

SCHEEP



23e jaargang
nummer 5
januari 1984

ENTIKA



jaarrede directeur

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 696689

drieëntwintigste jaargang, nummer 5
januari 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

OR verslag	4
Toespraak directeur	7
Ruim negentig jaar tankvaart	10
In den vreemde	12
Hulpverwarmingsketel op de 'Niso'	14
Post(be)zorgen	15
Schoonschip	16
Personalía	18
Negen vlootcollega's met pensioen	20

De scheidende redacteur

Na zo vele jaren het redacteurschap te hebben gevoerd over ons personeelsblad gaat Wim Wouters per 1 februari a.s. van zijn welverdiende pensioen genieten. Welverdiend, dat staat als een paal boven water, want degenen die Wim kennen zullen het er volledig mee eens zijn dat het alleszins verdiend is dat hij een punt achter zijn actieve loopbaan mag zetten. Jarenlang heeft Wim z'n uiterste best gedaan om 'Van en voor de Vloot', 'Tussen Schip en Ka' en nu 'Schip en Ka' leesbaar te maken en te houden voor het gevarieerde lezerspubliek. Hij slaakte nog wel eens de verzuchting 'hè wat jammer nou dat het dit keer weer zo'n verplicht nummer is geworden'. En met het woord verplicht bedoelde hij mededelingen en artikelen die in eerste instantie maar voor een beperkte groep lezers van direct belang waren en dan bij anderen al gauw

Een andere redacteur

Met ingang van dit nummer van 'Schip en Ka' staat mijn naam, Wouters, niet meer als redacteur in het colofon op pag. 2. Het personeelsblad staat voortaan onder het eind-redacteurschap van mijn opvolger Ruud Kleijn. Reeds het overgrote deel van de artikelen verschenen in de edities van vorig jaar was trouwens van zijn hand. De tijd die ik moest besteden aan het samenstellen van het gedenkboek, waarover u meer kunt lezen in de jaarrede van onze directeur ook weergegeven in dit nummer, maakte het mij onmogelijk in 1983, nog veel bij te dragen aan de samenstelling van 'Schip en Ka'. Het kostte mij wel even moeite het blad los te laten, uiteindelijk schreef ik sedert het kerstnummer van 1954 praktisch elke maand een of meer artikelen. Vanaf januari 1970 zelfs de meeste artikelen, omdat vanaf die maand de verzorging van het blad aan mij was toevertrouwd. Dat schrijven voor oorspronkelijk 'Van en voor de Vloot', later 'Tussen Schip en Ka' (dat woord 'tussen' zat mij nooit lekker en heb ik geleidelijk weggewerkt) heb ik altijd met veel plezier gedaan. Mede omdat ik

als saai of oninteressant overkwamen. Maar . . . ook die berichten moeten worden gepubliceerd. 'Schip en Ka' is voor een breed lezerspubliek. Vaak wordt er niet aan gedacht dat het blad een van de weinige banden is tussen het kantoor en het schip en de band tussen kantoor en thuis. Hoewel hij al geruime tijd geheel in beslag werd genomen met het schrijven van een historische verhandeling over onze maatschappij (z'n grote hartewens ging hiermede in vervulling) en vrijwel geen redactionele werkzaamheden verrichtte zal hij zeer zeker worden gemist in de toekomst. Wim, vanaf deze plaats: heel veel dank voor hetgeen je hebt gedaan voor Shell Tankers en voor 'Schip en Ka' in het bijzonder. Een gezonde en lange pensioentijd toegewenst!

De een gaat, de ander komt. Met ingang van dit nummer staat er een nieuwe naam in het colofon, die van Ineke Koot. Zij kwam onlangs bij de sectie Personeelsvoorlichting en maakt thans ook deel uit van de redactie van 'Schip en Ka'.

mij ervan bewust was, dat juist ons aller maandblad niet alleen diende om ontwikkelingen binnen onze maatschappij te belichten, dus een soort achtergrond voor de lezers op te bouwen naast de vele mededelingen, maar ook omdat ik me altijd heb gerealiseerd, dat het blad praktisch de enige, regelmatige communicatie was tussen Shell Tankers enerzijds en de ouders respectievelijk echtgenoten van de zeevarenden anderzijds. Ik ga hier niet mijmeren over de vele soorten artikelen, acties en verslagen die in die vele jaren uit mijn pen vloeiden. Wel wil ik even stilstaan bij de medewerking die ik heb mogen ondervinden van collega's van vloot en wal, in de vorm van vraaggesprekken, bijdragen die ik spontaan (of na enige pressie mijnerzijds) mocht ontvangen of suggesties die mij werden gedaan over te schrijven artikelen. Daarvoor ben ik altijd uitermate dankbaar geweest, juist omdat op die wijze het blad een schakering van artikelen kon bieden waaruit 'elck zijns wils' kon putten. Gaarne vraag ik al degenen die mij in de loop der jaren, aan boord en aan de wal, hielpen 'Schip en Ka' te maken tot een blad dat, naar ik vertrouw, het lezen waard was, ook mijn opvolger bij te staan.

Organisatie-schema in februari

De ervaring heeft ons geleerd dat een organisatie-schema nooit voor langere tijd ongewijzigd blijft maar met het oog op een aantal wijzigingen per 1 februari 1984 leek het ons beter het organisatie-schema van de STBV-kantoororganisatie dit keer niet in de januari- maar in de februari-uitgave van dit blad af te drukken.

De redactie wenst alle lezers en lezeressen een in alle opzichten gezond en voorspoedig 1984

Amerikaans visum voor alle meevarende echtgenotes

De Amerikaanse immigratiedienst stelt tegenwoordig als eis dat meevarende echtgenotes aan boord van schepen die een Amerikaanse haven aandoen, in het bezit zijn van een U.S. visum op straffe van 1000 dollar boete.

Om moeilijkheden tijdens de reis te voorkomen dienen voortaan meereizende dames in **alle** gevallen voor vertrek naar boord te zijn voorzien van een U.S. toeristenvisum (dat is visum B 2). Vrijwel altijd kan dit tijdens kantoorbezoek te Rotterdam worden geregeld. In verband hiermede is het in uw eigen belang dat u tijdig van te voren een telefonische afspraak met ons maakt (toestel 6124 of 6156).



v.l.n.r. J. J. Osinga (DFMO/1), gezagv. W. Croes, gezagv. J. Bosman, een US Coast Guard-vertegenwoordiger, gezagv. J. Snel

Let op! Betaal niet te veel loonbelasting!

Per 1 januari 1984 is, na de te verwachten goedkeuring van het Parlement, de nieuwe wetgeving betreffende de loon- en inkomstenbelasting van kracht geworden. In verband hiermede is of wordt een nieuwe werknemersverklaring voor de loonbelasting aan u uitgereikt of toegestuurd. Uit de bijbehorende toelichting blijkt dat degenen die niet tijdig de ingevulde en ondertekende werknemersverklaring hebben toegestuurd, te worden ingedeeld in de duurste tariefgroep, namelijk groep I. Omdat door de stakingen bij de Staatsdrukkerij de productie en verzending van de werknemersverklaringen zeer laat heeft plaatsgevonden zal mogelijkerwijs niet van iedereen de werknemersverklaring tijdig worden terugontvangen. Alhoewel in verband hiermee wellicht enige soepelheid van de Overheid kan worden verwacht, raden wij u in uw eigen belang toch dringend aan de werknemersverklaring **per omgaande** ingevuld en ondertekend aan de sectie DFP/3 (voor zeevarenden) te retourneren. Onze walmedewerkers zullen hieromtrent individueel worden ingelicht.

Uitreiking AMVER-certificaten 1982

Al heel wat jaren achtereenvolgend, op uitnodiging van de Amerikaanse consul te Rotterdam, de uitreiking plaats van de AMVER certificaten en wimpels. De op het jaar 1982 betrekking hebbende onderscheidingen werden op 30 november jl. tijdens een bijeenkomst in het Hilton Hotel te Rotterdam aan de afgevaardigden van de diverse maatschappijen ter hand gesteld. In totaal 18 van onze schepen hebben ten minste 128 dagen in de AMVER-plot gezeten, dank zij hun tijdige melding bij aanvang van een oceaanreis. De 'Lepton' en de 'Marinula' kwamen in aanmerking voor de gouden wimpel. Dat betekent dat deze schepen 5 jaar ononderbroken aan het AMVER-systeem hebben deelgenomen. De 'Onoba' en de 'Tagelus' viel de welverdiende eer te beurt de purperen wimpel in ontvangst te nemen voor 10 jaar deelname. De 'Cinulia' blijft nog aan kop met 13 jaar deelname zonder onderbreking. De lijst van schepen met

achter de naam het aantal jaren van ononderbroken rapportage ziet er als volgt uit:

Abida 4	Latirus 4
Cinulia 13	Lepton 5
Crania 1	Macoma 9
Dallia 1	Marinula 5
Felania 1	Ondina 2
Felipes 3	Onoba 10
Fossarus 6	Sepia 1
Laconica 2	Tagelus 10
Latia 2	Zaria 1

Voor de 'Macoma', 'Marinula' en de 'Sepia', kwam in 1983, door verkoop, een eind aan de deelname. Jammer, want de purperen wimpel voor de 'Macoma' was al in zicht . . .

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2057	15.11.83	Ongeval op 'Acmaea' (PCOR)
2058	16.11.83	Rapportage m.b.t. pers. veiligheid (PCOR)
2059	18.11.83	Vakatures (PCOR)
2060	22.11.83	Duikersassistentie
2061	24.11.83	U.S.- visas (PCOR)
2062	30.11.83	Lijst uitstaande punten
2063	30.11.83	Koersen (PCOR)
2064	1.12.83	Aanv. scheepsregl. deel III (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

Mededeling van het S.M.S./O.M.S.

Bij de toezending van het jaarlijkse informatieformulier bevond zich onder meer de contributietabel voor het jaar 1984 zoals deze door het Hoofdbestuur is vastgesteld.

Er zijn een aantal wijzigingen aangebracht zoals een reductie van het aantal inkomensgroepen van twaalf naar vijf, waarbij de inkomens tot f 30.000,— in één inkomensgroep zijn ondergebracht (a) en een aanpassing van contributie en normen (b en c). Het Hoofdbestuur heeft gemeend hiertoe te moeten overgaan om de volgende redenen:

a. In bepaalde inkomensgroepen van de 1983-tabel komen praktisch geen leden meer voor. In verband hiermede is de opklimming van f 5.000,— per inkomensgroep gebracht naar f 10.000,—

b. Er heeft een versterkte verschuiving plaatsgevonden van actieven naar gepensioneerden, met andere woorden van de relatief goedkopere naar de relatief duurdere groep. Dit wordt mede veroorzaakt doordat leden die tot aan de datum van pensionering verplicht verzekerd waren na hun pensionering volledig S.M.S./O.M.S. lid kunnen worden. Het gevolg hiervan is, dat de kosten van de gepensioneerden meer toenemen dan bij de actieven afnemen.

c. Hoewel bij het vaststellen van de contributie het draagkrachtprincipe een belangrijke factor vormt, wordt dit uitgangspunt beperkt door de eis dat het lidmaatschap van het S.M.S./O.M.S. voor alle leden aantrekkelijk moet zijn. De concurrentie van de commerciële verzekeringsmaatschappijen stelt in dit verband limieten aan de mogelijkheden van het Fonds.

Op grond van het bovenstaande is het Hoofdbestuur van mening dat de nieuwe contributietabel aanvaardbaar is voor alle fondsleden.

O.R. VERSLAG

Veiligheid Sociaal beleid 1984

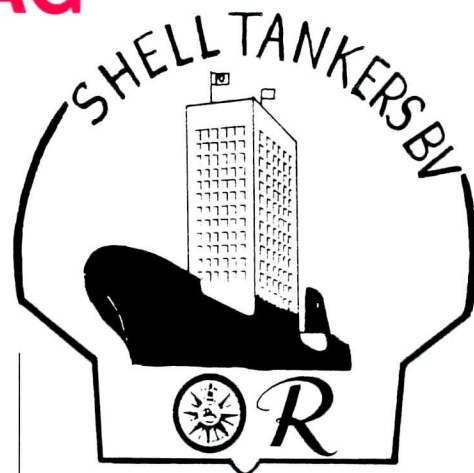
De OR- en overlegvergaderingen van 1 en 2 december jl. waren de laatste OR-bijeenkomsten in 1983. Het ligt in de bedoeling nog een vergadersessie te houden, op 30 en 31 januari a.s., voordat de OR-leden in de week van de 20e februari in Hoenderloo bijeen zullen komen voor de jaarbijeekomst.

Niettegenstaande de ambtenarenacties die ook het treinvervoer niet ongemoeid lieten was iedereen in staat om tijdig de vergadering te bereiken. Maar voor de thuisreis, een dag later, moest volop worden geïmproviseerd want rond Rotterdam was onverwachts de treinloop tijdelijk onderbroken. Joop Ouwens kon wegens ziekte de vergaderingen niet bijwonen. OR-voorzitter Wouter Kalkman kon, bij de opening van de eerste overlegvergadering, tevreden vaststellen dat het quorum aanwezig was. Bij aanvang van de overlegvergadering verzocht de bestuurder de aanwezigen staande, stagiaire werktuigkundige E. J. C. Bollen te herdenken, de collega die onlangs op zo'n tragische wijze door een ongeval aan boord van de 'Acmaea' om het leven kwam.

Mede naar aanleiding van dit gebeuren benadrukte de bestuurder hoe noodzakelijk het is om aan het onderwerp 'Veiligheid' de grootst mogelijke aandacht te blijven besteden. Bovendien moet een ieder z'n verantwoordelijkheid beseffen, niet alleen voor zichzelf maar ook voor een ander. Elk ongeval, hoe licht ook, is een potentieel ernstig ongeval. Hij was van mening dat elk ongeval kan en dus moet worden vermeden. Later werd, in aanwezigheid van de heer H. Steenstra, DFMS/3, nog geruime tijd over 'Veiligheid' gesproken. De OR vindt het onderwerp zo belangrijk dat de bestuurder werd verzocht het onderwerp veiligheid voor de eerstkomende tijd als vast punt op de agenda te plaatsen, een voorstel waarmee de heer Rasterhoff volledig instemde.

