

SCHEEP



ENNIKA

25e jaargang
nummer 5
januari
1986



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 696749

Vijftiende jaargang nr. 5
januari 1986

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 Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

O.R.-verslag	4
Jaartoespraak directeur	8
Organisatieschema STBV	10
Foto-impressie Solaris/ Spectrum	12
Waar een wil is, is een weg	14
AMVER	15
Personalia	18
Jillis van Duuren met pensioen	20



Afscheid gaat nemen

E. J. Buys – DFMS/1

Afscheidsreceptie op woensdag 29 januari a.s. om 16.30 uur in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Buys de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

Shell Studietoelagen

Voor het studiejaar 1986/1987 zal evenals het vorige jaar een honderdtal Shell Studietoelagen beschikbaar worden gesteld voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Uitsluitend kinderen die financieel ten laste van hun ouders komen, komen in aanmerking. Verdere bepalingen en informatie staan vermeld in een formulier, dat verkrijgbaar is op de personeelsafdeling (voor zeevarenden telefoon 010-696135, voor walemployé's bij de heer M. Pronk, DFP/5). Aan de hand van de in dat formulier vermelde gegevens moet officieel **vóór 31 januari 1986** schriftelijk bericht worden gegeven aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen, Postbus 162, 2501 AN Den Haag.

De redactie van Schip en Ka
wenst alle lezers een
behouden vaart en veel
geluk in 1986

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2328	18.11.85	Schrijven stille wacht (PCOR)
2329	18.11.85	Uurtarieven (PCOR)
2330	20.11.85	Overname 'Solaris' (PCOR)
2331	29.11.85	Koersen (PCOR)
2332	03.12.85	Ongevallenrapportage (PCOR)

Afscheid vlootgepensioneerden

Op woensdag 5 februari 1986 om 16.30 uur zal in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw in Rotterdam voor officieren die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de Maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen hun collega's uit te zwaaien, zijn daarbij van harte welkom.

Uitgenodigd om afscheid te nemen zijn:

H. H. Apfel (hwtk.), A. J. Baerveldt (hwtk.), Th. Bakker (2e wtk.), A. Bax (hwtk.), M. Hus (gezagv.), R. Jousma (gezagv.), O. K. Nicolai (hwtk.), W. Padmos (1e stm.), K. Poort van Ingen (gezagv.), J. J. F. Reitsma (hwtk.), H. Unger (gezagv.), S. A. Verhage (hwtk.), J. Visser (hwtk.), O. A. van der Want (hwtk.), J. W. van Wegen (hwtk.), C. de Witte (hwtk.)

Shell-pasjes

In verband met strengere veiligheidsmaatregelen in het Shell-Gebouw te Rotterdam dient voortaan iedere bezoeker aan het kantoor door de desbetreffende gastheer of gastvrouw bij de ingang te worden opgehaald en weer te worden teruggebracht. Deze regeling geldt niet voor werknemers van de diverse Shell-maatschappijen die in het bezit zijn van een Shell-pasje. Voor het vlootpersoneel geldt derhalve dat deze bij kantoorbezoek, vóór vertrek van huis, zich ervan overtuigen dat zij het pasje bij zich hebben. Het is namelijk voor bijvoorbeeld de dames van de sectie 'services' onmogelijk om personeel dat hun pasje vergeten heeft, op hun gebruikelijke ronde door het gebouw onafgebroken te vergezellen.

Small Business Unit

Ideeën gevraagd voor jonge bedrijven

In het juli-nummer van Shell Venster viel hierover al het een en ander te lezen: de nieuwste afdeling van Shell Nederland heet SBU; Small Business Unit. Dat 'small' slaat niet op de bezetting van twee man – Marianne Spangenberg en Ruud Ebels – maar op het soort ondernemingsactiviteiten die de nieuwe unit wil bevorderen. Waar de SBU vooral naar op zoek is, zijn ideeën van Shell-mensen waarmee een ondernemer in spé een bedrijf kan beginnen. Wie er één weet – een idee dus – en dat meldt aan de SBU helpt derhalve arbeidsplaatsen creëren. Veel startende ondernemingen overleven de eerste vijf jaar niet. Dit komt voornamelijk door onvoldoende voorbereiding bij de start, maar ook de beschikbaarheid van kapitaal voor jonge bedrijven is van groot belang. Shell doet dan ook mee in de particuliere participatiemaatschappij Rijnmond, die risicodragend kapitaal ter beschikking stelt aan 'doorstarters'. Ook het Shell

