leden hadden het gevoel, dat deze bijzonder ongelukkige ontwikkeling wellicht slechts het gevolg is van een communicatiestoring bij de VKO zelf.

Aanwezig waren . . .

Op de december-zitting waren de volgende O.R.-leden aanwezig:

Groep A: Jan Alisma, Tom van Haaften, Roel Jousma, Wouter Kalkman, Hans van der Schee

Groep B: Ruud Verhoeve, Albert Vrolijk

Groep C: Jillis van Duuren, Chris de Goey, Piet Huigen (voorzitter tijdens alle vergaderingen), Ineke Koot, Lenny Kosten.

Anderen maanden tot voorzichtigheid, maar over één zaak waren alle O.R.-leden het eens: de werkgelegenheid nu en in de toekomst mag beslist niet in gevaar komen, weshalve de volgende verklaring werd afgegeven:

'De ondernemingsraad is van mening dat terwille van het beschermen van de werkgelegenheid op korte termijn en het bevorderen van de werkgelegenheid op langere termijn een beleid dient te worden gevoerd dat gericht is op het versterken van de economische basis van ons bedrijf.'

'De ondernemingsraad is van mening dat in de huidige situatie de economische basis van ons bedrijf alleen kan worden versterkt als bestaande concurrentievoordelen worden gehandhaafd en, waar mogelijk, versterkt, en de concurrentienadelen zo goed als mogelijk is, worden beperkt. De ondernemingsraad benadrukt, dat om het hierboven omschreven beleid te realiseren, er naar gestreefd dient te worden dat een optimale samenwerking met de het personeel vertegenwoordigende organen gehandhaafd blijft.'

Op de tweede overlegvergadering werd de bestuurder gemachtigd om deze verklaring zo hij daar behoefte aan had ook ten overstaan van derden te gebruiken. Het terugsturen naar 'af' van onze maatschappij wat betreft het Flammulina-project – en dat zonder ook maar één grondige reden en met voorbij gaan aan in het verleden gemaakte afspraken – zou in wezen betekenen dat onze positie ten opzichte van de concurrenten ongunstig wordt beïnvloed. Ook in andere landen zit men niet stil op het gebied van vernieuwing van bemanningsstructuren. Zo varen onze Britse collega's op hun E-klasse schepen inmiddels al met 23 man. Als men daarbij bedenkt dat het fiscale regime in vele landen gunstiger is dan in Nederland en men betreft hierbij de sterke positie van de Nederlandse gulden ten opzichte van andere valuta's, dan zal het een ieder duidelijk zijn dat ter wille van het beschermen van bestaande werkgelegenheid en het creëren van toekomstige werkgelegenheid alle zeilen bijgezet dienen te worden. Met andere woorden, dankzij de houding die de FWZ dreigt aan te nemen worden nieuwbouwmogelijkheden nog verder verslechterd. Die was voor de O.R. een moeilijk te verteren zaak, waaraan een verstandig besluit op de FWZ-VKO vergadering van 9 december jl. nog een wending ten goede kon geven.

Wisseling

Nieuw onder de O.R.-leden tijdens de december-vergaderingen was Tom van Haaften als opvolger van Ruud Romijn. Voor het laatst aanwezig was Lenny Kosten. Bijzonder jammer dat, als gevolg van overplaatsingen of door vertrek om privé-redenen, er de laatste maanden nogal wat mutaties waren in de ondernemingsraad. Echter, het nieuwe lid heeft al O.R.-ervaring, hetgeen ook geldt voor de opvolger van Lenny Kosten in de persoon van Joop Ouwens, die tijdens de eerstvolgende O.R.-vergadering – op 7 januari – haar plaats zal innemen.

'Caurica'

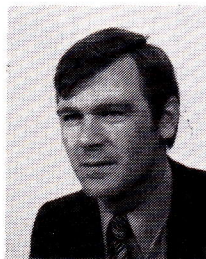
Voor dit schip is de aanvraag aan de ORO om met de voorbereidende fase te beginnen, reeds ingediend. De eerste proefvaart van het schip was niet geheel bevredigend, met name ten aanzien van het werktuigkundige gedeelte. Bij het gebruikelijke testen van de tanks na de proefvaart is door een menselijke fout van werfzijde, overdruk in één tank ontstaan, waarmee een extra vertraging in de oplevering is gemoeid. Bij verschijning van deze editie is de tweede proefvaart naar menselijke berekening al achter de rug en zal niets de overdracht van dit schip aan onze maatschappij in de weg staan. Een en ander betekent wel, dat de volledige bezetting van het schip een aantal weken onnodig 'standby' heeft gestaan. In antwoord op vragen van O.R.-zijde, bevestigde de bestuurder, dat het geldelijk verlies contractueel wordt gedekt.