Opleggen schepen in Noorwegen

Tijdens het agendapunt 'Mededelingen van de bestuurder' werd bekend gemaakt dat 'Latia' eind december '83 begin januari '84 zal worden opgelegd. Dit is geheel volgens plan. De heren Busker en De Ruiter zijn naar Noorwegen geweest en hebben in de Aalesund Fjord, nabij het plaatsje Molde een geschikte plaats gevonden om het schip op te leggen. Op een vraag van de OR of de 'Latia' in eigen



beheer zal worden opgelegd antwoordde de bestuurder bevestigend. Ten tijde van de vergadering waren nog geen nadere gegevens bekend voor wat betreft de scheepsbezetting tijdens de oplegperiode, de arbeidsvoorwaarden voor hen die aldaar zullen worden te werk gesteld en de technische voorzieningen ter plaatse.

Scheepsgezellendag

Inmiddels heeft op kantoor een tweede bijeenkomst voor scheepsgezellen plaatsgevonden. Deze ontmoetingen worden gehouden tegen de achtergrond van een moderne bedrijfsvoering aan boord en de positie die door de scheepsgezellen daarbij wordt ingenomen. Gediscussieerd wordt over vragen zoals: Hoe ervaren de scheepsgezellen hun vooropleiding? In hoeverre sluit de theorie aan bij de praktijk? De OR, bij monde van Ruud Verhoeve, vroeg de bestuurder of er al een evaluatie van de resultaten van de twee gehouden bijeenkomsten heeft plaatsgevonden, of zal worden doorgegaan met het houden ervan en zo ja, in welke vorm. De bestuurder antwoordde, nadat diens adviseur Van Dalen die zoals gebruikelijk tijdens de overlegvergaderingen aanwezig is, nog wat nadere informatie had gegeven, dat thans een evaluatie wordt gemaakt. Nu reeds staat vast dat zal worden doorgegaan met het houden van deze bijeenkomsten. Behalve hier en daar wat aanpassingen zal de aanpak fundamenteel dezelfde zijn. Van Dalen weersprak het gerucht als zou zijn beslist van acht naar zes scheepsgezellen aan boord terug te gaan. 'We praten thans nog over een **mogelijk** toekomstmodel'.

Veiligheid

De heer Steenstra was uitgenodigd om tijdens de vergadering enkele punten van het veiligheidsbeleid nader te belichten. De maanden september en oktober 1983 waren uitzonderlijk gunstig voor wat betreft het aantal ongevallen met arbeidsverzuim (de zogenaamde 'OMA's'). Het zag er even naar uit dat deze maanden geheel zonder 'OMA'



Gunstige veiligheidscijfers, mede dank zij oefeningen aan boord . . .

waren verlopen maar in november bleek dat er toch nog één gedurende die periode had plaatsgevonden. Maar dat neemt niet weg dat we heel lang terug moeten gaan voor we zo'n gunstig resultaat bereikten, aldus Steenstra. Helaas hebben zich tijdens de maand november twee ongevallen voorgedaan, waaronder één met dodelijke afloop. Tot en met november hebben op de vloot in totaal 36 ongevallen met arbeidsverzuim plaatsgevonden. Zoals de zaken nu staan houdt dat in dat de 'frequency rate' voor heel 1983 waarschijnlijk onder de 5 zal blijven, een verbetering van 25% ten opzichte van 1982.

3.3. in 1984

Mogen we met het bereikte resultaat tevreden zijn? Volgens de bestuurder zijn we hiermee zeker op de goede weg maar . . . we zijn er nog lang niet. Zeker niet als we kijken naar de cijfers van onze collega's bij S.T.U.K. (3.3. à 3.5.) en Deutsche Shell (2.3.!!). Steenstra liet aan de hand van een overzicht de ontwikkelingen van de afgelopen 20 jaar bij STBV zien. Sinds de instelling van het instituut veiligheidsinstructeur/officier is in korte tijd de 'frequency rate' van 12 naar 6 à 8 teruggebracht. Dit resultaat kon worden bereikt door de controle op de apparatuur aan boord, het verzorgen van lezingen en het houden van oefeningen. Samen met een aantal anderen heeft Steenstra een poosje geleden een bezoek gebracht aan de Amerikaanse vestigingen van Exxon en Dupont, bedrijven die bekend staan om hun uitzonderlijk lage ongevalscore. De veiligheidscijfers van bij voorbeeld de chemische fabrieken van Dupont zijn 14 maal beter dan alle andere chemische industrieën in de USA. Het bezoek aan de Verenigde Staten heeft geresulteerd in een rapport waarin aanbevelingen worden gedaan die inmiddels door het management van STBV zijn

geaccepteerd. Het pakket maatregelen waarover de vloot eerder in 1983 werd geïnformeerd is een direct uitvloeisel uit het genoemde bezoek. De bestuurder stelde als **target voor 1984 een 'frequency rate' van 3.3.**

Niet te veel in detail

Er was alle gelegenheid voor de OR om over veiligheidsaangelegenheden uitgebreid van gedachten te wisselen. Bij monde van Jaap van der Pas pleitte de OR om het ongevalsaangifte-formulier door betrokkene voor gezien te laten tekenen. Zij krijgen dan onder ogen hoe de veiligheidscommissie aan boord over het gebeurde denkt. De bestuurder vond dit een uitstekend idee. Aanpassing van het formulier zal door middel van een instructie aan de vloot worden doorgegeven. Een der OR-leden zag gaarne in het 'Nieuws van Shell Tankers' en het 'Veiligheidsbulletin' wat meer uitgebreide beschrijving omtrent de omstandigheden die tot ongevallen hadden geleid. Steenstra toonde zich bereid sommige ongevallen verder uit te werken. De bestuurder waarschuwde ervoor niet te veel in detail te gaan. 'Een zekere mate van zorgvuldigheid moet in acht worden genomen. Sommige gevallen dwingen ons tot terughoudendheid, bij voorbeeld als een zaak nog in onderzoek is'. Door de OR-leden werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog een aantal zaken op veiligheidsgebied aan te kaarten. Zoals het brengen van meer uniformiteit in de helioper behandeling instructies en het stimuleren van vervangende arbeid bij een ongeval met arbeidsverzuim en rapportage hierover aan kantoor. Dit laatste brengt wellicht de 'frequency rate' naar beneden. De gestelde vragen zullen worden doorgeleid naar Fleet-management.

Met betrekking tot het uit te geven persoonlijke veiligheidsboekje had de OR, voor wat betreft de tekst, enige bedenkingen. In het vorige OR-verslag heeft U daar eveneens over kunnen lezen. Het bestaan van zo'n boekje zou wel eens een nadelig effect kunnen hebben voor de houder ervan. Inmiddels is, door het op verzoek van de OR aanbrengen van enige wijzigingen, die vrees weggenomen en de leden gingen thans akkoord met de uitgave van het boekje.

Sociaal beleid 1984

De aandachtspunten voor het sociaal beleid 1984 werden niet alleen vanuit de personeelshoek maar uit het gehele management bijeengebracht. Voordat de behandeling in de OR plaatsvond was er al een voorbespreking geweest tussen Van Dalen en leden van de Commissie Sociaal Beleid van de OR. Het door de maatschappij te voeren sociaal beleid wijkt in wezen niet af van dat voor 1983. Hieronder volgt de woordelijke weergave van een belangrijk deel uit de notitie die de OR van DFP ontving.

'Aangenomen wordt dat het klimaat waarin Shell Tankers in 1984 zal opereren niet veel zal afwijken van dat van 1982 en 1983. Nog steeds wordt de wereldtankermarkt geconfronteerd met een groot overschot aan scheepscapaciteit, terwijl er geen tekorten zijn, die wijzen in de richting van een fundamentele verbetering op korte termijn. Onze maatschappij heeft dan ook nog steeds te maken met een kleiner wordende vloot. Dat onze vloot door nieuwbouw 'verjongd' wordt mag – met andere onder handen zijnde projecten – gezien worden als een teken dat wij desondanks springlevend zijn. Het beleid blijft gericht op de lange termijn, waarbij de in het verleden uitgestippelde koers gehandhaafd zal blijven.

Ook voor 1984 luidt de voornaamste doelstelling: 'Het verwerven van een zo groot mogelijk aandeel in de transportbehoeften van de Groep en die van derden'. Ook in 1984 blijft voor de realisatie van deze doelstelling noodzakelijk dat

- a. de kosten per ton/mijl ten hoogste gelijk, doch bij voorkeur lager zijn dan die van anderen;
- b. de kwaliteit van de prestaties tenminste gelijk, doch bij voorkeur hoger is dan die van anderen.

(Deze voorwaarden zijn zeer nauw met elkaar verbonden; indien aan a. niet wordt voldaan, dient onder b. daarvoor compensatie te worden gevonden.)

Uit het bovenstaande mag geconcludeerd worden dat in 1984 ook het sociale beleid zal plaatsvinden tegen de achtergrond van een kleiner wordende vloot met een daaraan zowel op de vloot als aan de wal aangepaste personeelsbezetting, alsmede een zeer beperkte financiële ruimte.'

Tijdens de voorbespreking met Van Dalen had de Commissie Sociaal Beleid De 'Latia' wordt opgelegd



een aantal vragen gesteld met betrekking tot het beleid in 1984. Ook kwamen spontaan nog wat vragen op gedurende de behandeling in de overlegvergadering. Ze werden tot tevredenheid van de aanwezigen door de heren Rasterhoff en Van Dalen beantwoord.

Een van de vragen had betrekking op de toekomst van de conventioneel opgeleide officieren bij onze maatschappij. Is er al iets concreets bekend omtrent hun verdere opleiding? De bestuurder vertelde dat een en ander nog in een voorbereidend stadium is. Er zijn gesprekken gaande met een aantal betrokken partijen: zeevaartscholen, ministeries, e.a. Hij was verheugd dat dank zij de workshops betrokkenen zich de vraag zijn gaan stellen wat zij moeten doen met betrekking tot hun toekomst.

Hieruit blijkt een stuk verantwoordelijkheid voor de eigen toekomst. En het is bepaald niet iets gerings waar we nu over praten. Een andere vraag betrof het effect van de cursussen werkoverleg. Dus de resultaten ervan. De bestuurder vond dit een moeilijk te beantwoorden vraag. Toch had hij aanwijzingen dat dank zij werkoverleg aan boord en werkoverleg schip/wal wel degelijk een positieve bijdrage wordt geleverd aan het gehele bedrijfsgebeuren. Werkoverleg is een mentaliteitskwesie en vraagt ons aller constante aandacht en inspanning. Voor wat betreft de walorganisatie deelde hij desgevraagd mede dat er zeker geen reorganisatie op komst is. 'We hebben een walorganisatie waar we best mee uit de voeten kunnen. Wel vindt bij voortduring een inventarisatie plaats'.

Nieuwbouw

Over de komende nieuwbouw kon de bestuurder erg summier zijn. Het bouwcontract en de charter-overeenkomsten zijn getekend. 'Dat is het belangrijkste voor ons. Wij hebben de garanties dat de financiering via groepsmiddelen kan plaatsvinden.'

Brugdagen 1984

Een van de laatste punten op de agenda betrof de twee brugdagen over 1984. Een aangelegenheid waar de walcollega's mee te maken hebben. Een brugdag is een dag die tussen twee vrije dagen ligt en in overleg tussen de OR en de bestuurder als verplichte vrije dag, ten laste van het verlof, kan worden aangemerkt. Voor 1984 komen de 24e en de 31e december als brugdag in aanmerking. De OR vond wel dat hierdoor het op alle fronten bereikbaar zijn voor langere tijd onderbroken zou zijn. Echter, na het afwegen van de pro's en contra's ging de raad akkoord deze twee dagen als brugdag aan te merken. Sluiting van het kantoor tijdens genoemde dagen zal een aanzienlijke besparing aan energie kunnen opleveren.

Loffelijk voorstel

Tijdens de rondvraag werd op verzoek van kiesgroep 'C', met instemming van de

Aanwezig op de vergadersessie op 1 en 2 december 1983 waren:

Groep A

Jan Alsmas
Ton van Haften
Wouter Kalkman
John van Kesteren
Simon Neeleman
Jaap van der Pas
Hans van der Schee
Frank Vergroesen

Groep B

Max Kumentas
Ruud Verhoeve
Albert Vrolijk

Groep C

Jillis van Duuren
Chris de Goeij
Piet Huigen
Ineke Koot

OR, het voorstel gedaan aan de bestuurder om het walpersoneel van STBV bij reizen **binnen** Europa 'Economy class' te laten vliegen in plaats van de veel duurdere 'business class'. Het verschil tussen beide klassen is in geld uitgedrukt zeer aanzienlijk maar ten opzichte van de extra's minimaal. Vooraf was contact geweest met degenen aan de wal die te maken hebben met reizen binnen Europa. Op een vliegduur van niet meer dan drie uur, zoals in Europa, zou 'economy class' vliegen geen enkel bezwaar vormen. De bestuurder toonde

zich aangenaam verrast met dit, zoals hij noemde, loffelijke voorstel. Hij zou deze suggestie 'meenemen', afstemmen met de andere Shell-maatschappijen en hier te geleger tijd op terugkomen. Hierna sloot de OR-voorzitter de vergadering, maar niet voordat de bestuurder de OR-leden had bedankt voor hun inzet in het afgelopen jaar. 'Het is een druk en spannend jaar geweest waarin vele goede dingen zijn gebeurd'. Hij hoopte in 1984 op eenzelfde constructieve wijze van medewerking zoals dat ook in 1983 het geval is geweest.

OR-allerlei

Besloten werd om de collega's van de postkamer van Shell Nederland te bedanken voor al hetgeen zij hebben gedaan om tijdens de recente poststaking de post van en naar onze schepen, zo goed als onder de omstandigheden mogelijk was, doorgang te doen vinden.

Eind november zijn zestien collega's, die tijdelijk bij Tunirex tewerkgesteld zijn, op kantoor uitgenodigd om 'bij te praten' over STBV. Tien van hen werden vergezeld van hun echtgenote. Uit reacties is gebleken dat het gesprek verhelderend is geweest en zeer op prijs werd gesteld. Het einde van de tewerkstelling van de eerste groep bij Tunirex zal niet voor het vierde kwartaal 1984 zijn. Binnenkort zal een tweede groep Tunirex-mensen ons kantoor bezoeken.