Pensioenfonds is aan de beleggingskant op dit gebied bezig. Heel belangrijk voor het succes van Small Business Unit is het dat Ruud Ebels en Marianne Spangenberg te weten komen wáár binnen het bedrijf de ideeën zitten waar een kleine ondernemer mee uit de voeten kan. Dus bel toestel 7037 of 6686 in Rotterdam als u iets weet. 'Het moet natuurlijk wel om een enigszins uitgewerkt idee gaan', zeggen de beide SBU-medewerkers er nadrukkelijk bij, 'want een vage suggestie is te mager om een bedrijf van de grond te tillen'. In dit kort bestek kunnen we niet te diep ingaan op alle activiteiten van SBU maar wie meer wil weten over dit project kan natuurlijk altijd één van bovengenoemde telefoonnummers bellen.

Personeelsdonatieplan: Profiteer ervan!

Vrije tijd . . . Een gedeelte ervan besteden veel Shell-medewerkers en hun gezinsleden in verenigingsverband. Ze zijn lid van clubs, helpen in buurtcentra, organiseren tentoonstellingen en doen mee aan toernooien of excursies. Kortom, ze zetten zich in op talloze gebieden in de samenleving; sociaal, cultureel, charitatief. En vaak, te vaak, lopen ze vast op de financiële kant: hoe kom je aan geld om die waardevolle, nuttige en gezellige activiteiten te organiseren? In dergelijke gevallen is er het Personeelsdonatieplan (PDP) waar je als Shell-medewerker voor je vereniging een beroep op kunt doen.

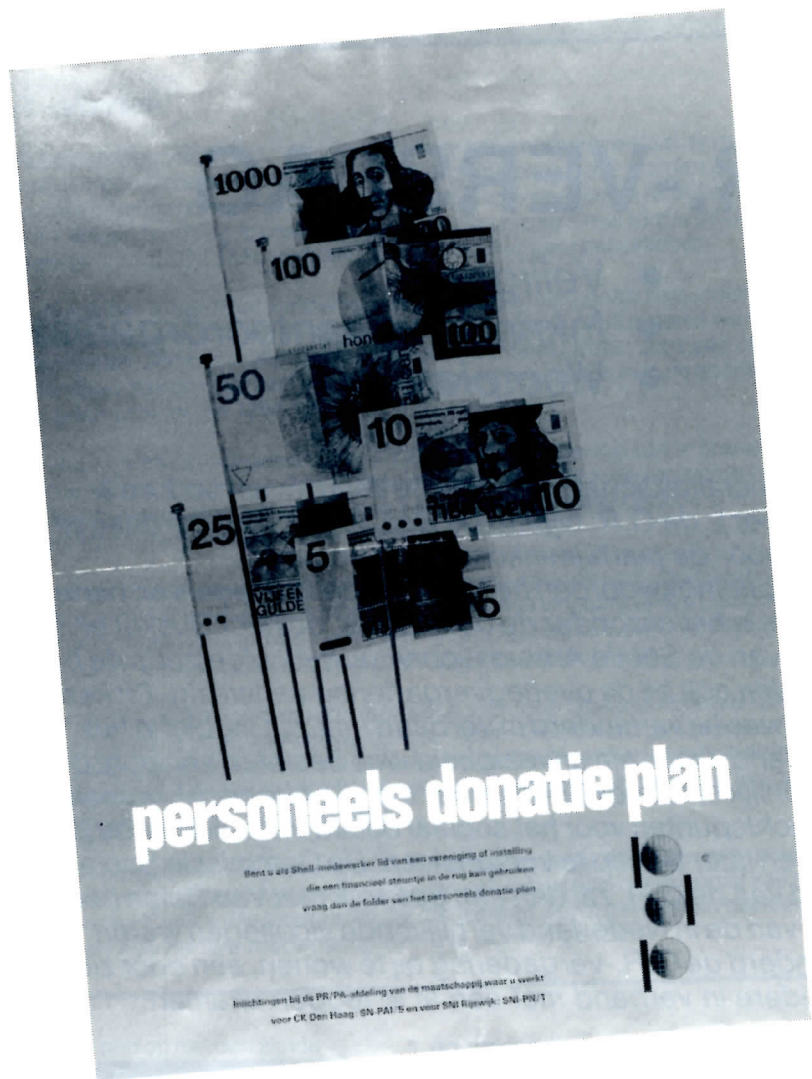
Het PDP bestaat nu bijna zes jaar en in die periode is er door ongeveer 3000 Shell-medewerkers gebruik van gemaakt. Het gemiddelde bedrag voor een donatie was ongeveer f 550,—. Dat is geen gigantisch bedrag, maar meestal net genoeg om een vereniging, een werkgroep, een stichting uit de nood te helpen of een activiteit te financieren die anders, bij gebrek aan middelen niet zou doorgaan, het enthousiasme van de deelnemers ten spijt. Elk jaar loopt het aantal PDP-aanvragen op. In 1980 werden 131 donaties gegeven en vorig jaar, in 1984 was dat aantal al gestegen tot 670. Evenredig daarmee wordt ook het budget jaarlijks opgetrokken. Monique Fennema van Shell Nederland B.V. neemt de centrale uitvoering van het PDP voor haar rekening. Ze heeft zelf meestal geen contact met de aanvragers,