Ongebruikelijke stap

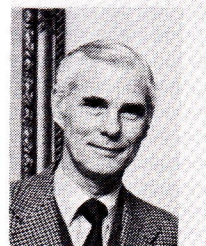
Juist ten tijde van de vergadersessie was de A.D.M. in het nieuws, omdat de subsidiekraan naar deze werf door de regering was dichtgedraaid. De 'Daphne' was op dat moment net schoongemaakt om de voorgenomen dokking in Amsterdam bij deze werf te ondergaan. Vanwege stakingsdreiging nam onze bestuurder een ongebruikelijke stap en nam het initiatief tot overleg met bij de werf betrokken FNV-, CNV-, BLHP- en A.D.M.-O.R. leden. Zowel van A.D.M.-O.R. zijde als van die van de drie genoemde bonden werd verzekerd, dat wat betreft de 'Daphne' het belang van de klant voorop zou blijven staan en het werk dus voortgang zou vinden. In dit licht werd besloten de 'Daphne' alsnog naar de A.D.M. te dirigeren.

'Pre Command' cursus

Moeilijk is het om een goed Nederlands woord te vinden dat weergeeft, dat hiermede een cursus wordt bedoeld die toekomstige gezagvoerders en



Tom van Haaften



Joop Ouwens

hoofdwerktuigkundigen, dus de 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen, op hun komende taak voorbereidt. Zo'n cursus is dus primair bedoeld voor de 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen die qua plaats op de ranglijst het eerst in aanmerking komen voor promotie tot de toprang. Nu reeds wordt getracht hen allen PLA-ervaring te laten opdoen, training in werkoverleg te geven en, wat werktuigkundigen betreft, ten minste één dokking/special survey te laten meemaken. De inhoud voor de in 1983 te geven 'pre command' cursus wordt opgesteld in overleg met een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen. Overigens behoeft de cursus niet beperkt te blijven tot de eerste 15 man in elke rang, maar zou kunnen worden uitgebreid.

Midden Oosten

Op een vraag van O.R.-zijde in hoeverre opvarenden van schepen die naar de Iraans/Iraakse oorlogszone worden gedirigeerd, voor kosten komen te staan als zij hier weinig voor voelen, stelde de bestuurder dat, wanneer er ook meer enig risico is, geen onzer schepen naar de desbetreffende gebieden zal varen. Overigens was in december de 'Laconica' op weg naar Kharg Island. Aan boord voer fleet manager Busker mee, wat al duidelijk aantoont, dat de directie van de opvarenden geen grotere risico's vraagt dan zij zelf durft te aanvaarden. Echter, in het extreme geval dat een opvarende van de 'Laconica' toch zou hebben geweigerd, had hij ontslag kunnen nemen, waarbij de normale regeling zou hebben gegolden wat betreft repatriëringskosten.

Meevaarregeling

Er is door de maatschappij een iets gewijzigde regeling (m.i.v. 1.1.83) opgesteld. De O.R. besloot tot het instellen van een adhoc-commissie, die de oude en de nieuwe regeling (ter vergadering overhandigd) naast elkaar zal leggen en dan over haar conclusies op de eerstvolgende O.R. vergadering van 7 januari rapport zal uitbrengen. De bestuurder verklaarde zich desgevraagd bereid om, zo de raad gefundeerde bezwaren zou hebben tegen de nieuwe regeling, de oude te handhaven.

Belastingfaciliteiten

Zoals ook in de pers vermeld, heeft de voorzitter van de KNRV in zijn jaarrede wederom gepleit voor betere belastingfaciliteiten voor zeevarenden. Ook bij een andere gelegenheid heeft de redersvereniging bij de vaste kamercommissie een lans gebroken voor een betere regeling, waaruit wel blijkt hoe zeer ook de reders zich inzetten voor niet alleen een aantrekkelijker maar ook rechtvaardiger regeling.

Computers

Er is recent een werkgroep ingesteld die zich bezig zal houden met de

Flexibele verlofverlening

*Wat betreft de door de FWZ te houden enquête omtrent flexibele verlofverlening zoals voorgesteld door Shell Tankers, werd door Cor van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel, ter vergadering gesteld, dat uiteraard de voorgestelde 90% vast/10% flexibel verlof zodanig moet worden opgevat, dat men **nimmer** verlofdagen verliest. Die 10% betekent uitsluitend, dat men tegen het einde van het verlof iets vroeger kan worden opgeroepen, waarbij de niet genoten dagen natuurlijk bij het volgende verlof worden geteld.*

ontwikkelingen op computergebied binnen onze eigen organisatie. Gebruik van mini-computers, satelliet-navigatie, computers voor de personeelsadministratie, de boekhouding, enz. noodzaken ook tot inschakeling van een hoofd-computer. Deze werkgroep heeft als opdracht gekregen na te gaan op welke wijze optimaal kan worden ingespeeld op toekomstige technische ontwikkelingen en daarbij vooral te letten op de organisatorische en financiële gevolgen. Onder voorzitterschap van Van Zanen van de afdeling 'Financiën' zal een werkgroep (leden: Debets, Leussink en Vasbinder) de voor- en nadelen van de twee alternatieven inventariseren en de conclusies aan de directie voorleggen.