Van de twaalf werkloze jongeren die in het kader van het Shell-jeugdplan voor rekening van onze maatschappij een opleiding volgen aan de bedrijfsschool te Pernis moest er één wegens dringende redenen afhaken. De algemene indruk is dat het niveau van de vooropleiding van de jongeren wat lager is dan werd verwacht. Ze werden – mogelijk voor het eerst in hun leven – met huiswerk geconfronteerd. De opleiding in Pernis zal met één maand worden verlengd en daarmee op vier maanden komen om de deelnemers toch die opleiding mee te geven die de maatschappij zich als

minimum norm heeft gesteld.

Wim Wouters, tot voor kort de OR-verslaggever voor 'Schip en Ka' kwam nog even terug. Nu echter om afscheid te nemen. Hij gaat binnenkort met pensioen. Uit naam van de gehele OR bedankte de voorzitter, Wouter Kalkman, Wim voor wat hij in de afgelopen jaren op het gebied van de OR-verslaggeving heeft gedaan. Hij gaf een eerlijk verslag. Geen der partijen sparend en zodanig verwoordend dat het de achterban duidelijk werd op welke wijze het overleg plaatsvond en onder welke voorwaarden overeenstemming werd bereikt. Een boekenbon en de allerbeste wensen voor de toekomst vergezelden hem, toen hij, na een ieder persoonlijk de hand te hebben gedrukt, de vergadering verliet.

Tot aan de volgende vergadering (30 en 31 januari a.s.) is als vlootlid van de Commissie Dagelijkse

Aangelegenheden gekozen Albert Vrolijk. Ruud Verhoeve werd herkozen als voorzitter van de Commissie Vloot Aangelegenheden en Jaap van der Pas werd gekozen als secretaris van de C.V.A. Tenslotte werd Piet Huigen herkozen als plaatsvervangend voorzitter van de OR. en Ton van Haften als plaatsvervangend secretaris van de OR.

Als onderwerpen van bespreking tijdens de OR-vergadering van 30 en 31 januari a.s. zullen ondermeer ter tafel komen de eindrapportage over de civiele dienst aan boord van de 'F'-schepen, veiligheid en de raamagenda voor 1984.

Toespraak gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 21 december 1983

Vanaf deze plaats een woord van welkom aan u allen die de weg naar het Shell-Gebouw vandaag weer gevonden hebben. Ook een speciale groet aan de vele collega's op zee, die dank zij de video-opnamen die nu worden gemaakt, achteraf toch getuige kunnen zijn van dit jaarlijks gebeuren. Op zichzelf een belangrijk gebeuren, omdat het de goede gewoonte is bij een gelegenheid als deze terug te zien op het jaar dat achter ons ligt en een indruk te geven van de plannen die bij de directie leven voor het jaar dat voor ons ligt. Een bijzonder jaar ook, 1984, want het wordt een gedenjaar voor onze maatschappij.

Allereerst wil ik evenwel melding maken van degenen die ons in 1983 zijn ontvallen tijdens actieve dienst, namelijk van de vloot: hovo Groenendijk, 2e wtk Wolsink hoofd bediende Ploegers, stagiair Bollen en scheepsgezel Kandy, terwijl wij van de walorganisatie het verlies betreuren van de heren Doeksen, Van der Kolk en Verschut. U weet waarschijnlijk nog onder welke tragische omstandigheden een aantal van hen het leven verloor. Daarom gaan juist op een dag als vandaag onze gedachten uit naar de nabestaanden van onze ex-collega's, alsmede naar degenen die langdurig ziek zijn.

1983 is echter ook een jaar geweest waarop we in vele opzichten met voldoening en – zij het gepaste – trots kunnen terugzien. De meeste beleidsvoornemens konden worden gerealiseerd. Successen werden behaald op velerlei gebieden zoals bunkerbesparing, dokkingen, ladingbehandeling, reorganisatie van de civiele dienst, verbruik van reservedelen, financiële en performance rapportages, enz. De behaalde successen zijn een weergave van de grote inspanningen die het personeel, zowel op de vloot als aan de wal, zich ook in 1983 heeft getroost. Vanaf deze plaats en voor het oog van de camera's wil ik graag mijn dank en bovenal respect uitspreken voor de in 1983 geleverde prestaties.

Vorig jaar heb ik u de verzekering gegeven dat, ondanks de moeilijke marktomstandigheden, onze blik gericht diende te blijven op de toekomst en dat vlootvernieuwing voor de directie de hoogste prioriteit had. Zoals u allen inmiddels weet zijn wij onlangs overgegaan tot het bestellen van drie tankers van omstreeks 85.000 ton elk. Deze drie schepen zullen in de tweede helft van 1985 worden opgeleverd en in de vaart genomen. De bestelling van deze schepen heeft nogal wat stof doen opwaaien. Ik wil echter met nadruk stellen dat Nederlandse werven in de gelegenheid zijn gesteld om deze order



binnen te halen. Indien wij echter de door hen geboden prijzen en levertijden hadden geaccepteerd, dan zou dit hebben geresulteerd in een voor STBV verliesgevende investering. Een investering die de levensvatbaarheid van onze maatschappij op langere termijn in gevaar zou hebben gebracht. Ik durf te stellen dat, indien wij er met z'n allen de afgelopen jaren niet in zouden zijn geslaagd om deze efficiency aanzienlijk te verbeteren, het zeer twijfelachtig zou zijn geweest of wij deze investering hadden kunnen rechtvaardigen.

Uit het feit dat is overgegaan tot het bestellen van drie nieuwe schepen mag niet worden geconcludeerd dat de 'crisis' op de wereldtankermarkt achter ons zou liggen. De vraag naar tankertonnage is in 1983 verder gedaald en het surplus wordt

thans geschat op meer dan 50% van een totale beschikbare capaciteit van ongeveer 300 miljoen ton. Dit ondanks het feit dat naar verwachting alleen al in 1983 een 30 miljoen ton scheepsruimte, een hoeveelheid gelijk aan die van 100 'L' klasse schepen, zal worden gesloopt. Uit deze cijfers zal het een ieder dan ook duidelijk zijn dat het wel eens tot het einde van de jaren tachtig zal kunnen duren voordat het evenwicht op de wereldtankermarkt zal zijn hersteld.

Er zijn evenwel enkele lichtpuntjes. Naar verwachting zal de vraag naar tankertonnage in 1984 niet verder dalen en zou zelfs voor het eerst in vele jaren enigszins kunnen stijgen, indien het herstel van de wereldeconomie zich zou voortzetten. Dit betekent dat we 'door het dal' zouden zijn en aan onze klim naar boven zijn begonnen. Maar laten we ons

niet vergissen. De weg naar boven is nog lang en steil.

Deze verwachtingen komen tot uiting in het vlootplan 1983. Dit plan sluit aan bij het in 1981 opgestelde vlootplan en trekt de daarin uitgezette lijnen door tot 1988. Naar verwachting zal de operationele vloot aan het eind van dat jaar bestaan uit ongeveer 20 schepen. Als men zich realiseert dat de vloot thans nog bestaat uit 31 schepen dan zal het een ieder duidelijk zijn dat het personeelsbeleid, net als in de afgelopen jaren, grote aandacht zal blijven krijgen. Op een aantal aspecten van het personeelsbeleid wil ik nader ingaan.

Zo is er het kwantitatieve aspect; een teruggang van 31 naar omstreeks 20 schepen houdt in een vermindering van het officierenbestand met meer dan 200 man over de komende vijf jaar. Dit aantal is vele, vele malen groter dan het aantal pensioneringen in die periode. Het personeelsbeleid zal derhalve gericht dienen te zijn op het vinden van mogelijkheden elders, zowel binnen als buiten de Shell Groep. Mogelijkheden die voor betrokkenen meer zekerheid en betere carrière perspectieven bieden. Bij het noemen van het woord carrière perspectieven denk ik meteen aan promotie. Was het aantal promoties in 1981 nog meer dan 100, in 1982 iets minder dan 50, in 1983 zal dit aantal niet veel hoger dan 25 zijn. Verheugend is het evenwel dat van het totale aantal aangekondigde promoties in 1983 er zes bevorderingen tot gezagvoerder waren en twee tot hoofdwerktuigkundige, waarmee een vorig jaar vanaf deze plaats gedane belofte is ingelost.

Een ander aspect van het personeelsbeleid is de vraag of het totale bestand evenwichtig over alle rangen is verdeeld. De oplossing voor een tekort in een hogere rang gecombineerd met overschot in een lagere rang is eenvoudig, namelijk promotie. Anders ligt dit indien er sprake is van een overschot in een hogere rang gecombineerd met een tekort in een lagere rang. Helaas verkeren wij voor sommige rangen in de laatstgenoemde situatie. Er is een overschot aan 2e werktuigkundigen, terwijl als gevolg van het terugkeren van in het buitenland geplaatste employeés een overschot aan 1e stuurlieden dreigt. En als ik praat over een overschot dan bedoel ik niet een tijdelijk, maar een structureel overschot. Zo structureel dat betrokkenen er rekening mee moeten houden dat de eindrang wel eens niet zou kunnen worden gehaald. Officieren in deze categorie zullen ook in 1984 onze speciale aandacht krijgen. In het afgelopen jaar heeft een aantal 2e werktuigkundigen de hen geboden kans gegrepen en heeft een functie bij een andere Groepsmaatschappij aanvaard. Ook in 1984 zal er voor een aantal 2e werktuigkundigen een dergelijke kans zijn. Deze en andere genomen maatregelen hebben evenwel niet kunnen voorkomen dat van tijd tot tijd door een aantal

officieren dienst wordt gedaan in een lagere rang dan waarin men is aangesteld. Helaas zal dit beeld in 1984 niet veranderen. Voorlopig zal bij toerbeurt nog dienst worden gedaan in een lagere rang, dit indachtig het Nederlandse gezegde 'gedeelde smart is halve smart'. Het vorig jaar aangekondigde toekomstige promotiebeleid heeft dit jaar nader gestalte gekregen. Aan de officieren in de promotiezone is extra aandacht besteed o.a. door hen tijdelijk waarnemend te laten varen, 'F' of nieuwe 'C' klasse ervaring te laten opdoen dan wel gerichte cursussen te laten volgen, waaronder de cursus werkoverleg. Voor alle promoties geldt dat gebleken geschiktheid de belangrijkste maatstaf is. Bevordering naar een hogere rang is een blijk van vertrouwen dat men de grotere verantwoordelijkheid voor schip, lading en opvarenden aan kan. In dit verband bedoel ik met de woorden 'grotere verantwoordelijkheid voor opvarenden' in het bijzonder de grotere verantwoordelijkheid voor de persoonlijke veiligheid van anderen.

Zoals vorig jaar reeds aangekondigd zijn er in de loop van dit jaar een groot aantal maatregelen genomen om de persoonlijke veiligheid te bevorderen. Dat deze maatregelen effect hebben gehad blijkt uit het feit dat er dit jaar 30% minder ongevallen met arbeidsverzuim zijn geweest dan in 1982. De behaalde 'frequency rate' van 4.4 is een van de laagste in onze historie. Dit is een positieve ontwikkeling die best gememoreerd mag worden. Echter, hoe verheugend deze ontwikkeling ook is, ze valt in het niet bij de constatering dat zich ook een aantal bijzonder ernstige ongevallen heeft voorgedaan, waarvan één met dodelijke afloop. Het moet en kan beter. Uitgangspunt van ons veiligheidsbeleid is en blijft onveranderd dat alle ongevallen kunnen en dienen te worden voorkomen. Ik ben ervan overtuigd dat werkoverleg en het benadrukken van het veiligheidsaspect in de werkplanning een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het bevorderen van de persoonlijke veiligheid. Deze en andere maatregelen kunnen evenwel nooit in de plaats treden van de verantwoordelijkheid die een ieder van hoog tot laag, zowel in de walorganisatie als aan boord van de schepen draagt voor zichzelf en mede-opvarenden.

Gezellen, en met name Nederlandse gezellen vormen een belangrijk deel van ons personeelsbestand. Hun aantal zal in de toekomst groeien. Dit alleen al is een reden om aan deze categorie opvarenden in de toekomst meer aandacht te besteden. In 1983 werd een aanvang gemaakt met zgn. gezellendagen, waarvan het doel was om hen niet alleen beter te informeren met betrekking tot het bedrijfsgebeuren, maar ook hen in de gelegenheid te stellen hun mening te geven ten aanzien van zaken zoals opleiding, ervaring, taakoverdracht, leefklimaat etc. Het ligt in de bedoeling

om ook in 1984 dit soort bijeenkomsten te organiseren.

Het verloop onder de Nederlandse gezellen blijft afnemen en zal in 1983 minder dan 10% bedragen. Dit betekent een verdere stijging van het gemiddelde ervaringsniveau, waardoor een belangrijke voorwaarde voor een verdere taakoverdracht is gecreëerd. Laten we ons wel realiseren dat taakoverdracht geen doel op zichzelf is, maar een middel om tot een verdere rationalisatie van de bedrijfsvoering te komen. Personeelskosten bedragen omstreeks de helft van onze operationele kosten. Per schip zijn dit enkele miljoenen gulden per jaar. Vandaar de dwingende noodzaak voor elke scheepsorganisatie om de aanwezige talenten maximale ontplooiingskansen te geven en vervolgens optimaal in te zetten.

De projecten die thans aan de gang zijn aan boord van de 'Flammulina', 'Caurica' en 'Cardissa' verlopen bemoedigend. Het 'Flammulina' project zal medio volgend jaar, na een proefperiode van ruim 2½ jaar, zijn definitief beslag krijgen. Nu, na 2 jaar praktische ervaring aan boord van dit schip is het duidelijk dat ons concept juist is. Het tempo waarin op andere 'F' klasse schepen het 'Flammulina' model zal worden geïntroduceerd is o.a. afhankelijk van de mate waarin voldoende ervaren SGO's beschikbaar komen. Vandaar de nadruk die is gelegd en in 1984 zal blijven komen te liggen op het inzetten van SGO's in de tegendisipline.

Ondanks de moeilijke personeelssituatie van nu moeten we het oog gericht houden op de toekomst. Evenals in 1983 zullen we in 1984 doorgaan met het in dienst nemen van een beperkt aantal jonge officieren; voorwaarde is evenwel dat ze een opleiding als semi-geïntegreerde officier hebben voltooid. Dit leidt dan direct tot de vraag wat de toekomstige positie van hun conventioneel opgeleide collega's zal zijn. Bij het beantwoorden van die vraag moeten we ons realiseren dat het hier gaat om een ontwikkeling op langere termijn. Dit mag echter geen reden zijn om ons niet nu reeds te bezinnen op deze problematiek en ideeën te ontwikkelen hoe op deze situatie moet en kan worden ingespeeld.