dat in eerste instantie loopt via de plaatselijke PA-functionarissen bij de verschillende maatschappijen. Zij overlegt met hen, verzorgt de financiële afwikkeling en schrijft de betreffende clubs en verenigingen de definitieve bevestiging of een donatie, een advertentie of geschenkartikelen worden toegewezen.

Algemeen principe

Het algemene principe in het totale donatiebeleid van Shell en dus ook in het Personeelsdonatieplan, is dat men alleen geld geeft daar waar het nodig blijkt. Er moet dus een tekort zijn, of in de algemene middelen van een vereniging of instelling, of een tekort voor een bepaald project of evenement. Als het financiële jaarverslag een negatief saldo laat zien, is men gul. Bij incidentele acties wordt het tekort

beoordeeld op grond van de begroting. In dergelijke gevallen is Shell bereid 25% van het tekort voor haar rekening te nemen met een maximum van f 1.000,—. Elke vereniging, behalve wanneer zij politieke doeleinden nastreeft, die in Nederland is gevestigd, kan voor een bijdrage uit de PDP in aanmerking komen. Een medewerker mag ook voor meer dan één vereniging een aanvraag indienen. Er kan naast een financiële bijdrage ook een materiële bijdrage worden gegeven in de vorm van een geschenkpakket ter waarde van ongeveer f 75,—, voor bijvoorbeeld fancy-fairs en wedstrijden. Ook kan Shell een goodwill-advertentie plaatsen in het verenigingsblad. PDP-brochures en aanvraagformulieren kunnen door Shell Tankers-medewerkers worden aangevraagd bij de sectie DFP/4.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Cardissa
m.s. Caurica
m.s. Cinulia
m.s. Felania

(010) 130955

m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus

(010) 130956

m.s. Fulgur
m.s. Fusus
m.s. Niso
s.s. Ondina
m.s. Sarda

(010) 130957

m.s. Solaris
m.s. Stellaris
m.s. Tagelus
s.s. Zafra

O.R.-VERSLAG

- Veiligheid
- Inkrimping kantoororganisatie
- Vlootplan



Onder voorzitterschap van Jolle de Jong kwam op 2 en 3 december jl. de O.R. bijeen. Dit was de laatste meerdaagse sessie vóór de jaarbijeenkomst in februari a.s.