Workshop

'Werkwinkel' is een goede vertaling voor, alweer, een Engels woord in de kop. Maar aangezien werkwinkel langzamerhand in Nederland een andere betekenis heeft gekregen, houden we het op 'workshop' als we willen aangeven dat in 1983 'moderne bedrijfsvoering' onderwerp van uitvoerige bespreking zal worden met gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen.

Doel ervan is, aldus de bestuurder, om na de zgn. 'Lochem'-conferenties in 1975 nu eens na te gaan waar we op de ingeslagen weg zijn beland, de zaak nog eens te inventariseren en het vervolg van de weg uitstippelen. Géén nieuwe weg inslaan, beslist niet, zo verzekerde de bestuurder. De O.R. kon zich hier best in vinden, maar vroeg zich toch af waarom zo'n workshop nu wordt beperkt tot de topzaken? Van minstens even groot belang lijkt het de raad, dat de overige rangen deelnemen alsmede bij voorbeeld degenen van kantoor die destijds een actief aandeel hadden in de Lochem-conferenties. De bestuurder zal die mogelijkheid zeker open houden, zo antwoordde hij.

Moet dat nou?

Een vraag die je nogal eens hoort van collega's, de achterban van de O.R., is waarom toch steeds in de verslaggeving ook de voornamen van de leden worden gebruikt. Beslist geen stokpaardje van de verslaggever, ook geen heilig moeten van wie dan ook. Maar wel een logische consequentie als je, samenwerkend in één raad, alle rangen, standen en leeftijdsgroepen bij elkaar hebt en die wilt overbruggen. De praktijk heeft uitgewezen, dat het goed werkt en trouwens in lijn is met het – sedert het begin van de 70-er jaren – veelvuldig gebruik van voornamen in de kantoororganisatie. Vandaar.

Kantoororganisatie

Een van de agendapunten vroeg om een bespreking van de resultaten op kantoor een jaar na de doorgevoerde DFM-reorganisatie. De uitgangspunten destijds waren: inspelen op een kleinere kantoororganisatie, de zorg omtrent het niveau van de dokkosten (die sterk stegen), de prestatie van de vloot met het oog op toenemend vervoer voor derden, de verantwoordelijkheden daar leggen waar ze behoren te liggen. Daarbij moest de horizontale communicatie worden bevorderd en de communicatie wal-schip verbeterd. Terugblikkend op hetgeen is bereikt mogen we niet ontevreden zijn, aldus de bestuurder. Door het creëren van de doksectie en het wijzigen van de dokprocedure, konden de dokresultaten worden verbeterd. Deze verbetering is niet primair een gevolg van de reorganisatie, maar het zijn de loyaliteit en het vakmanschap van alle betrokkenen die hiertoe hebben geleid.

De door de performance-sectie met behulp van een computer vastgelegde brandstofverbruiks- en snelheidscurves, worden dagelijks gebruikt voor de charter parties, hetgeen een aanmerkelijk beter inzicht geeft in de mogelijkheden. Ook is er meer duidelijkheid gekomen waar de bevoegdheden liggen. Briefing en debriefing van de topzaken heeft reeds geleid tot een sterkere band tussen wal en schip, maar hier liggen voor de toekomst nog meer mogelijkheden.

Hoewel de reorganisatie al onmiddellijk leidde tot 1 man minder en dat nog wel in de top van ons bedrijf (DFT en DFM werden gecombineerd) zal in de komende jaren de grotere flexibiliteit van de huidige organisatie goed van pas komen bij de daling van het walpersoneelsbestand. Er is een zgn. 'na-ijl-effect', hetgeen inhoudt dat de reeds doorgevoerde daling in aantal schepen met enige vertraging doorwerkt, maar doorwerken doet het.

Er wordt in de naaste toekomst geen belangrijke wijziging in de kantoororganisatie verwacht, zo verzekerde de bestuurder desgevraagd. Ook gaf hij een bevestigend antwoord op de vraag of aan de voorwaarde is voldaan, dat geen der medewerkers aan de wal nadeel heeft ondervonden van de reorganisatie.

Sprekend over de kantoororganisatie merkte de raad op, dat het weinig bevredigend is dat nieuw personeel tegenwoordig onvoldoende wordt voorgesteld. Bij een bezetting van rond de 110 man komt het minder prettig over als een volkomen vreemde na enige weken een collega blijkt te zijn. De bestuurder was het hiermede volkomen eens en beloofde een betere introductie. De zgn. personeelslezingen tijdens de lunchpauze zullen voorlopig niet worden hervat, zo deelde hij desgevraagd mede, omdat de meest geschikte onderwerpen nu uitgebreid zijn behandeld. Wel zullen weer besloten lunches worden gegeven van directieleden met steeds wisselende groepen walcollega's.