Tegen deze achtergrond zijn in 1983 vier conferenties gehouden waaraan werd deelgenomen door vertegenwoordigers van wal en vloot, van hoog tot laag, van conventioneel tot semi-geïntegreerd opgeleiden. Op de conclusies die tijdens deze conferenties werden bereikt wil ik hier niet ingaan. U heeft daarover in 'Schip en Ka' reeds het nodige kunnen lezen. Ik wil volstaan met te vermelden dat de deelnemers – unaniem – van mening waren dat het eindpunt van de rationalisatie nog niet in zicht is. Allen waren ervan overtuigd dat wij ons dienen aan te passen aan de wereld om ons heen, omdat deze zich nu eenmaal niet aan ons aanpast. Voor een ieder van ons houdt dit in dat hij of zij een stuk verantwoordelijkheid draagt voor de

eigen toekomst en hieraan dient te blijven werken. De Maatschappij wil hierbij helpen en onderzoekt thans in overleg met overheid en zeevaartscholen op welke wijze bijscholing kan plaatsvinden. Echter, de Maatschappij bijdrage moet zich beperken tot het creëren van de mogelijkheden; uiteindelijk moet men het zelf doen.

Tot dusverre heb ik gesproken over de vlootsituatie en het vlootpersoneel, waarmee mogelijk de indruk zou kunnen worden gewekt alsof er geen walorganisatie is dan wel dat deze organisatie geen problemen kent. Niets is minder waar. Wal en vloot zijn onverbrekkelijk met elkaar verbonden. De vlootinkrimping heeft niet nagelaten om ook de walorganisatie te beïnvloeden, zowel ten aanzien van de aard van de werkzaamheden als de omvang daarvan. Het personeelsbestand van de walorganisatie is de afgelopen jaren met zo'n 20% afgenomen. Een ontwikkeling die vrijwel geheel in lijn is met die van het vlootpersoneel. Het is verheugend dat ook hier deze reductie heeft plaatsgevonden dankzij natuurlijk verloop en overplaatsingen. Ook ten aanzien van het walpersoneel blijft het beleid in 1984 onveranderd.

De afgelopen jaren hebben de grote waarde aangetoond van goed overleg met het orgaan dat u allen vertegenwoordigt, namelijk de ondernemingsraad. Vanaf deze plaats wil ik graag een woord van dank uitspreken aan de ondernemingsraad, die kritisch maar altijd constructief heeft meegedacht en daarnaar heeft gehandeld. Kijkende naar de toekomstige ontwikkelingen is het van belang dat onze Maatschappij ook in de komende jaren beschikt over een goede ondernemingsraad. Eind 1984 zullen verkiezingen voor een nieuwe ondernemingsraad worden gehouden. Ik vertrouw erop dat ook dan weer voldoende kandidaten voor dit zo belangrijke werk naar voren zullen treden. De ervaring heeft geleerd dat terwille van de continuïteit met name op de O.R. leden uit de walorganisatie een vaak onevenredig groot beroep moet worden gedaan. Deze situatie wordt wel degelijk onderkend, vandaar dat met kandidaten degelijke werkafspraken zullen moeten worden gemaakt.

Ook in 1983 is er veelvuldig en intensief contact geweest met de F.W.Z. over een veelheid van onderwerpen. Ik ben ervan overtuigd dat de grote mate van openheid die daarbij is betracht het mogelijk heeft gemaakt om oplossingen te vinden voor de problemen waarmee beide partijen werden geconfronteerd.

In de aanhef heb ik reeds gezegd dat 1983 een jaar is geweest waarop we met trots kunnen terugzien. Dit neemt niet weg, dat er veel gebieden zijn waarop het nog beter kan. 1984 is in de geschiedenis van Shell Tankers B.V. een jubileumjaar. We kunnen aan dit jubileum een extra dimensie geven door 1984 in alle opzichten het beste jaar te maken uit

onze geschiedenis.

In 1984 is het 80 jaar geleden dat één van de voorlopers van STBV, de Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij werd opgericht. Het is ook het jaar waarin we het 25-jarig bestaan van STBV vieren. Ter gelegenheid van dit jubileum is door één van onze eigen employees, Wim Wouters, een man die met hart en ziel verknocht is aan onze Maatschappij, een gedenkboek samengesteld. Het resultaat van meer dan een jaar werk ligt hier thans voor mij. Ik kan u de verzekering geven dat het een geweldig boek is geworden. Als tastbaar bewijs van waardering voor de verrichte prestaties zullen alle employees een exemplaar van dit gedenkboek ontvangen. Daarbij wil ik niet vergeten degenen die zich in het verleden hebben ingespannen om onze Maatschappij te maken tot wat ze thans is. Ook onze gepensioneerden zullen daarom een exemplaar van het gedenkboek ontvangen. De eerste vier exemplaren zou ik hier graag willen uitreiken aan enkele personen in wie ik het verleden en heden gesymboliseerd zie. Ik zou de heer Franssen, als voorzitter

van de CNOOKS, de oudste in dienst zijnde gezagvoerder, kapitein Korsen, het oudste hier aanwezige bemanningslid, het hoofd voeding, de heer Onderstal en de oudste in dienst zijnde walemployee, de heer Wouters willen verzoeken naar voren te treden.

Het zal u ongetwijfeld opgevallen zijn dat tot dusver de afkorting PLA nog niet is genoemd. Laat niemand daaruit concluderen dat 'PLA dood' zou zijn. Integendeel, PLA is springlevend, evenals Shell Tankers B.V. Maar PLA is meer dan een enkel of een aantal projecten: het symboliseert de wil om ons voortdurend aan te passen aan veranderende omstandigheden. Met die wil kunnen we 1984 en de jaren daarna met vertrouwen tegemoet zien.

Tot slot wens ik u en allen die u dierbaar zijn een goed Kerstfeest, een voorspoedig en veilig 1984 en behouden vaart.'

INHOUDINGS- PERCENTAGES TER BEPALING BESCHIKBAAR TEGOED AAN BOORD

Uit vragen die via de Ondernemingsraad zijn binnengekomen blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over de functie en de samenstelling van het inhoudingspercentage, zoals dit is vermeld in het voorschottenboekje, dat aan boord wordt gehanteerd.

Functie van het inhoudingspercentage
De term 'inhoudingspercentage' is misleidend omdat dit percentage **niet** voor inhoudingen wordt gebruikt. Dit percentage wordt uitsluitend en alleen gebruikt om aan boord de bruto overwerkverdiensite om te rekenen naar een netto bedrag ter bepaling van het aan boord beschikbare tegoed. De enige en echte inhoudingen geschieden in de maandelijkse gagespecificatie.

De vaststelling van het inhoudingspercentage
Zoals bekend is de premieheffing voor de sociale wetten (ZF, WW en WAO) en de oudedagsvoorziening AOW gebonden aan maximum-bedragen die, evenals de percentages, door de regering worden vastgesteld. Deze percentages en maxima worden in de gagespecificaties met grote nauwkeurigheid gehanteerd. Om nu te bereiken dat bij de berekening van netto bedragen aan boord ook met de maximum-premiebedragen rekening wordt gehouden zijn er twee methoden

HET WETEN WAARD

om het inhoudingspercentage vast te stellen.

Methode I

Hierbij bestaat het inhoudingspercentage alleen uit het loonbelastingpercentage. Deze methode wordt toegepast bij de vier top-rangen omdat hier de hoogte van de maandgagte tot gevolg heeft dat in de gagespecificatie maandelijks de maximum-inhoudingen plaatsvinden van WW-, WAO- en AOW-premies.

Methode II

Hierbij bestaat het inhoudingspercentage uit de som van het loonbelastingpercentage en de inhoudingspercentages van WW, WAO en AOW en, waar van toepassing, de ZF. Deze methode wordt toegepast bij de overige rangen, omdat hier de hoogte van de maandgagte geen aanleiding geeft om in de gagespecificatie maandelijks de maximum-premiebedragen in te houden, zodat ook over overwerk e.d. premie inhouding moet plaatsvinden.

Het voorafgaande is slechts een globale weergave van de samenstelling van het inhoudingspercentage aan boord. De gedetailleerde samenstelling van dit inhoudingspercentage wordt u steeds bij uitreiking van uw voorschottenboekje overhandigd, waarbij op verzoek gaarne nadere uitleg zal worden gegeven.

Ruim negentig jaar tankvaart onder Nederlandse vlag

Nederland is nooit een land geweest waar de tankvaart, op kust- en binnenvaart na, een belangrijke rol heeft gespeeld. Door de jaren heen domineerde de droge lading vaart. De in ons land geregistreerde tankschepen droegen maar een betrekkelijk gering percentage bij tot het totaal aantal koopvaardij schepen waarop het rood-wit-blauw wapperde. Voor wat betreft de bruto-tonnage legden de tankers in de naoorlogse jaren wat meer 'gewicht' in de schaal maar dat was voornamelijk toe te schrijven aan een 'hausse' in de periode 1955-1965 en de na 1970 aan de vaderlandse vloot toegevoegde VLCC's. Met gepaste trots kunnen we stellen

dat de Nederlandse tankvaartvloot van de Royal/Duch, inclusief die onder de vlag van de Nederlandse Antillen, door de jaren heen de grootste in omvang was en nog steeds is in ons land. Deze vloot heeft er toe bijgedragen dat Nederland toch nog een, zij het bescheiden, rol kon (en nog steeds kan) spelen in het wereldwijde transport van olie en olie-produkten. Maar welke maatschappijen hielden zich eveneens met de tankvaart bezig? In het navolgende verhaal hopen wij u een indruk daarvan te geven. Allereerst de periode vanaf omstreeks 1890 tot aan de tweede wereldoorlog, vervolgens de periode daarna en tenslotte de huidige stand van zaken en een voorzichtige blik in de toekomst.

'Koninklijke' die als eerste een tankschip in ons land liet te boek stellen. Voor zover wij hebben kunnen nagaan was het de American Petroleum Company, een voorloper van de huidige Esso Groep, die in 1891 de met zeilen uitgeruste tanker 'Hainaut' van 1734 ton bruto (een groot schip voor die tijd), gebouwd in 1887, van Belgische onder Nederlandse vlag bracht. Thuishaven werd Rotterdam. In 1911 verwisselde het schip de Nederlandse met de Engelse vlag. Als 'Marti', geregistreerd in Cuba, kwam door een stranding in 1953 een eind aan het opmerkelijk lange leven (66 jaar!) van het schip. Niet alleen de 'Hainaut' liet de A.P.C. in 1891 in ons land registreren. Nog een hele vloot stoomtankers, de 'Chester', 'Charlois', 'Bremerhaven', 'La Campine', 'La Flandre', 'La Hesbaye' en de 'Ocean' werden door de vestigingen van de A.P.C. in Engeland, België en Duitsland naar de Nederlandse 'dochter', later bekend als de Petroleum Industrie Maatschappij, overgeboekt. In 1892 werd voor dezelfde maatschappij de eerste nieuwbouwtanker, de 'American' van 3897 brt. in dienst gesteld en drie jaar later kwam de 4157 tons 'Rotterdam' gereed. In 1894 had zich nog een rederij in Rotterdam gevestigd, de Holland American Cotton Oil Comp. De maatschappij bezat één schip, de stoomtanker 'A.C.O.' Een weinig fantasievolle naam . . . Slechts drie jaar, tot 1897 heeft deze 3623 tonner voor de 'Cotton Oil' gevaren en is daarna als 'Helios' overgegaan naar een Duitse rederij.

Niet de 'Koninklijke'

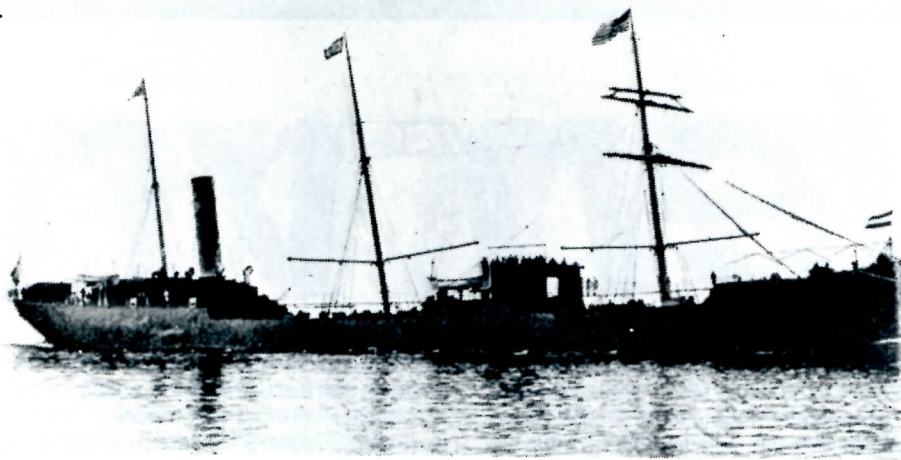
In 1896 bracht de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch Indië, meer bekend als de 'Koninklijke', haar eerste tankschip in de vaart. De 'Besitang' van 417 ton bruto. Dit was de start van een stormachtige ontwikkeling. We zullen hier, hoe nauw ons dit aan het hart ligt, niet te diep op ingaan omdat de evolutie van onze

maatschappij uitvoerig staat beschreven in de zojuist gereed gekomen historische verhandeling 'Shell Tankers – van Koninklijke afkomst'. Hoezeer wij ons beroepen en trots zijn op feiten zoals: de eerste Nederlandse tanker met dieselvoortstuwing was een Shell tanker, de grootste tanker voer onder Shell-kleuren, de Shell vloot was en is de omvangrijkste in ons land en meer van dat soort vrij opschepperig overkomende klanken was het niet de

Van Ommeren

Een in 1839 opgerichte maatschappij en 'steamship owners since 1878', zoals Lloyd's indertijd in een publicatie vermeldde, Phs. van Ommeren, thans uitgegroeid tot een wereldwijde organisatie. Een maatschappij met een hoogst interessant verleden. De zeegaande vloot heeft altijd bestaan uit droge lading schepen, tankers en gedurende lange tijd ook een aantal zg. 'seagoing barges'. In 1912 bouwde de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij het eerste tankschip voor Van Ommeren, de 'Mijdrecht' van 3478 brt. Een jaar later werd deze 'pionier' tanker gevolgd door de 'Wieldrecht'. Het vernoemen van de schepen naar 'drecht-steden' vindt nog steeds plaats binnen de Van Ommeren organisatie. Een leuke traditie! Ten tijde

Zeiltanker 'Hainaut', gebouwd in 1887, op de foto nog onder de Belgische vlag



s.s. 'A.C.O.', slechts drie jaar onder Nederlandse vlag

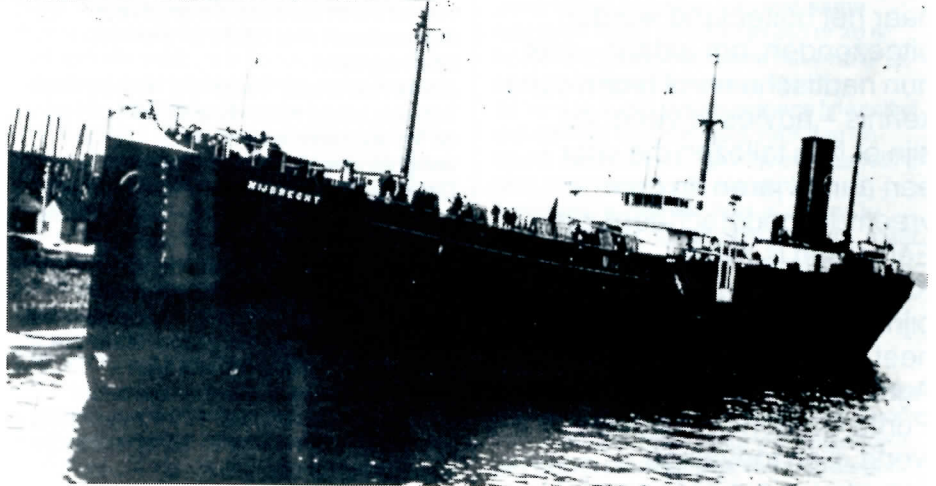
van de indienststelling van de 'Mijdrecht' en de 'Wioldrecht' bezat Van Ommeren ook twee zeegaande tanklichters van elk 800 brt, de 'Neerlandia' en de 'Frisia'.