In zijn openingswoorden heette de voorzitter iedereen hartelijk welkom, in het bijzonder de bestuurder, de heer Busker en Mw. Polder van de Sectie Arbeidsvoorwaarden. Meestal is de heer Van Dalen ook bij de overlegvergadering aanwezig. Dit keer echter was hij verhinderd in verband met zijn verblijf in het buitenland. Door zijn afwezigheid was besloten een punt dat gewoonlijk omstreeks december wordt behandeld, namelijk de aandachtspunten voor het sociaal beleid in het komende jaar, naar een later tijdstip te verschuiven. De Commissie Sociaal Beleid van de O.R. zal dan een gesprek met Van Dalen hebben. Twee van de in Nederland verblijvende vlootleden waren verhinderd de O.R.-vergadering bij te wonen, één door ziekte en de andere in verband met een af te leggen examen.



Veiligheid

Zoals gebruikelijk begon de bestuurder met een aantal mededelingen over de veiligheid bij STBV. De bestuurder toonde zich zonder meer tevreden over de gang van zaken. Gedurende elf maanden, van januari tot en met november 1985, zijn in totaal 8 OMA's en 24 OZA's gemeld. De frequency-rate tot en met 30 november 1985 kwam op 1.56 waarmee we een goede tweede blijven, na Deutsche Shell Tanker Gesellschaft maar vóór Shell Tankers U.K. en Societé Maritime Shell. Bij de positieve berichten toch een ietwat teleurstellend feit: het is in 1985 niet gelukt om 100 aaneengesloten OMA-vrije dagen te kunnen noteren. Ook moet worden gezegd dat het verschil tussen een OMA en een OZA vaak erg klein is. De bestuurder complimenteerde de gehele organisatie voor alle inspanningen om in een paar jaar tijd de frequency-rate van rond de 8 naar onder de 2 te krijgen. Ook andere Groepsondernemingen hebben hun respect getoond voor de door ons behaalde resultaten.

De heer Zimmer van DSTG, die bij STBV een onderzoek naar de veiligheid deed, heeft inmiddels z'n concept-rapport met de heer Busker besproken. De inhoud van het rapport zal kritisch worden bekeken en het staat nu al vast dat daar de nodige lering uit zal worden getrokken. Nadat het definitieve rapport gereed is zal ook de O.R. hiervan een kopie krijgen. Zonder verder op specifieke punten in te gaan zei de bestuurder dat het rapport pleitte voor ondermeer een grotere rol van de O.R. in het veiligheidsgebeuren.

'Wat ons de laatste tijd in toenemende mate bezighoudt is de toename van het aantal ongevallen in de vrije tijd', zei de bestuurder. In dit verband noemde hij een recente OZA, veroorzaakt tijdens een partijtje Thai-boksen (of kick-boksen) aan boord. Naar aanleiding hiervan en over andere niet-risicoloze bezigheden in de vrije tijd ontspon zich een levendige discussie. Bij monde van ondermeer Jolle de Jong en Albert Vrolijk werd toch aangedrongen op minimale maatschappij-inmenging bij de besteding van de vrije tijd. De bestuurder had daar alle begrip voor maar appelleerde op het gezonde verstand. 'Als hierbij iemand iets ernstigs overkomt aan boord kan het wel eens een hele poos duren voordat er medische hulp is. De gevolgen voor de getroffen zijn niet te overzien. Ook kan dit consequenties hebben voor de collega's en voor de

maatschappij'. De sectie veiligheid op kantoor zal over dit onderwerp nader contact onderhouden met de vloot.

Cursussen

Er wordt bij onze maatschappij veel aan opleiding en training gedaan. Wij noemen met name de onlangs tot stand gekomen cursus taakoverdracht scheepsgezellen. Een driedaagse cursus die door acht à negen willekeurig gekozen met verlof zijnde scheepsgezellen wordt bijgewoond. Docenten waren de heren J. de Jong, F. Kuyt en R. J. Verspoor. Gedurende de cursusedagen worden diverse aspecten van de volgende werkzaamheden aan boord doorgenomen: elektro/hydrauliek en gereedschapsleer, meren/ontmeren, ankeren, ankerwacht lopen, ladingbehandeling incl. de veiligheid betreffende deze onderwerpen. Busker toonde zich tevreden over de cursus en uit de opmerkingen van de cursisten en begeleiders kan worden opgemaakt dat de drie dagen ruimschoots aan de verwachtingen voldoen. De cursus beoogt het op een rijtje zetten van de verschillende zaken en het logisch verband ervan zien, zodat de deelnemers beter toegerust zijn in het zelfstandig uitvoeren van de werkzaamheden.