Andere agendapunten

De raad ging ermee akkoord, dat bespreking van de veiligheidscijfers wordt uitgesteld in verband met het vertrek (naar Venezuela) van Koppendraaier. De sociale beleidspunten voor 1983 zullen met de O.R. Commissie voor Sociaal Beleid worden doorgenomen.

Naschrift van de redactie:
Op de FWZ-VKO-vergadering van 9 december jl. is met een grote meerderheid besloten om het door STBV gedane voorstel te aanvaarden. Medio 1983 zal op de 'Flammulina' met de volgende fase een aanvang worden gemaakt en kan met 3 S.G.O.'s worden gevaren.

Aanwezig waren omstreeks 20 leden.

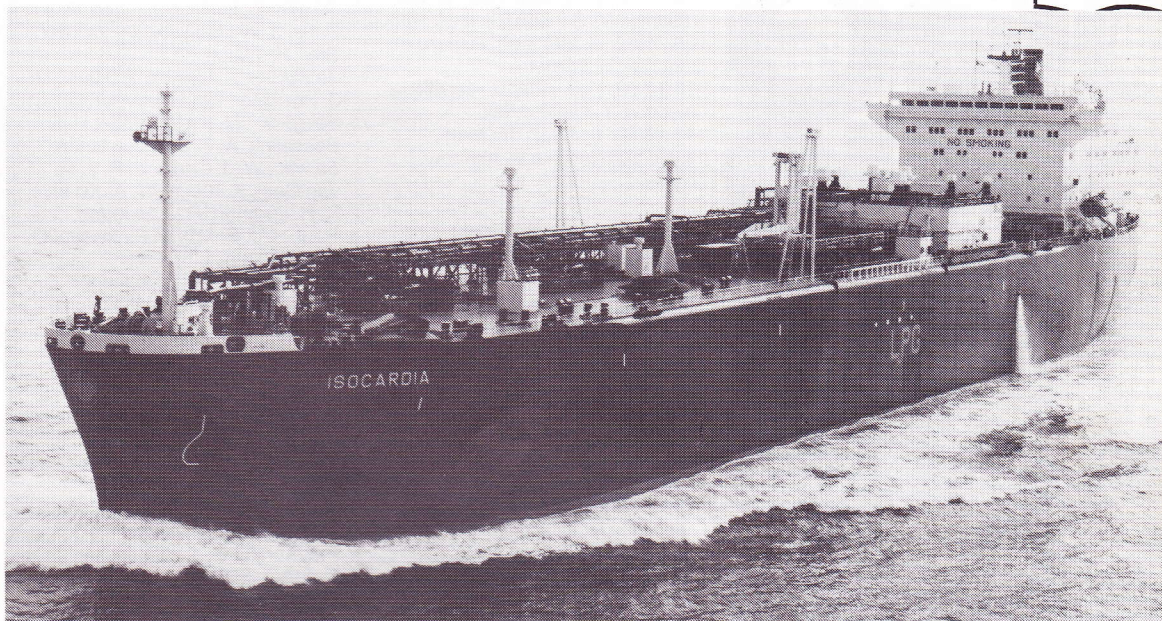
O.R.-allerlei

- Op 28 november jl. is de tweede informatiedag voor jongere officieren gehouden. Zeer open is tussen de deelnemers en de directie gesproken over vele onderwerpen.
- Er is géén wijziging per 1 januari jl. gekomen in de geldende 'uniforme barprijzen'.
- Per 1 maart a.s. komt als medisch adviseur in dienst R. G. Louwe, die per 1 mei de taak van de heer J. W. Boesaert overneemt vanwege zijn pensionering.
- Voor het walpersoneel zijn nog geen 'brugdagen' aangewezen als verplichte snipperdag in 1983. Mochten Shell Nederland en/of Shell Nederland Verkoop, mede-gebruikers van het gebouw, alsnog een of meer dagen aanwijzen, dan zal de situatie opnieuw worden bezien.

SCHOON SCHIP

59.000 m³

Shell International heeft onlangs de bij de werf Harland & Wolff te Belfast gebouwde LPG-tanker 'Isomeria' in langdurig charter genomen. Samen met de eerder in 1982 gecompleteerde 'Isocardia' (zie foto) wordt het schip voorlopig worldwide ingezet. Uiteindelijk zullen beide schepen per reis 59.000 m³ LPG gaan vervoeren van de Braefoot Bay Terminal in Schotland naar de Verenigde Staten. Thans zijn de verschepingsfaciliteiten in Schotland nog niet gereed. Wel wordt via het ruim 500 kilometer lange Far North Liquids and Associated Gas System (FLAGS) al gas aangevoerd vanaf het Brent-veld in de Noordzee. Het project gaat 750 miljoen Engelse ponden kosten.