Einde van tankeravontuur

In 1919 nam de Insulinde Tank Stoomboot Maatschappij te Amsterdam twee vrij nieuwe tankschepen over van de Britse Admiraliteit. Zeer grote schepen voor die tijd: 7300 brt. Zij ontvingen de namen 'California' en 'India'. Beide schepen gingen vijf jaar later over in handen van de Engelse Athel Line te Liverpool. Een kort leven onder Nederlandse vlag . . .

In de twintiger en dertiger jaren werden door enkele andere maatschappijen ook pogingen gedaan om een Nederlandse tankvaartrederij op te richten. Ze liepen veelal op een fiasco uit. Twee voorbeelden: Op 20 november 1927 verliet de 'Georgia', 5176 brt. en zojuist vanuit de Verenigde Staten aangekocht door de Hollandsche Tankboot en Olie Maatschappij te Amsterdam, de haven van Grangemouth. De bestemming was Abadan om aldaar een lading ruwe olie te gaan innemen. Het schip kwam echter niet ver. Tijdens zwaar weer verdaagde de 'Georgia' op de Hainborough Bank en brak in tweeën. 't Was meteen het einde van het tankeravontuur van deze maatschappij.

Drie jaar later ging de 'Sultan van Langkat', in 1898 als zesde schip in de



s.s. 'Mijdrecht', eerste tankschip van Van Ommeren

tankervloot van de 'Koninklijke' opgenomen, over naar een Rotterdams bedrijf, N.V. Groenewegen's Transport Onderneming. Slechts drie jaar heeft de 3151 brt. metende tanker, die inmiddels de naam 'Volley' had gekregen, de Nederlandse vlag gevoerd. In 1933 volgde verkoop naar Noorwegen. De naam Groenewegen komen we daarna niet meer in de scheepsregisters tegen . . .

Nee, het ging niet goed met de pogingen om de tankvaart van de grond te krijgen. De veelal op speculatieve basis aangeschafte tankschepen brachten

De tanker 'India' deed sterk aan een vrachtschip denken

verliezen in plaats van de beoogde winst. Slechts vier Nederlandse maatschappijen die aan de internationale tankvaart deelnamen konden het bolwerken in de jaren tussen de beide wereldoorlogen: Van Ommeren, de Petroleum Industrie Maatschappij, de verschillende Nederlandse Shell-maatschappijen en de in Indië werkzame Nederlandsche Koloniale Tankvaart Maatschappij.

74 tankschepen in 1930

Als we in 1930 eens kijken naar de in ons land geregistreerde tankschepen zien we het volgende plaatje:

50 stoomtankers met in totaal 160.724 brt.

24 motortankers met in totaal 100.521 brt.

In totaal dus 74 schepen met een gezamenlijke bruto tonnage van 261.255.

Gedurende datzelfde jaar 1930 bezat Engeland de grootste tankervloot ter wereld: 388 schepen met 2.165.208 brt., onmiddellijk gevolgd door de Verenigde Staten met 381 schepen met een ietwat hogere tonnage, namelijk 2.374.358.

Noorwegen was toen nog in opkomst als tanker-exploiterende natie maar was toch al goed voor 117 schepen met 781.575 brt.

Uit de veel hogere gemiddelde tonnage van de Noorse vloot is duidelijk te zien dat de tankschepen veel groter waren dan bij voorbeeld de Nederlandse.

De verklaring hiervan is dat de Nederlandse tankers veelal in de Indische archipel en in het Caraïbisch gebied waren ingezet. Gebieden met restricties met betrekking tot de diepgang.

(wordt vervolgd)



In den vre

Alhoewel collega's van de vloot thans in mindere mate dan voorheen voor enkele jaren naar het buitenland worden uitgezonden, om aldaar – met hun nautische en/of technische kennis – advies te verlenen, zijn er nog tallozen die voor een aantal jaren 'in den vreemde' gedetacheerd zijn. Eén ervan is Kees Koppendraaier, die nu sedert bijna een jaar onder een, wat heet, 'Technical Service Agreement' voor Maraven in Punta Cardon (Venezuela) werkt. Een toevallige debarkatie in die kleine plaats was aanleiding om Kees en zijn vrouw Liesbeth een bezoek te brengen.

Hoe onverwacht dat bezoek ook was, Liesbeth en Kees zwaaiden de deur van hun, naar Hollandse begrippen bijzonder ruime bungalow wijd open. Jammer dat het al te donker was om een foto te nemen van de voortuin, want die is in het bardroge en hete Punta Cardon een lust voor het oog en ook de trots van de familie. Trouwens, de grote achtertuin, met een ficus van zo'n 5 meter hoog, mag er ook zijn. Kees z'n mouwen waren, bij wijze van spreken, hoog opgestroopt, want juist op de zondag waarop 'Schip en Ka' binnenviel, was hij met een houweel een ondergrondse betonplaat uit de achtertuin aan het verwijderen, die de oorzaak was van zijn niet feilloze grasmal aldaar. Gezeten daarna in de wel zeer ruime 'porche', waar de passaatwind – gelukkig – doorheen woei, vertelde Kees over z'n werk en het leven van een ex-patriate in Venezuela.

Niet alleen schepen

Je mag dan als Shell Tankers-employé een puur scheepvaarttechnische achtergrond hebben, dat wil niet zeggen, dat je werk dan tot schepen beperkt blijft. Natuurlijk, met 2 gastankers, 3 produktentankers (ongeveer identiek aan onze 'F'-klasse) en 2 aan alle nieuwe Marpol-eisen aangepaste crude carriers

van ongeveer 65.000 ton, bezit Maraven al een aardige eigen vloot. Daar komt dan nog bij een sleepboot en een barge, die met de reeds genoemde tankers 'Flota' vormen, een eenheid die ongeveer overeenkomt met STBV binnen het Shell-concern.

Als ex-hoofd van 'veiligheid' binnen Shell Tankers kreeg Kees de opdracht om op de Venezolaanse vloot een veiligheidsbeleid van de grond te tillen. Dat krijgt nu gestalte in de vorm van een veiligheidsplan (safety manual), controles op de veiligheid aan boord van de Maraven-schepen, maar ook op schepen die men voornemens is te charteren. Daarvoor moet Kees ook veel op stap, recentelijk nog naar Houston. Maar ook in Venezuela zelf legt hij heel wat vlieg-kilometers af, want er zijn totaal negen havens waar de 'Flota' regelmatig aanloopt, waarbij juist de gastankers zijn bijzondere aandacht krijgen. Dat opvoeren van de veiligheid aan boord impliceert ook het houden van cursussen, waaraan ook personeel van de 'terminals' deelneemt. Dit op zijn beurt impliceert weer maatregelen om aan de wal de veiligheid nog verder op te voeren, zodat zijn werk zich niet beperkt tot de vloot zelf.

Moderne bedrijfsvoering?

Kees vertelt, dat op de Maraven-schepen nu nog zo'n 30 man dienst doen, maar dat ook daar de gedachten aan vermindering beginnen door te dringen. Ook in Venezuela groeien de bomen niet meer tot de hemel, zodat allerwegen op kosten wordt gelet. Onderhoud en reparaties worden evenwel hoe langer hoe meer naar de wal afgestoten (en dat zonder form 63, want alles wordt mondeling per radio gemeld). Mede omdat ook de Maravenschepen grotendeels met een onbemande machinekamer varen, is dertig zeker aan de hoge kant. Daarbij is er, wanneer reizen langs de Venezolaanse kust worden gemaakt, niet eens een radio-officier aan boord.

Opleiding van officieren op de Venezolaanse zeevaartscholen is zeer degelijk. Het zijn dan ook uitstekende zeelieden, zo vertelt Kees. Desondanks komen ook daar ongevallen voor, zo'n 2 à 3 per jaar. Overigens is het dragen van een veiligheidshelm in Venezuela net zo iets als bij ons 'een das op kantoor.' Trouwens, niet alleen op schepen wordt de helm veelvuldig gedragen, zelfs voor de vuilnisman is het een dagelijks hoofddeksel. Gelukkig is dit veiligheidsattribuut bij o.a. meren/ontmeren ook op onze schepen

een vaste gewoonte geworden. Bij het afmeren van de 'Cardissa' naast de 'Yavire' in Punta Cardon, medio november, deden onze collega's niet onder voor de opvarenden van het naar een Indiaans opperhoofd vernoemde Maraven-schip. Deze laatste kreeg wel voorrang op de 'Cardissa' bij het binnenloodsen en afmeren; ook daar is het hemd nader dan de rok.

Shell-gemeenschap

De familie Koppendraaier is niet de enige die, als ex-patriates, in Cardon zijn gedetacheerd. Er is een kleine, maar zeer hechte Shell-gemeenschap, bestaande uit Engelsen en Nederlanders. De meesten zijn afkomstig uit wat bij Shell heet MF, d.w.z. de 'manufacturing'-kant. Ook werkt in Cardon nog een zakere Huisman, die lang geleden, wel 35 jaar, bij de C.S.M. voer. Maar deze ex-collega, overbuurman van de familie Koppendraaier, is destijds na overplaatsing naar Venezuela, zijn examens in dat land gaan afleggen en heeft daarvoor ook de Venezolaanse nationaliteit aangenomen, wat een vereiste was.

Als we het nu toch over de Shell-gemeenschap in Cardon hebben, ook Lex de Coninck woont er nog en is toegevoegd aan fleet management, na eerst de nieuwbouw te hebben geregeld, met name in Finland.

Toch is aan een detachering in Venezuela een soort plafond voor een niet-Venezolaan. Men geeft er, net als in andere landen, de voorkeur aan collega's van de eigen nationaliteit op die functies te plaatsen zodra dit maar enigszins mogelijk is. Vandaar dat Kees zijn Venezolaanse assistent daarop nu al voorbereidt. Zou je bij voorbeeld blijvend een positie binnen Maraven ambiëren, dan betekent dat echt ook de Venezolaanse nationaliteit aannemen, net als ex-collega Huisman dat destijds deed. De Venezolaan is namelijk erg zelfbewust, accepteert weliswaar advies, maar wil in principe zo snel mogelijk alles zelf doen. In hoeverre een uitzending van twee jaar nog wordt verlengd, is daarom een vraagteken. De hechtheid van de Shell ex-patriates binnen Maraven leidt er wel toe dat nieuwelingen goed worden opgevangen. Dat is ook wel nodig als de echtgenote na enige tijd haar man volgt, zoals Liesbeth met drie kleine kinderen.

Gezinsleven

Daar sta je dan als vrouw, met drie – na de lange vliegreis – vermoeide kinderen.

meemde

Niet alleen werden ze bij aankomst opgevangen door collega's, maar er staat gelukkig ook een 'maraven-huis' klaar, gemeubileerd en al. Natuurlijk breng je toch een aantal persoonlijke zaken mee, plus – als dat gewenst lijkt – wat meubels die je er zelf ter plaatse nog bij koopt. Nu, bijna een jaar verder, heeft het gezin Koppendraaier twee van de kleintjes op een Nederlandse school. Het totaal aantal leerlingen daarvan bedraagt slechts zeven. Niet veel, maar ze hebben een goede leraar. Nadeel is, zo vertelt Kees, dat hun woordenschat toch kleiner is dan van leeftijdgenoten in Nederland. Maar daaraan zal ook wel het driejarig verblijf in Engeland debet zijn. De jongste Koppendraaier zit op een Venezolaanse kleuterschool, heeft daar ook heel wat Venezolaanse uitdrukkingen opgepikt. Zuiver Spaans is de taal er niet. Liesbeth en Kees volgden vòòr hun uitzending in Holland dan wel zo'n spoedcursus Spaans, op zichzelf erg goed, maar als gevolg van die vele Venezolaanse uitdrukkingen kom je er toch niet altijd mee uit, zelfs niet bij de slager. Maar de ex-patriates die er al waren helpen op allerlei wijzen. Liesbeth: 'De kinderen zijn een soort gemeengoed. Met oppas heb je geen problemen als je wilt gaan tennissen of er met je man eens uit wilt'. En menig weekend gaat de familie Koppendraaier ook met een hele groep naar een strandje een paar uur verwijderd

van Cardon, waar ze op het strand in tenten slapen en men de gehele dag kan zwemmen, en surfen. Er loopt geen weg naar dit strandje, zodat een aantal jeeps moet worden ingeschakeld, met een pick-up voor de bagage. Een enkele maal gaan ze ook een weekend naar een hotelletje in de bergen, waar een Hollander al sedert onheugelijke tijden een familiehotel heeft. Het is er koeler dan in Punta Cardon, de sinaasappelen kan je er zo van de bomen plukken. Elke dag wordt er op kantoor en in het hotel op de radio uitgeluisterd op een vaste tijd, om eventueel kamers te bespreken of boodschappen aan te nemen.