De leden van de raad vonden dat later een terugkoppeling moest plaatsvinden van de praktijk naar het indertijd geleerde tijdens de cursus. Met name Joost Boonstra pleitte ervoor dat de vinger aan de pols wordt gehouden. 'Hoe werkt het nu uiteindelijk in de praktijk?' De bestuurder vertelde dat hierover op kantoor uitgebreid is gesproken. Men was het er volledig over eens dat een en ander aandachtig moet worden gevolgd. 'Maar het is niet altijd zo dat het in drie dagen geleerde ook door iedereen onmiddellijk zelfstandig in de praktijk kan worden uitgevoerd. Maar er moet aan boord wel over kunnen worden gepraat'.

Met de firma Wescon is overeengekomen dat zij een aantal cursussen voor scheepsgezellen zal verzorgen. Het zijn per onderdeel vierweekse opleidingen in lassen, demontage/montage en bankwerken. Met Wescon is besproken wat STBV nodig heeft, niet alleen voor nu maar ook voor de nabije toekomst. Hierop is de inhoud van de cursussen afgestemd. Busker: 'ik denk dat we daarmee een heel eind in de goede richting gaan'.

Inkrimping kantoororganisatie

Nadat een paar maanden geleden het voltallige walpersoneel door de directeur werd geïnformeerd over de situatie bij STBV vroeg de Raad welke concrete mededelingen de bestuurder thans kon doen. Een van de zaken die de gemoederen bezighoudt betreft een eventuele verhuizing van STBV naar een andere locatie. Diverse mogelijkheden worden thans nagegaan. Eerstdaags zal de maatschappij de Raad verzoeken om een O.R.-lid aan een te vormen team toe te voegen dat belast zal worden met zaken betreffende een eventuele verhuizing. Het blijkt dat in en rond Rotterdam veel kantoorruimte wordt aangeboden. Met name Joop Ouwens stelde de bestuurder enige indringende vragen. Een ervan had

O.R.-allerlei

Bij de vaststelling van de zg. 'brugdagen' voor het walpersoneel zal de maatschappij zo weinig mogelijk regulerend optreden. Wel dient rekening te worden gehouden met de andere bewoners van het Shell-gebouw. Het voorstel van de directie is om één dag in 1986 als brugdag te bestemmen, namelijk vrijdag 9 mei (dat is de dag na Hemelvaartsdag). De O.R. verklaarde zich met het voorstel akkoord.

Tot 2 december jl. heeft het walpersoneel de gelegenheid gehad om individueel te beslissen hoe de negen dagen arbeidsduurverkorting in 1986 moeten worden geëffectueerd. Dat kan in vrije tijd en/of in geld. De bestuurder: 'dit is een puur persoonlijke zaak en daar ben ik blij mee'. In goed overleg binnen de sectie zal een en ander geen problemen opleveren.

De bestuurder heeft voorgesteld per 1.1.86 geen verandering aan te brengen in de vaste barprijzen. Er was een financieel overschot maar dit is, ten opzichte van enkele maanden geleden, iets gedaald. Via een ad-hoc commissie houdt de O.R. regelmatig contact met de sectie Catering (DFMO/7).

Inmiddels is door de maatschappij voor een derde periode vergunning aangevraagd en verkregen voor werktijdverkorting voor een aantal vlootofficieren. Gezien de personeelssituatie was ten tijde van de vergadering nog niet bekend in welke mate van de derde periode uiteindelijk gebruik zal worden gemaakt.

Tot aan de O.R.-jaarbijeenkomst in februari a.s. is Joop Ouwens herkozen als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Albert Vrolijk werd gekozen tot plaatsvervangend secretaris. Simon Neeleman werd herkozen als voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden terwijl Bert Zwiërs eveneens werd herkozen als secretaris van genoemde Commissie.