Ook Thailand

Na Taiwan, Korea en Pakistan worden nu ook in Thailand faciliteiten geschapen om, door sloop, de wereld van het grote tanker-surplus af te helpen. Was tot november 1982 het grootste aangekochte sloopschip aldaar een 12.000 tonner, een maand later arriveerden een resp. 60.000 en 70.000 tons tanker voor afbraak in Ko Si Chang, niet ver van Bangkok. Ook elders in de wereld wordt de slooppaciteit uitgebreid. Griekenland, waar dit tot nu toe slechts op zeer bescheiden schaal plaatsvond, wordt steeds actiever. En het aanbod van tonnage is daar te over: in de naaste omgeving van Piraeus liggen vele honderden opgelegde schepen, waaronder veel tankers. Velen ervan zullen eerstdaags tot schroot worden verwerkt.

Alternatieve brandstof

In de SBS-serie (Shell Briefing Service) is een brochure verschenen waarin wordt verteld hoe het met de ontwikkeling van de verschillende soorten alternatieve brandstof is gesteld. Vele landen proberen hun uitgaven voor olieproducten te verminderen en zoeken daarom naar andere brandstoffen voor het wegvervoer. Maar omdat olieproducten zulke uitermate geschikte brandstoffen zijn, is het moeilijk even goede vervangers te vinden die niet duur zijn. De rol die regeringen daarbij spelen is van vitaal belang. Exemplaren van deze brochure worden naar de schepen verzonden.

Oplossing voor 'rijs'-problemen

Al geruime tijd hebben onze schepen en vooral die welke zijn voorzien van een vrieskamer met erg lage temperaturen, te kampen met het euvel dat gist, na ontdooiing, als het ware wegloopt (stukvriest), hetgeen de werking niet ten goede komt. Als alternatief kan men dan terugvallen op gedroogde gist. Ieder schip heeft daarvan een beperkte hoeveelheid aan boord. Echter dat produkt is ook niet zo ideaal aangezien de houdbaarheid niet onbeperkt is en de werking duidelijk van een lager niveau is dan die van verse gist. Het gevolg is dan ook dat deze gedroogde gist, meestal in blikken verpakt, soms

gedurende langere tijd moet worden bewaard en na verloop van tijd niet meer te gebruiken is. Maar sinds een poosje is er de zg. 'instant' gist op de markt. Dit produkt heeft dezelfde werking als verse gist van goede kwaliteit maar er kan met een dosering van slechts een derde tot een vijfde van de normaal benodigde hoeveelheid verse gist worden volstaan. Tevens een houdbaarheid, bij een temperatuur tot 23°C in gesloten verpakking van 2 jaar. Ze heeft dus niet meer te worden ingevroren. Deze 'instant' gist is inmiddels op een aantal schepen uitgetest en de resultaten zijn zeer positief uitgevallen. Een paar leveranciers zijn al benaderd om dit artikel in hun assortiment op te nemen. Ze is nu leverbaar in Rotterdam, Dubai, Singapore, Malta, Curaçao, diverse Engelse havens en binnenkort ook in Marseilles en Le Havre.

Gehuwd:

17.11.82: L. Joossens, aank. sch. gezel a/w, met mw. M. Millenaar;
19.11.82: L. van der Valk, 4e wtk, met mw. M. Schoone;
26.11.82: G. Mensing, 3e stm, met mw. H. Lümer;
10.12.82: Y. S. Attema, 4e wtk, met mw. T. van der Bijl;
15.12.82: T. J. van der Maat, aank. sch. gezel a/w, met mw. I. Hofland.

Geboren:

01.12.82: Marije Joke, dochter van H. Tesink, 2e wtk, en Mw. S. W. Tesink-Wagenaar;
04.12.82: Guido Maxime, zoon van R. P. Regout, 2e stm, en mw. V. M. W. R. Regout-Simons;
13.12.82: Ariane Geertruida Petronella, dochter van J. F. Casimiri, 1e stm, en mw. W. J. M. Casimiri-Aalbers;