De vrouw des huizes

Liesbeth is het allemaal wel meegevallen. Ze had geen idee hoe het er zou zijn, vertelt ze. Zij stelde zich ook niets voor, dus het kon alleen maar meevallen. Persoonlijk, maar daar begint ze niet zelf over, is het voor haar – als artse – natuurlijk jammer dat ze haar beroep niet kan uitoefenen. Dat zou in Venezuela niet alleen weer drie jaar studeren betekenen, maar ook het verplicht aannemen van de Venezolaanse nationaliteit. Ze volstaat nu met het adviseren van de ex-patriates wanneer aan hen medicijnen zijn verstrekt, want daarin is men in Venezuela naar Europese begrippen erg

gemakkelijk. Is het ene niet voorradig in de apotheek, dan neemt men er het volgende potje met pillen. Er zijn in dat land overigens veel werklozen, ook de criminaliteit neemt er toe, met name inbraken. Maar de straffen zijn er zo te horen wel pittig, met name het verblijf in een gevangenis moet een hel zijn. Je kunt je in dat land overigens financieel wel de luxe van een hulp voor dag en nacht veroorloven. Toch heeft Liesbeth er lang over nagedacht alvorens die beslissing te nemen. Niet alleen ga je jezelf instellen op het gemak ervan, maar ook de kinderen; dat nu ziet zij als een gevaar voor later. Aanvankelijk had ze wel moeite met die reuze-kakkerlakken, maar ze noemt ze nu maar onze 'huisdieren' als er weer enkele binnenwandelen of -vliegen. Vervelender zijn de schorpioentjes. Je gaat niet dood van hun beet, maar krijgt wel een enorm gezwel ter plaatse. Dus vòòr het slapen gaan, het bed controleren, al voegt ze eraan toe, dat deze bezoekers niet al te veelvuldig voorkomen. Voordeel van het wonen in Venezuela is, dat je in je vrije tijd altijd buiten kunt verblijven, tot laat in de avond. Op die wijze is de sinterklaasviering voor de kleintjes wel met een ander tintje dan in het koude Nederland; maar de goedheiligman kwam toch in Cardon, per boot nog wel, georganiseerd door de hechte Shell-gemeenschap.



Ouderen denken wel degelijk mee

Jaarlijks, zo omstreeks februari, maart brengen wij in dit blad een verslag van de vergadering van de Ideeënbuscommissie. Dat gebeurde ook met de 42e vergadering, begin 1983. Het loopt nu niet direct storm met het inzenden van ideeën die wellicht een bezuiniging of een vereenvoudiging van de bedrijfsvoering aan boord kunnen inhouden, maar de voorstellen die het kantoor bereiken zijn voor het overgrote deel van jongeren afkomstig. Zeer verheugend natuurlijk, laten we dat duidelijk stellen, maar in het laatst gepubliceerde verslag vroegen we ons af waar de ouderen bleven. Zij zullen toch ook wel eens een 'brainwave' hebben die mogelijkwerwijs van een dusdanige importantie is dat verdere uitwerking de moeite dubbel en dwars waard kan zijn. Achteraf bezien zijn we niet helemaal correct geweest met het slaken van deze hartekreet. Weliswaar komen er niet zo veel ideeën binnen bij de Commissie, afkomstig van de wat oudere officieren en scheepsgezellen, maar dat ze wel degelijk meedenken blijkt uit de indertijd geopperde en sinds kort aan boord van de 'Niso' gerealiseerde gedachte om een verwarmingsketel aan te schaffen voor de stoomvoorziening tijdens doodbedrijf van het schip. Gebaseerd op een gemiddeld aantal wachtdagen van het schip zal het geïnvesteerde bedrag in de ketel, naar wordt verwacht, binnen een jaar ruimschoots zijn terugverdiend.

Vanzelfsprekend

Hoofdwerktuigkundige L. J. van Onselen van de 'Niso' vond de stelling 'waar blijven de ouderen' wel wat erg voorbarig. Hij vindt dat er wel degelijk constructieve en goed onderbouwde ideeën door de ouderen worden gelanceerd. Dit hoeft niet altijd via een ideeënbus te gaan. 'Wij beschouwen dit als een normale bijdrage aan het economisch beleid en dus vanzelfsprekend'.

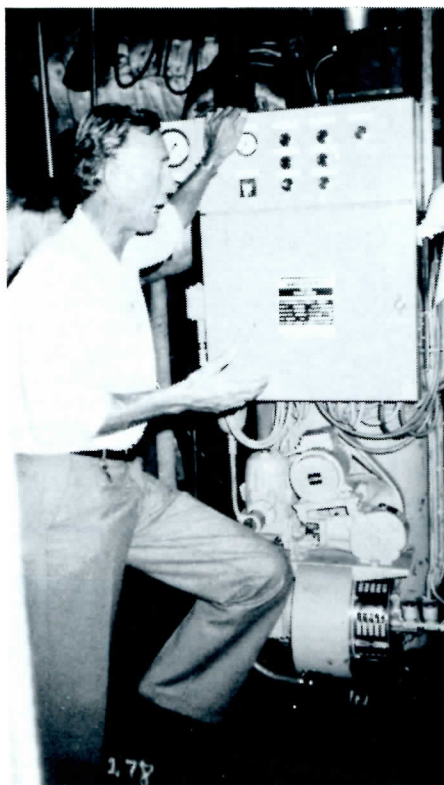
Van Onselen is de vaste hoofdwerktuigkundige op de 'Niso' en heeft, behalve een grondige kennis van het schip, in de loop der tijd ook een goede kijk gekregen op het vaarpatroon. Bekend is dat nu en in het recente verleden, ankerperiodes van minimaal twee aaneengesloten dagen zeker niet tot de zeldzaamheden behoren. In 1980 waren er in totaal 35 ankerdagen, gedurende het jaar daarna zelfs meer dan 40 . . . Door het stoombedrijf af te zetten kan een aanzienlijke hoeveelheid brandstof worden bespaard. De moeilijkheid is dan echter dat er dan geen accommodatie-verwarming is. Bovendien is er geen mogelijkheid om een of meer brandstoftanks op temperatuur te houden. Aan boord is uitgebreid nagedacht over een mogelijke oplossing en dit resulteerde in een door Van Onselen uitgewerkt voorstel om over te gaan tot de aanschaf van een verwarmingsketel voor de stoomvoorziening tijdens doodbedrijf van het schip. Bij een wachttijd van minder dan twee dagen loont het niet het bedrijf stop te zetten maar bij een langere ankertijd wordt stopzetting beslist interessant. Uiteraard was men zich aan boord bewust dat een en ander sterk afhankelijk is van de weersgesteldheid en van het op 'short notice' liggen of niet.

Terugverdiend

Op kantoor is men, na ontvangst van het voorstel, aan het rekenen gegaan en

daarbij bleek dat bij plaatsing van zo'n 'donkey boiler' het aankoopbedrag ruimschoots binnen een jaar kon worden terugverdiend (dit werd nog aanmerkelijk korter, toen hwtk. Van Onselen stelde dat hij geen probleem zag in het uitvoeren

De geïnstalleerde verwarmingsketel is een met gasolie gestookte Wanson Vaporax unit, type 400 R 10, geschikt voor de levering van 400 kg. stoom per uur. De maximale stoomdruk bedraagt 5 kg/cm² met een werkdruk van 4 kg/cm².



van de installatie met eigen mensen, gedurende de reis). Een bijkomende besparing wordt nog bereikt omdat tijdens een dokking in de wintermaanden geen stoominstallatie van de wal nodig is. Er was nogal wat tijd nodig voordat de plaatsing van de hulpketel op de 'Niso' inderdaad kon plaatsvinden. Het gaat per slot van rekening om een aanzienlijk bedrag, de contacten met de leveranciers vergen tijd en bovendien moest het plan ter goedkeuring worden voorgelegd aan Scheepvaart Inspectie, Stoomwezen en Lloyd's.

De indiener van het voorstel vond het allemaal maar knap lang gaan duren en schreef nog een briefje naar kantoor met de vraag hoe het er nu mee stond. Ten slotte was het toch zo ver. De goedkeuringen waren binnen, de bestellingen geplaatst en midden vorig jaar werd de geselecteerde hulpketel met de andere benodigde materialen voor leiding-systemen en schoorsteen op de 'Niso' afgeleverd, waarna door eigen personeel met de inbouw van de nieuwe installatie kon worden begonnen. Het transport van het geheel vergde ondanks de geringe afmetingen (975 x 640 x 1275 cm) nog een klein probleem maar met veel kunst en vliegwerk en na het verwijderen van diverse obstakels werd het keteltje langs de hoofdmotor en door het ketelruim getakeld en op z'n fundatie naast de ontlufter geplaatst. Gedurende een wachperiode van de 'Niso' werd, in overleg met Londen, het schip naar een ankerplaats bij Scheveningen gedirigeerd alwaar op 22 september jl. een vertegenwoordiger van de leverancier het keteltje in gebruik stelde en een Lloyd's surveyor het geheel goedkeurde. Voor deze gelegenheid werd hoofdwerktuigkundige Van Onselen, die met verlof was, ook uitgenodigd. Op de afgebeelde foto ziet u hem bij de realisering van 'zijn' voorstel, een belangrijke bijdrage voor een economische bedrijfsvoering aan boord.

POST(BE)ZORGEN



Naast de toch al vaak moeilijke taak van de postkamer om de post tijdig aan boord van de schepen te krijgen, had zij in november vorig jaar danig te kampen met de gevolgen van de PTT-stakingen.

Wij maakten een praatje met de heer Van Drooge, chef postkamer, over hoe hij en zijn medewerkers deze situatie het hoofd trachtten te bieden door het zoeken naar alternatieve postbezorgingsmogelijkheden.

In de eerste plaats ontstond er door deze stakingen natuurlijk een ernstige stagnatie in de verzending van post naar de schepen en omgekeerd, van de schepen naar de huisadressen in Nederland. 'Als zo'n staking enkele dagen duurt zijn de gevolgen nog wel te overzien, maar zodra dit weken gaat duren komen er natuurlijk problemen en daar moeten dan toch oplossingen voor gevonden worden', aldus de heer Van Drooge. 'Uit zakelijk oogpunt bekeken moet je in een bedrijf als Shell de postvoorziening gaande zien te houden. De Maatschappij-post stond op het eerste plan. Het is bijvoorbeeld erg belangrijk dat de facturen van Shell Verkoop iedere dag de deur uitgaan, want de bedragen die hiermee zijn gemoeid, zijn schrikbarend hoog. Ten langen leste hebben twee van onze mensen als postbode gefungeerd door met de bedrijfswagen de facturen in Rotterdam te bezorgen. Ook de chauffeurs van de interne dienst hebben een groot aandeel gehad in het vervoeren en bezorgen van Maatschappij-post. Door de bijkantoren van Shell Verkoop in te schakelen werden de taken van de pendeldiensten tussen de verschillende Shell-kantoren in Nederland tijdelijk uitgebreid. Om een voorbeeld te noemen: de postkamer hier vormde het knooppunt

Stapels post . . .

van de Materialendienst in Den Haag, doordat het halen en brengen van orders werd gecombineerd met de pendeldienst van en naar het Centrale Kantoor in Den Haag. Ook de buiteninspecteurs van Shell Verkoop leverden hun aandeel in het bezorgen van post op de verschillende depots in Nederland. Zelfs de Shell-tankwagens werden ingeschakeld om benzinebonnen mee te nemen naar kantoor'.

Scheepspost

Voor de postvoorziening aan de schepen van Shell Tankers moesten weer andere maatregelen getroffen worden. Door noodoplossingen en 'trucs' kon hier en daar door de postkamer nog wel wat geïmproviseerd worden. De heer Van Drooge vertelt waaruit deze oplossingen onder andere bestonden. 'De aflossers bijvoorbeeld verleenden hun medewerking door grotere hoeveelheden post mee te nemen naar de schepen. We hebben ook veel gebruik gemaakt van koeriersdiensten, die pakjes met documenten over de gehele wereld (laten) bezorgen'.

Maar hoe ging het nu met video-banden en grotere poststukken voor de schepen, vroegen wij ons af. Ook daar had de heer Van Drooge een oplossing voor. 'De video-banden en tijdschriften werden in dit geval opgespaard en dan per luchtvracht verzonden, waardoor geen grote problemen ontstonden'. De postkamer heeft veel telefoontjes gehad van de mensen thuis die zich afvroegen hoe de post naar de schepen verstuurd moest worden. Soms kon dan het advies gegeven worden de brieven af te geven bij een Shell-station in de buurt en ook kwamen er mensen de post zelf

naar kantoor brengen. Aan degenen die in de buurt van b.v. Zwolle, Utrecht of Groningen wonen werd het advies gegeven de post daar op de bijkantoren af te geven. Via de pendeldiensten kwam het dan wel op het kantoor Hofplein.