Al in een voorgaande vergadering had Kees van der Ende de bestuurder gevraagd omtrent de mogelijkheid van het houden van een informatie-bijeenkomst van met verlof zijnde HOVO's. De bestuurder zei dat hieraan wordt gewerkt en dat hier binnenkort een nadere mededeling over zal worden gedaan.

betrekking op een op handen zijnde rigoreuze wijziging van de STBV-walorganisatie, zoals allerlei geruchten 'in de wandelgangen' doen geloven. De bestuurder stelde de Raad hierin gerust en zei dat dit zeker niet het geval is. Wel komen er wat samenvoegingen binnen de diverse afdelingen. 'De overheads van de walorganisatie moeten drastisch omlaag en dat zal ondermeer moeten gebeuren door het omlaagbrengen van de kantoorbezetting'. De bestuurder zei verder dat een forse reductie van de kosten van essentieel belang is om 1990 te bereiken, het jaar dat, naar wordt aangenomen, de tankmarkt weer zal aantrekken.

Er bestaat geen lijst met namen van walmedewerkers die STBV binnen afzienbare tijd moeten verlaten. 'We proberen zo veel mogelijk voor collega's die voor een eventuele overplaatsing in aanmerking komen een baan met voldoende toekomstperspectief te vinden

en zodoende overtolligheid te voorkomen', aldus Busker op een vraag van Joop Ouwens.

Vlootplan

Ook bij de vlootontwikkelingen, die de directe aanleiding vormen voor de gang van zaken in de walorganisatie, werd lange tijd stilgestaan. Het leidt geen twijfel dat aan het afstoten van schepen bij STBV nog geen eind is gekomen. Ook in 1986 zullen enkele oudere en onrendabele eenheden van de sterkte worden afgevoerd. De bestuurder had de Raad schriftelijk verzocht om de schepen in principe te mogen afstoten op het moment dat verder varen niet langer verantwoord is. Dat kan b.v. zijn wanneer een schip de periodieke dokbeurt moet ondergaan. De leden van de Commissie Financieel en Economisch Beleid van de O.R. hebben zich in de afgelopen tijd intensief over de beschikbare gegevens gebogen. Maar hoe men het ook wendt of keert: er zijn geen

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 2 en 3 december jl. waren:

Groep A

Jan Alsmā
Joost Boonstra
Willem Hoogendijk
Jolle de Jong
Simon Neeleman

Groep B

Kees van der Ende
Herman van Oostrum
Albert Vrolijk

Groep C

Frank van der Bas
Rob ten Hooven
Jarig Molenaar
Joop Ouwens
Henk Steenstra

alternatieven of mogelijkheden te vinden die een verdere rendabele exploitatie in de toekomst rechtvaardigen. Indien de maatschappij gedurende 1986 zal besluiten de in alle gevallen sterk verouderde tonnage te verkopen dan steunt de Raad dit besluit waarbij de Raad van mening is dat de schepen uitsluitend voor sloopdoeleinden dienen te worden verkocht.

De O.R. vertrouwt er op dat mede in verband met het in gebruik nemen van de nieuwe 'S'-schepen het afstoten van de verouderde tonnage geen bijzondere gevolgen zal hebben voor het vloot- en walpersoneel.

Behalve het mogen verkopen van schepen vroeg de bestuurder ook de instemming van de Raad voor eventuele aankoop van bestaande tonnage. In één geval betrof het een klein type tankschip van een recent bouwjaar waar een vervoersmarkt voor is. De Raad ging hier in principe volledig mee akkoord.

De bestuurder dankte de leden van de Raad voor de constructieve en gedegen wijze waarop de reactie van O.R. was uitgebracht.

Shell Premiespaarregeling

Voorlopig komt er geen SPS voor het vlootpersoneel. Gezien de financiële



situatie waarin STBV verkeert ziet de bestuurder thans geen mogelijkheid aan het verzoek van de O.R., om ook de vlootmedewerkers aan het SPS te laten deelnemen, tegemoet te komen. Zodra de situatie dit toelaat kan de O.R. dit onderwerp opnieuw bij de bestuurder

aankaarten. En deze bevestigde dat de directie van STBV hierbij als enige gesprekspartner kan fungeren.

Pensioenen

De sinds vele jaren bestaande correctie van 15% op het pensioenbasissalaris bij de berekening van het pensioen van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen blijft een heet hangijzer. De O.R. is het daar volstrekt niet mee eens.