Aflossingen:

roff.: J. D. Dieker, M. van Buren, T. Neutel, H. P. Meiners, S. C. Nagtegaal, M. H. B. Roobol, B. Immerzeel,
gezagv.: G. Arkema, A. J. Bloem, R. A. Kattenburg-Schuler, J. H. Korsen, J. L. Muyskens, D. Rijk, C. P. Schoenmakers, C. Vlas, W. Welbie, R. Verhoef,
1e stm.: W. Beekman, M. Buth, C. J. Clarisse, D. A. van Druten, A. van Leeuwen, P. J. Muntjewerf, R. W. Overdijkink, T. W. Scharrenburg, D. C. Tazelaar, W. S. van der Ham,
2e stm.: C. J. de Boer, J. W. H. B. ter Braak, N. C. M. Jonker, C. B. Sliker, P. J. F. Steenberg, R. van der Voort,
3e stm.: J. S. Bakker, J. R. N. de Bode, R. W. Houweling, W. van der Meulen Jr., L. M. P. Out, R. I. de Roos, E. E. de Rijcke, J. B. Weyland, K. Winters,
4e stm.: R. H. Nagel
stm!: P. van Beveren, H. Grootjans, E. G. J. Hekkers, A. H. A. G. Laurant, R. Raap, T. D. van Waardhuizen,
hwtk.: A. Bax, J. Heymans, C. J. den Hollander, L. J. van Onselen,

J. L. van der Rynst, J. Visser Jr.,
2e wtk.: E. Aanen, J. D. Compriet, G. de Goede, R. H. de Haan, H. Japin, A. Sloot, J. Smid, P. Stachelhausen, H. Tesink,
3e wtk.: B. E. Broekhuysen, P. J. Farla, J. W. Jongkind, A. van der Ster, H. Waitz,
4e wtk.: S. A. Dykwel, P. Hack, M. J. Hoekman, W. H. Kuyper, D. Struyk Jr., M. H. Tydeman, H. G. Besselink, A. C. J. J. van Unen,
5e wtk.: W. J. Cheizoo, R. J. M. van Geel, K. Kleyn, W. A. Koudys, K. H. Lughart, R. J. Mooring, J. C. Paul, H. J. P. M. van Pinxteren, G. J. M. Welten,
wtk!: C. E. L. Deug, J. Fidder, E. J. M. Mierop, J. M. Slot, P. A. B. Snyders, H. L. H. Timmermans, C. E. L. N. Warmerdam,
vrm.: G. J. van Delft, T. H. van Vlymen,
1e vak.: F. W. Bosson, J. M. Kools, J. M. H. Siepers, M. A. J. Veen,
wass.: J. F. Boers, G. J. C. Dudink, J. Heeren, H. C. A. Muller, J. H. M. Odijk, F. Oostdijk, A. Pasman, F. S. J. van Rossum, J. H. Steur, F. J. Tryselaar, H. Valk, G. B. Wekking,
saw.: H. N. Dekker, F. G. M. van Kleef, R. E. Riedewald,
asv.: F. F. Beekhuis, P. Buis, M. L. Delhaye, E. R. van Engel, J. W. P. Grommen, S. J. van der Heide, M. A. Oosterhof, A. van der Windt,
aasv.: J. van den Berg, P. K. J. van de Bunt, M. Eeken, G. W. Specht,
hovo.: H. J. van Alphen, W. Haanenpen, A. W. Jacobs, W. E. M. van Lieshout, J. H. A. J. Orie, H. Seegers, H. Vrugt,
bed.: A. Scheffer, J. Wilhelm,
bade.: H. van den Enk, A. W. E. Jansen, M. de Vryer,
hbed.: D. Seip,
jaw.: A. Barendse, R. A. J. W. Coppens, R. Mammen,
ajng.: W. Pannekeet, A. Quist

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
2e stm. D. Dankkaart, 3e stm. E. M. van Dyk, wnd-3e wtk. J. Marys, wass. P. E. Komski
m.s. Acila:
roff. H. L. de Graaf, gezagv. F. A. Visser, 3e stm. L. F. F. T. van

Oudvorst, wnd-4e wtk. P. R. Kesting, hovo A. G. Freeth,
m.s. Acmaea:
wnd-gezav. P. E. van der Veld, 2e wtk. J. Kruysse, 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere, wass. M. Prins, wass. J. J. Snyders
m.s. Acteon:
3e stm. W. M. Ritter, hwtk. O. A. van der Want, wass. H. Brouwer
m.s. Cinulia:
gezagv. H. J. Allaart, hwtk. W. Groenendijk, 2e wtk. K. J. Faasse, wass. C. H. Roozendaal, hovo J. L. Menger
m.s. Crania:
roff. J. Buitendijk, 3e stm. H. J. M. van der Sijp, wnd-4e wtk. R. H. J. Bos
m.s. Dallia:
hovo A. Lopez Nogueira
m.s. Daphne:
gezagv. R. Jousma, 2e stm. H. den Ouden, 3e stm. H. Hennis, 2e wtk. F. A. J. Boot, 4e wtk. J. Schillemans, saw J. H. T. M. Vissers, saw G. H. de Visser, bed. F. Hamming, jaw F. Bak, jaw R. J. Dekker, jaw G. J. Feringa, jaw R. P. A. Heuts, jaw J. B. W. F. Jansen, jaw J. M. Vermeulen, jaw R. van Zomeren
m.s. Diadema:
1e stm. W. J. H. van Dipten, 3e stm. G. E. H. Gerritsen, hwtk. C. P. de Waard, 2e wtk. C. Hemmer, 5e wtk. J. B. A. Heerbaart, 5e wtk. S. van der Zee, wass. J. Buis
m.s. Felania:
roff. H. J. van Homoet, 1e stm. J. M. Huygens, 2e wtk. T. J. van Lammeren, wnd-4e wtk. A. M. M. Duyn, asv. L. J. Afink, bed. A. D. Pattiitha
m.s. Felipes:
2e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, asaw T. van Vessem, asv R. Vylbrief, Hovo R. A. de Lange, jaw R. H. G. Smeysters
m.s. Ficus:
gezagv. J. Verhoeven, 2e stm. J. Jongeneel, wnd-2e stm. A. G. J. de Wit, 3e stm. J. L. Pool, hwtk. C. H. de Koning, 4e wtk. J. A. C. Gerretse, asv. R. A. Curial, bed. A. Bottenberg, bed. A. Vrolijk
m.s. Flammulina:
hwtk. J. I. Brangert, asv. H. Noordam
m.s. Fossarina:
wnd-gezagv. B. Ritman, 4e wtk. J. F. Wind, asv. J. G. M. van Heugten, asv. I. Snoek, asv. J. J. van Triet