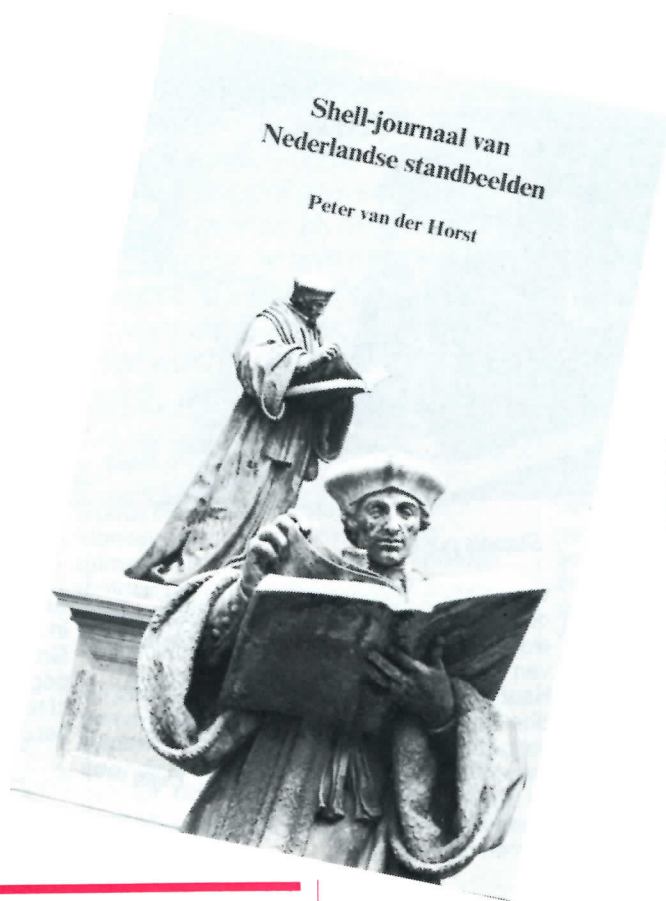
Enorme hoeveelheid

Maar andersom, privé-post van de schepen naar de huisadressen, was veel moeilijker te realiseren. Het doorzenden in Nederland bleek op een gegeven moment vrijwel onmogelijk. In sommige gevallen kwam het voor dat een wal-collega een enveloppe mee kon nemen voor iemand die bij hem of haar in de buurt woonde. Maar dit waren uitzonderingen. Daar kwam bij dat de stapel post in de postkamer steeds groter werd en dat er helaas geen gehoor gegeven kon worden aan verzoeken van mensen of ze de post mochten komen uitzoeken. Tegen het einde van de stakingsacties van de PTT stonden er namelijk 30 postzakken met briefpost in de postkamer!

Gelukkig kon met de PTT de afspraak gemaakt worden dat er wel vooraf gefrankeerd mocht worden, zonder dat er later op datumstempels gelet werd, waardoor de achterstand sneller ingelopen kon worden. Van Drooge: 'maar 30 postzakken is een enorme hoeveelheid!'

Gelukkig zijn de stakingen voorbij en is de achterstand inmiddels geheel ingehaald. Een enkele brief van enige weken oud komt nog in de brievenbus vallen, maar verder loopt alles weer volgens schema, ook op de postkamer. Een complimentje voor de heer Van Drooge en zijn medewerkers voor hun improvisatietalent is hier zeker op zijn plaats!

SCHOON SCHIP



Nieuwe koopvaardijpredikant

De Generale Synode der Nederlandse Hervormde Kerk heeft Ds. M. C. Baard beroepen tot predikant voor buitengewone werkzaamheden voor de geestelijke verzorging van zeevarenden te Rotterdam en omstreken en Antwerpen. Hij is op 11 december jl. in de Grote of Laurenskerk te Rotterdam in zijn nieuwe ambt bevestigd. Ds. Baard, de opvolger van Ds. Leij die thans als koopvaardij-predikant in Singapore werkzaam is, is geen onbekende op het gebied van koopvaardijwerk. In het verleden was hij gedurende een reeks van jaren koopvaardij-predikant te Rouaan, Singapore, Hamburg en ook te Rotterdam. Hij is te bereiken via telefoonnummer 078-510474.

Afscheid C. P. Sabelis

Op verzoek van de Academie 'Abel Tasman' plaatsen wij hierbij het volgende bericht: Gebruik makend van de VUT-regeling heeft de heer C. P. Sabelis, directeur van de Noordelijke Academie voor Scheepvaart en Techniek 'Abel Tasman' te Delfzijl de dienst per 1 december 1983 verlaten.

Hij heeft gedurende een lange periode (van 1 september 1957 tot 1 juli 1975 in Den Helder en van 1 juli 1975 tot 1 december

Shell-journaal

Ook dit jaar is weer een Shell-journaal verschenen. De drieëntwintigste uitgave is geschreven door Peter van der Horst van Shell Nederland B.V. en handelt over Nederlandse standbeelden. Het is bedoeld als kerst- en nieuwjaarsattentie voor het personeel, de gepensioneerden en de relaties van Shell-maatschappijen in ons land. Op 12 december jl. werd

1983 in Delfzijl) met veel inzet meegewerkt aan een groot aantal veranderingen en vernieuwingen in het zeevaartonderwijs, dat de laatste decennia heeft plaatsgevonden.

Door het Gemeentebestuur van Delfzijl zal hem een receptie worden aangeboden op 27 januari 1984 in de Zeevaartschool aan het Zwet 1 te Delfzijl, vanaf 14.30 uur, waar oude vrienden, bekenden en verdere belangstellenden afscheid van hem kunnen nemen.

het eerste exemplaar ten stadhuize te Rotterdam overhandigd aan burgemeester A. Peper door Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland B.V. De oplage van het Shell-journaal bedraagt 115.000 stuks. Exemplaren zijn inmiddels ook naar de schepen verzonden.

Dank

Langs deze weg wil ik, mede namens mijn echtgenoot, iedereen die ik niet persoonlijk de hand heb kunnen schudden hartelijk bedanken voor de prachtige geschenken, welke ik bij mijn afscheid heb mogen ontvangen.

Na ruim 9 jaar met plezier gewerkt te hebben bij Shell Tankers op de Materialendienst (DFF/5) was de tijd aangebroken om mee te gaan werken in onze eigen onderneming. Wij wensen u een goede gezondheid en een voorspoedig en gezellig 1984.

Harry en Eveline Roos

Diploma scheepskok



In het kader van de vier mans civiele dienst bezetting aan boord en de mede daardoor mogelijk geworden doorstroming van de functie van hoofd bediende naar die van bediende/kok heeft hoofd bediende J. Boelee, met gunstig gevolg de cursus 'Scheepskok' aan de Vakschool voor Bakkerij en Hotelpersoneel te Rotterdam doorlopen. Op 25 november jl. werd hem het door de Wet op de Zeevaartdiploma's voorgeschreven 'Diploma Scheepskok' uitgereikt. Proficiat!

Televisie-uitzendingen

Door de Veronica Omroep Organisatie is op 16 oktober vorig jaar de televisie-serie 'Nederlanders Overzee' gestart. De eerste aflevering droeg de titel 'Het Hollandse Mirakel'. Onderwerp was de opkomst van Nederland als zeevarende en handelsnatie. De tweede

aflevering, op 13 november, was getiteld 'Smokkelaars en Vrijbuiters' en behandelde de rol van de Nederlanders in het Caraïbisch gebied in de 16e en 17e eeuw. Op 11 december jl. werd de aflevering 'Indonesië - een peperduur avontuur' vertoond.

Er volgen thans nog vier uitzendingen t.w.:

8 januari - 'De geur van kaneel - Srilanka'

5 februari - 'Het begon met De Liefde - Japan'

4 maart - 'Barbaren in de Chinese Zee - Taiwan'

1 april - 'Eenzaam tussen miljoenen - India'

Gebaseerd op deze televisie-serie is bij Uitgeverij Wever te Franeker het boek 'Nederlanders Overzee' verschenen, geschreven door Jaap de Moor en Leonard Blussé. De prijs van dit boek in de boekhandel bedraagt f 19,90.

Doopmoeder op bezoek

Van de gelegenheid dat het m.s. 'Cardissa' eind oktober jl. Rotterdam aanliep, kon gebruik worden gemaakt om een bij de tewaterlating gedane belofte in te lossen: Mw. Th. O. de Ruiter-van der Jagt, doopmoeder van de laatste aanwinst van onze vloot, werd aan boord rondgeleid. Na ontvangst van de doopvrouwe in de bar, in aanwezigheid van een aantal officieren en hun echtgenoten, werd gezamenlijk de maaltijd gebruikt. Daarna volgde een rondleiding door de gezagvoerder, M. Hus en de hoofdwerktuigkundige van dit schip, J. B. J. Jonker. Mevrouw De Ruiter liet zich deze gelegenheid niet ontgaan om werkelijk van brug tot schroefas 'haar' schip te bezichtigen.



Lesbrief over milieu

Onlangs is verschenen de lesbrief 'Bedrijf en Milieu: verantwoordelijkheid voor morgen' die tot stand kwam in samenwerking met de heren M. Smies (SIPM-MDTH/313) en H. Standaar (Shell Nederland-EA/1) en de Stichting School en Bedrijf. De lesbrief is gedrukt in een oplage van 70.000 exemplaren en wordt door de Stichting School en Bedrijf aangeboden aan scholen voor algemeen vormend en voorbereidend wetenschappelijk onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs

die hem gratis kunnen aanvragen.

'Bedrijf en Milieu: verantwoordelijkheid voor morgen' is na 'Aardolie, de halve wereld draait erop' en 'Steenkool, brug naar de toekomst' de derde lesbrief in een serie voor deze doelgroep. Exemplaren van de lesbrieven zijn ook verkrijgbaar bij Shell Nederland, afd. Onderwijscontacten, Shell-gebouw, Rotterdam, telefoon 010-696634 of de Stichting School en Bedrijf, Postbus 58, 2501 CB Den Haag.

Nieuw Shell-personeelsblad

Het ligt in de bedoeling dat begin deze maand een nieuw Shell-personeelsblad gaat verschijnen. 'Profiel', zoals de naam ervan zal luiden komt in de plaats van 'Onder de Vlam' (SNR/SNC, Pernis), 'Van Alle Markten' (Shell Nederland Verkoop, Rotterdam), 'De Hoftoren' (Shell Nederland, Rotterdam) en 'Kijk op Moerdijk' (SNC, Moerdijk). Bezuiniging, efficiënter werken en de mogelijkheid om het personeel

wat meer inzicht te verschaffen in en te betrekken bij de in elkaars verlengde liggende werkzaamheden van de verschillende maatschappijen liggen aan dit besluit ten grondslag.

De gemeenschappelijke krant zal om de veertien dagen verschijnen in een geschatte omvang van gemiddeld twaalf tot veertien pagina's. De redactie zetelt in het Shell-gebouw aan het Hofplein.

VLOOTPERSONALIA

Gehuwd:

23.11: P. Vermaas, 4e stm, met mw. M. van Houwelingen;
14.12: M. Kuyt, 3e stm, met mw. M. C. van der Plas;
14.12: A. H. van Klinken, 5e wtk, met mw. A. van de Weetering;

Geboren:

28.10: Carolina, dochter van G. A. Brand, alg. sch. vakman, en Mw. A. Duine;
03.11: Vincent Paul, zoon van A. K. Vennik, 4e wtk, en mw. K. M. E. Vennik-Bennett;
08.12: Mirjam, dochter van J. Teertstra, 2e stm, en mw. F. C. E. Teertstra-Eenkhoorn;
14.12: Lars, zoon van T. J. van Lammeren, 2e wtk, en mw. A. van Lammeren-Kalk.

Aflossingen

Roff.: D. Beets, W. P. Engel, C. J. Roomer, S. Bierlee, A. A. M. Lapidaire, G. T. Mebius, C. H. E. J. van der Ploeg, A. Boutkan, A. J. Pronk, J. H. ten Pas, C. P. Verschoor, P. W. Veygen;
gezagv.: H. J. Allaart, A. J. Bloem, D. de Boer, P. Cammel, R. Jousma, J. L. Muyskens, P. C. Rakke, P. F. L. Scholvinck, L. J. Hirs, H. Unger, W. M. Ritter, C. J. Blijleven;
1e stm.: J. Boonstra, O. A. van Druuten, A. H. van Haaften, R. Hendriks, J. M. Huygens, M. C. Kalkman, R. van Kranen, W. A. Mostert, J. van Ruiven;
2e stm.: C. M. Bianchi, R. J. E. van Haarst, N. C. M. Jonker, P. C. Mink, D. J. Mittelmeyer, M. M. Scheele, J. S. de Vos, P. L. van der Vos, A. Zwiars, L. A. H. Vader
3e stm.: P. J. J. van den Berg, C. Groenendaal, H. Hennis, W. J. Levering, W. van der Meulen Jr., R. I. de Roos, H. J. M. van der Sijp, P. J. Veenman;
4e stm.: H. G. van Bostel, J. W. Kremer, R. de Leur, M. A. Spoelstra, J. van der Ster, H. Brugts, A. H. Nagel;
stml.: H. Rijnders, R. V. van der Veen;
hwtk.: C. C. Bartels, H. Blaauw, W. J. van der Hoek, H. Kuyper, P.

J. de Lange, B. Oudkerk, C. J. Vermeulen, C. P. de Waard;
2e wtk.: A. K. van 't Blik, H. Brand, E. Dallinga, A. M. P. B. Fluitsma, J. Klemann, M. F. Koens, T. Scholte, D. Westdorp, H. N. Westerveld;
3e wtk.: M. W. M. van der Burgh, J. C. van Koten, W. J. Stam, C. J. J. Verhart, J. G. Kuit;
4e wtk.: A. J. Achterhuis, H. G. Besselink, A. P. P. van den Broek, A. M. M. Duyn;
5e wtk.: W. J. D. M. Gakes, N. J. Galama, J. B. A. Heerbaart, H. L. P. Hutter, B. J. Krakowczyk, H. J. Pietersma, R. T. M. Wilmering, S. van der Zee;
vrn.: G. J. van Delft;
wass.: R. J. G. van der Klis, R. M. Nelson, F. S. J. van Rossum, G. C. Wiegant;
saw.: H. N. Dekker, H. Geelen;
asaw.: R. M. Becks, R. van der Blom, J. A. H. Eykelenberg;
asv.: J. H. G. M. Coppelmans, L. A. Douma, G. Ekkelenkamp, H. P. de Leeuw, M. A. Oosterhof, P. A. Raas, L. T. A. C. Roodakker, W. Ruiters Jr., J. H. Spaans, L. R. Stevens, H. de Vries, H. C. Weenink, J. H. Oosterhof, J. J. F. M. Coppelmans, P. M. Hendriks;
aasv.: C. J. F. van den Berg, T. C. J. G. Schuit, G. W. Specht, R. B. A. Spronck;
hovo.: C. P. Hoogesteger, J. L. Menger, B. M. de Roode, J. M. C. Verjans, H. Vrugt, C. van der Waal;
kok.: D. S. A. de Jong R. A. Snel, A. Verbunt;
bed.: A. Bottenberg, P. J. Geenen, L. L. Teveer, I. M. C. Veenstra, M. F. Velsink, A. Vrolijk;
hbed.: J. L. F. Romen, C. Westbroek, H. Moes;
ajng.: M. M. Martens.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida':
roff. A. J. Rietveld, 2e stm. A. J. Kappers, 4e stm. G. Y. Bouma, 4e wtk. P. J. Farla
m.s. 'Acila':
roff. H. K. Tuinman, wass. J. de Gans, J. Pronk
m.s. 'Acmaea':
gezagv. P. E. van der Veld
m.s. 'Acteon':
wnd. 3e stm. D. Gadradj, hwtk. R.