m.s. Fossarus:

roff.: D. Bins, gezagv. J. van der Zouwen, 1e stm. A. J. de Kraker, 2e wtk. E. S. Petrusma, 4e wtk. K. G. Visser, asv. W. P. L. Broers, aasv. A. L. P. Valkering, hovo G. H. H. Lammers

m.s. Fulgur:

roff. M. K. Bierlee, asv. L. A. Douma, asv. H. P. de Leeuw, asv. R. A. Oosterhof

m.s. Fusus:

gezagv. H. W. Vermaas, asv. G. S. J. Metzelaar, asv. B. L. Quist, hovo H. W. J. van Haarst, bed. C. J. A. W. M. Buenen

s.s. Kylix:

1e stm. G. C. Peters, wass. A. C. in 't Hout

s.s. Laconica:

1e stm. S. Termeer, hwtk. J. H. Veen, 5e wtk. J. W. van Bodegraven

s.s. Latirus:

1e stm. J. P. Hendriks, 3e wtk. J. J. Feenstra

s.s. Lepton:

vrn. H. H. van Oostrum Jr., 1e vak. J. P. de Landes, 1e vak. L. van der Velden

s.s. Macoma:

1e stm. H. Wijnberg, 2e stm. B. Crum, 4e stm. M. C. G. M. Notten, 3e wtk. A. Harkink, 5e wtk. D. J. Galama, 5e wtk. C. H. V.

Leenders, vrm. M. H. Grootveld, 1e vak. R. Groot, 1e vak. G. A. Vermeer, wass. W. H. M. Rolvink, saw. P. de Jong, hovo H. Otter

s.s. Marinula:

roff. H. P. de Jager, 5e wtk. J. W. Golstein

m.s. Niso:

1e stm. G. Zoetendal, hwtk. J. van der Schee, 2e wtk. J. H. Burger, wnd-4e wtk. M. B. van der Horst, 5e wtk. A. M. de Boer, 5e wtk. P. Drewes, wtkl. F. H. Dammer

s.s. Ondina:

gezagv. J. Klein Roseboom, 1e stm. J. van Ruiven

s.s. Sepia

hovo G. van Driel

s.s. Vitrea:

gezagv. S. Harders, 3e stm. R. P. C. van Leeuwen, 5e wtk. L. van der Woerd

s.s. Zafra:

wass. M. B. van Son

s.s. Zaria:

1e stm. A. L. M. van Dun, 4e stm. M. J. A. Kryenaar, 4e wtk. H. Hendrikse

In memoriam

Op 17 november jl. is overleden de heer **H. STEENSTRA**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Steenstra verliet de dienst der maatschappij op 1 januari 1960 na 33 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

Op 18 november jl. is overleden de heer **J. H. R. BROERSMA**, oud-gezagvoerder. De heer Broersma verliet de dienst der maatschappij op 1 november 1965 na 29 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 4 december jl. is overleden de heer **T. VAN DEN BERG**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van den Berg verliet de dienst der maatschappij op 1 oktober 1964 na 34 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 70 jaar.