N. Groen, 3e wtk. M. P. Roon, wass. C. H. Roozendaal
m.s. 'Cardissa':
roff. W. Visser, 2e stm. F. Makkee, 4e wtk. P. Molendijk, asv. G. Struik, aasv. R. G. Schwalbach, hovo. J. G. Volleberg
m.s. 'Caurica':
roff. J. H. van der Leest, 2e stm. C. B. Slieker, asaw. R. H. G. Smeysters, asv. M. L. Delhay, A. Sumantri
m.s. 'Cinulia':
2e stm. P. A. Vermolen, 2e wtk. L. F. Kruyt, 4e wtk. Y. S. Attema
m.s. 'Crania':
1e stm. W. C. Padmos, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 5e wtk. J. van der Duin, H. A. Lamme
m.s. 'Dallia':
roff. J. J. Langeree, gezagv. J. van Beele, 2e stm. B. M. Stubbe, 4e stm. B. F. L. Cloet, hwtk. C. J. den Hollander, 5e wtk. P. A. B. Snijders, wass. R. D. Crena de longh
m.s. 'Daphne':
gezagv. R. A. Kattenburg Schuler, 3e wtk. A. van der Ster, 5e wtk. H. K. W. M. Hagemans, H. T. J. Meyer, vrm. J. M. Wigleaven, saw. D. Hensen, J. van der Sluis, akok. P. T. Post
m.s. 'Diadema':
roff. M. G. Jacobs, 1e stm. G. Zoetendal, 2e stm. H. J. Lenstra, 4e stm. G. H. Reitsema, hwtk. S. Neeleman, wtkl. J. M. Slot
m.s. 'Felania':
1e stm. F. B. Schröder, 2e stm. D. Dankaar, 4e stm. M. A. Nanlohy, 2e wtk. E. E. Kreune
m.s. 'Felipes':
2e stm. H. den Ouden wnd. 3e stm. P. Verhoef, 2e wtk. J. D. Compier, asaw. G. M. J. van Miltenburg, P. Y. van Sluisdam, asv. L. J. Afink, J. R. van Engel, M. H. Grootveld, A. Pervoost, hovo. H. Seegers, bed. M. Jonkman, A. M. M. Wintjens
m.s. 'Ficus':
3e stm. H. Oudenes, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, 3e wtk. H. E. Daniels, asaw. C. J. Otto, asv. F. G. M. van Kleef, R. Vijlbrief, hovo. G. H. H. Lammers, bed. J. M. M. Behle, H. H. P. van Koppen, hbed. J. Breyer
m.s. 'Flammulina':
3e wtk. O. Wink, asaw. F. Smagge, akok. P. J. J. Burger
m.s. 'Fossarina':
gezagv. P. R. Brunet de Rochebrune, 3e stm. C. J. M. Roels
m.s. 'Fossarus':
1e stm. J. Baard, 4e wtk. P. R.

Kesting, asaw. J. B. W. F. Jansen, hovo J. Roosenburg, hbed. A. R. Tanasale

m.s. 'Fulgur':

hwtk. F. G. Krijgsman, 2e wtk. F. J. van der Vorm, asaw. W. van Dijke, asv. R. Bakker, E. B. de Niet, Kok W. N. Top, bed. A. Barendse, A. D. Pattiiha

m.s. 'Fusus':

roff. M. Platschorre, asaw. D. C. W. van den Berg, R. P. A. Heuts, asv. W. P. L. Broers, R. W. A. van Loon, aasv. R. Engelsman, hbed. J. Boelee

s.s. 'Kylix':

roff. H. H. D. van der Weerd, gezagv. G. Arkema, 3e stm. R. F. Portman, wass. F. D. P. Croes

s.s. 'Laconica':

gezagv. W. Croes, 1e stm. S. Termeer, 5e wtk. W. A. Abbas, hovo W. A. van Noort

s.s. 'Latia':

roff. A. Pijpers, gezagv. H. A. Schelvis, 2e stm. A. Leffers, 3e wtk. J. L. B. de Bruin

s.s. 'Latirus':

2e wtk. R. J. Doorneveld

s.s. 'Lepton':

gezagv. Jolle de Jong, hwtk. A. J. Baerveldt

m.s. 'Niso':

roff. L. Toutenhoofd, gezagv. J. M. Hillen, 3e stm. W. Verschuure, 5e wtk. D. J. Haazebroek, hwtk. L. J. van Onselen, vrm. P. Raimundez Collazo, vakm. 1 H. Bouza Alonso, saw. S. Cuadrado del Castillo, J. Figueirido Acevedo, E. Gestido Martinez, J. M. Lage Muinos, A. Loureiro Gonzalez, kok L. M. Puime Amorin, bed. J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez, hbed. J. A. Dasilva Villaronga

s.s. 'Ondina':

roff. H. E. Haalmeyer, hwtk. F. L. Alexandre

s.s. 'Onoba':

wnd. gezagv. B. Ritman, 1e stm. G. L. A. Martens, 3e stm. J. de Boer, 2e wtk. R. H. de Haan, 4e wtk. R. M. van Schaik, 5e wtk. R. G. Kooiman, hovo A. G. Freeth

m.s. 'Tagelus':

roff. R. van den Berg, 1e stm. T. H. Tromp, hwtk. C. H. J. van Dijk

s.s. 'Vitrea':

roff. J. Hofstee

s.s. 'Zafra':

2e wtk. J. Hensbroek

s.s. 'Zaria':

1e stm. J. P. J. M. Cobelens, 2e stm. R. R. van der Maas, wnd. 3e stm. K. G. E. van Lieshout, 5e wtk. H. van Weenen.

In memoriam

Op 15 november 1983 is overleden de heer **M. de Jong**, gepensioneerd walmedewerker. De heer De Jong trad op 1 december 1945 in dienst van Shell Nederland Raffinaderij. Vervolgens was hij werkzaam bij diverse Shell-maatschappijen in binnen- en buitenland. In november 1966 trad hij in dienst van onze maatschappij als hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie (DFF). Kort daarop volgde zijn benoeming tot algemeen procuratiehouder van Shell Tankers. Per 1 juni 1973 verliet de heer De Jong de dienst der maatschappij met pensioen. Hij bereikte de leeftijd van 63 jaar.

Het deed ons veel goed dat zo velen blij gaven van hun medeleven, in welke vorm dan ook, na het zo tragisch onverwachte heengaan van mijn man, onze vader en opa. Graag willen wij u langs deze weg hartelijk dankzeggen voor uw steun en medeleven.

*J. Peppinck-Van Tongeren
kinderen en kleinkinderen*

Onze vlootjubilaren:



J. Crespo Fontenia;
sch. vakman 1;
10 jaar op
29.11.1983;



J. J. Domeque Bailo;
hoofdbediende;
10 jaar op
09.12.1983;



A. J. Verkerk
2e wtk.
35 jaar op 24.01.84



W. S. van der Ham
1e stm.
25 jaar 12.02.84

Overplaatsing:

4e wtk.: H. L. M. van Haalen – N.A.M.; alg. sch. vakman: J. M. H. Siepers – N.A.M.

Uit dienst getreden:

3e wtk.: T. den Dekker;

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: M. Buth – Sarawak Shell Berhad;
2e wtk.: F. A. M. Vergroessen – Shell Tankers B.V. walorg. afd. DFMD;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. W. Nieuwerf – Shell Tankers B.V. walorg. DFP/13;

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: C. J. M. Roels, M. A. Nanlohy, R. F. Portman;
H. J. M. van der Sijp, B. Timmerman;
'C': J. A. Deelen, C. J. Tanis, L. F.

Kruyt, A. Storm;
'C'-th.: R. H. de Haan, M. Schmidt, A. Sloot;
'B': R. T. M. Wilmering, A. C. J. J. van Unen, A. M. van der Marel;

Nieuw indienst getreden vlootpersoneel:



G. H. Reitsema
S.G.O.



P. A. B. Snijders
S.G.O.

WAL WAL

in dienst



5-12 J. van den Berg – DFF/1 ex SNV.



15-12 Mw M.D.C.I. Backx – DFP/3 ex SIPM

overplaatsing

1-12 R. van Exel – DFP/6 naar NAM/Assen

NEGEN VLOOTCOLLEGA'S MET PENSIOEN

Voor de tweede maal dit jaar werd tijdens één gezamenlijke bijeenkomst afscheid genomen van een groep zeevarende collega's. Negen collega's voor wie het moment was aangebroken om van een welverdiend pensioen te gaan genieten. Het was jammer dat de afscheidsreceptie op 21 november jl. niet druk kon worden bezocht door belangstellenden. De recente poststaking was er de oorzaak van dat 'Schip en Ka', met daarin een uitnodiging voor degenen die hun vertrekkende collega's persoonlijk de hand ten afscheid wilden drukken, nog lang niet overal in het land was bezorgd.

Oog in oog

Voordat de afscheidnemenden naar de receptieruimte op de 2e etage gingen werd in de hal van het Shell-gebouw een ogenblik geposeerd voor de fotograaf. Even daarvoor hadden de dames in het gezelschap een geurig en fleurig handboekje ontvangen uit handen van Ria Bode en Lizzie Sloof-Dias van de personeelsafdeling. En wat steeds weer opvalt, verbazing wekt maar toch wel voor de hand ligt is het feit dat een aantal aanwezigen elkaar nog nooit eerder persoonlijk had ontmoet. 'Goh, ben jij

Net de groepsfoto gemist, maar toch in 'Schip en Ka'. Gezagvoerder S. Harders en echtgenote ontvangen een geschenk uit handen van de heer Rasterhoff.

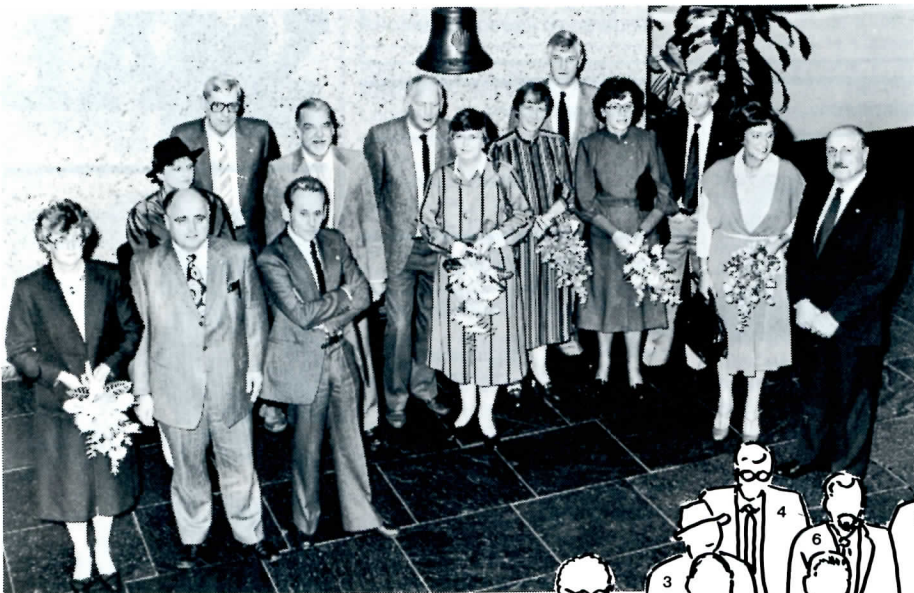
nou . . . , ik ben je naam vele malen tegengekomen in de personalia pagina's van 'Schip en Ka' en nu, op de valreep naar het pensioen, toch nog oog in oog Nadat iedereen, met het glas in de hand en een hartig hapje binnen bereik, een poosje bijeen was richtte de heer Rasterhoff het woord tot de afscheidnemenden. Bewust keek hij daarbij niet terug op de afgelopen 25 tot 30 jaar, de periode waarin de verschillende carrières werden opgebouwd, maar met name ging hij in op de laatste twee, drie jaar. 'Deze laatste jaren zijn niet de gemakkelijkste voor u geweest. Behalve veranderingen in het beleid zijn er veel meer fundamentele veranderingen geweest. Wij zijn u allen veel dank verschuldigd voor de meer dan voortreffelijke wijze waarop u op deze veranderingen hebt ingespeeld'. Met betrekking tot de komende nieuwbouw zei onze directeur: 'Zonder

uw inbreng en inspanning zou het erg moeilijk zijn geweest om het project van de drie LR's te realiseren'.

Waardering voor het thuisfront

Vervolgens een stukje symboliek. Menige zeevarende heeft het moment meegemaakt dat een schip in een sloophaven moest worden afgeleverd. Een schip is natuurlijk maar een groot brok staal. Maar voor degenen die er voor korte of langere tijd op gevaren hebben is het wegbrengen van hun schip naar de sloper toch iets meer dan de voortzetting van een eenvoudige traditie. Je doet afstand van iets waaraan je goede en fijne herinneringen bewaart. Pensionering betekent ook afstand doen. Afstand van het verleden. Een tijdperk in je leven dat wordt afgesloten.

Ook de dames deelden in de lof en waardering uitgesproken aan het adres van hun echtgenoten. 'Uw optimaal functioneren aan boord zou niet mogelijk zijn geweest zonder de steun van het thuisfront. Ik heb daar veel waardering voor', aldus de heer Rasterhoff. Na afloop van de receptie op kantoor werden de afscheidnemenden 'uitgegeten'. In mei dit jaar, toen zoals gezegd, eveneens een aantal zeevarende collega's afscheid nam, werd een traditie die was gegroeid in de walorganisatie overgenomen om gezamenlijk te gaan dineren. Een en ander is zo goed bevallen dat dit een goede gewoonte is geworden. Samen met enkele walcollega's was men nog enkele uren in een nabijgelegen restaurant bijeen ter afsluiting van de loopbaan bij onze maatschappij.



1 Mw. Heijmans, 2 hwtk. J. Heijmans, 3 Mw. Janssen, 4 gez.v. P. Janssen, 5 hwtk. H. de Jong, 6 gez.v. P. J. P. Siebesma, 7 gez.v. C. Wolse, 8 Mw. Wolse, 9 Mw. Korsen, 10 gez.v. J. H. Korsen, 11 Mw. Willemsen, 12 gez.v. H. G. Willemsen, 13 Mw. Budding, 14 gez.v. J. H. A. Budding.