Uit dienst getreden:

2e stm.: A. A. F. van der Markt;
4e stm.: J. C. Schoonenberg;
sch. vakman 2w: P. A. Volwerk,
H. Valk;
sch. kok: J. J. Coppoolse;

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm: H. Slot - Shell Tankers
B.V. walorganisatie afd. DFMS/3;

Behaalde diploma's:

'C-th.': B. R. Verhoog;

Met pensioen:

gezagv.: H. H. J. Dijkhuizen;
hfd. wtk.: J. E. Weidema, K. L. Schuring, J. D. Donken, H. de Jong;

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



B. P. Steggerda
S.G.O.



W. N. Leeflang
S.G.O.



P. J. Veldhuizen
S.G.O.

Onze vlootjubilaren:



M. Decampo Rial
sch. vakman 1
10 jaar op 15.11.82



P. J. P. Siebesma
gezagv.
30 jaar op 09.01.83



W. Welbie
gezagv.
30 jaar op 09.01.83



C. J. den Hollander
hfd. wtk.
25 jaar op 26.01.83



H. Unger
gezagv.
30 jaar op 12.02.83



H. J. Allaart
gezagv.
30 jaar op 17.02.83



Interne mutatie

Mw. H. P. J. Kosten, van DFF/5 administratief assistente inkoop/expeditie naar DFP/1, assistente passage

De scheidende kapitein

Van mevrouw Van den Berg-Kerssies, echtgenote van 3e stuurman Van den Berg, ontvingen wij het volgende verslag van het afscheid aan boord van het s.s. 'Kylix' van kapitein F. Klaassen.

'De scheepsraad heeft, na rijp beraad, besloten u uit uw functie te ontheffen van nu tot 13.30 uur'. Zo begon de eerste stuurman zijn speech in de bar op dinsdag vijf oktober jl. tegen kapitein F. Klaassen van het s.s. 'Kylix', de van Shell Tankers B.V. scheidende kapitein, in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Na een feestelijke party, waaronder het uitreiken van een cadeau namens de stuurlieden, werktuigkundigen en de radio officier op 1 oktober, werden nu nog een paar serieuze woorden gesproken. Er was een sterk gevoel van samenleven bij dit emotioneel gebeuren. De stuurman vertelde iets over het leven van de heer Klaassen waarna, zeer toepasselijk, enkele verzen uit psalm 107 werden voorgelezen.

De kapitein bedankte iedereen, en het uitpakken van het laatste cadeau wat hem werd overhandigd, kon beginnen. Elk woord was te veel bij het zien van dit schitterende stukje vakmanschap, een scheepsbel, gemaakt door een aantal mensen die er de hele nacht aan



Het cadeau, een schitterend stukje vakmanschap

doorgewerkt hadden omdat de kapitein onverwachts die dag afgelost zou worden, waar niemand op gerekend had. Dat dit later toch weer niet door zou gaan was niet te voorzien. Na nog een drankje en een bedankje kon iedereen met een gerust hart aan tafel gaan. Het was jammer dat mevr. Klaassen niet bij deze feestelijkheden aanwezig kon zijn. Maar om haar er toch bij te betrekken is haar een bloemetje toegestuurd, waar ze zeer content mee was naar we mochten vernemen via haar man. We hopen voor

de gezagvoerder en zijn gezin dat hij veel plezier mag beleven van zijn Oxford Encyclopedie als liefhebber van al wat Engels is en dat de scheepsbel een fijne herinnering mag zijn aan zijn tijd aan boord van het s.s. 'Kylix'. Wij wensen de gezagvoerder met zijn vrouw, kinderen en kleinkinderen een hele goede en gezegende toekomst toe.

Nog een afscheid

Op 10 december jl. is uitgebreid afscheid genomen van Gerard Knijf, chef van de postkamer van Shell Nederland. Hij ging die maand met pensioen. Zoals wij onlangs schreven heeft Gerard, met z'n mensen, vele jaren achtereen gezorgd dat ondermeer de post voor de opvarenden op tijd aan boord van onze schepen kwam. En dat was zeker geen gemakkelijke taak . . . Dat hetgeen hij gedaan heeft voor onze zeevarenden bijzonder op prijs is gesteld bleek uit een aantal van de vloot ontvangen telegrammen. Een ervan was zelfs in

Op de foto van links naar rechts: J. E. Rakers van DFM0/10, E. van 't Slot, gepensioneerd hoofd personeel van Shell Tankers, G. Knijf en echtgenote.

dichtvorm. Er had zich die vrijdag een grote schare belangstellenden in de lunchkamer verzameld om de afscheidnemende en z'n gezin de hand te komen drukken. Daarbij waren vele tientallen Shell Tankers-collega's. Niet alleen uit de walorganisatie, ook een aantal met verlof zijnde - vlootmedewerkers en gepensioneerden hadden de reis naar Rotterdam gemaakt. Het deed Gerard zichtbaar genoegen op zo'n grootse wijze te worden uitgewuifd. Er is daarbij heel wat afgelachen, mede door het exclusieve optreden van de 'Mailroom Singers' en een briljante parodie op de huidige directeur van de PTT, de heer Leenman, die Gerard 'persoonlijk' kwam bedanken voor de jarenlange klandizie. Als opvolger van Gerard Knijf is aangesteld Jan van Drooge, tot voor kort werkzaam op de sectie DFP/1 van onze maatschappij.