De bestuurder informeerde de Raad dat op korte termijn een brede discussie-bijeenkomst zal plaatsvinden. Het is een gelegenheid om eens rustig de zaak te bepraten ten einde het maatschappij-standpunt nader te bepalen. Ter wille van de objectiviteit zijn ook twee deskundigen, de heren Palm en Van Vliet, respectievelijk van het Shell Pensioenfonds en Shell Nederland, Personeel bij het gesprek aanwezig. Hierna zal nader contact met de Commissie Pensioenaangelegenheden van de O.R. worden opgenomen.

Dit was in grote lijnen het besprokene tijdens de O.R.-sessie op 2 en 3 december jl. De bestuurder besloot de overlegvergadering aan het eind van de tweede dag met een beroep te doen op de flexibiliteit van alle werknemers om onaangename situaties het hoofd te kunnen bieden.

SALTOS

Een poosje geleden bracht H. Steenstra van de sectie DFMO/1 een kort bezoekje aan de 'Saltos', welk schip, zoals u wellicht al weet, dienstdoet als hotelschip voor ±25 mensen te Tarfaya in Marokko. Aldaar worden de mogelijkheden onderzocht voor het op commerciële basis winnen van olie uit leigesteente in de Sahara. Het operationele beheer over de 'Saltos'

wordt door Shell Tankers gevoerd, vandaar ook dat er mensen van ons vlootpersoneel aan boord tewerkgesteld zijn.

Op de hierbij geplaatste foto ziet u de proefmijn, waar de oliehoudende shale in dagbouw wordt gewonnen en opgeslagen en waarvan de 'Saltos' monsters in partijen van ±100 ton naar Las Palmas vervoert voor verdere verscheping naar diverse laboratoria voor onderzoek. Op de andere foto ziet u de markt in Tarfaya, alwaar de bemanning van de 'Saltos' haar inkopen doet.



MOSSELSAFARI

OP DE 'ONDINA'



Van gezagvoerder R. Verhoef ontvingen wij onderstaand verslagje over het verwijderen van o.a. mosselen van de huid van de 'Ondina'. 'Een niet alledaags gebeuren vond op 4 november jl. plaats buitenboord het goede schip 'Ondina', ten anker liggend op de rede van Salvador (Brazilië). Was het schip namelijk niet alleen bij haar tijdelijke 'baas' Petrobras in goede smaak gevallen, ook mosselen en schelpen, algen en zeewier beschouwden haar gedurende voorgaande lange ligtijden, zoals eens 43 dagen op het Garoupa oilfield, als een bijzonder geliefd broedobject. Dit laatste tot grote ergernis van de opvarenden, in het bijzonder bij de werkmeester en de budgetbeheerder, die de performance qua vaartsnelheid en bunkerverbruik drastisch zagen af-respectievelijk toenemen, hetgeen niet in overeenstemming was met de economische bedrijfsvoering.

Steken en schrapen

De gedachte aan knippen en scheren, reeds maandenlang een onderwerp in behandeling, werd een obsessie. Geen kans, tijd of gelegenheid hiertoe tot het moment dat het schip, in afwachting van een lading fuel oil naar New York, enige dagen bij Salvador ten anker ging. Na verkregen toestemming van de havenautoriteiten werd aldaar op een rustige zonnige ochtend de scheepssloep te water gelaten en door vier met eigengemaakte schrapers gewapende mannen werd een aanval op het rif ondernomen. Door middel van een ogenschijnlijke kluwen van maneinden, hieuwlijnen en andere bedradingen waarvan alleen de bootsman het geheim wist, werd de boot geleidelijk rond het schip

Stekend en schrapend langsij 'Ondina'

gemand en werd al stekende en schrapende een geduchte hoeveelheid zeefauna naar diepere regionen geholpen. Vooral het roer, als zodanig niet meer herkenbaar, onderging een goede schraapbeurt, terwijl over een groot gedeelte van de ballastlijn een circa 10 centimeter dikke mossellaag werd afgestoken. Dankzij veiligheidsschoenen, helmen, zwemvesten en grijplijnen verliep alles vlot en was de sloep in de namiddag weer heel en veilig thuis. Hopelijk wordt de vaart door deze ingreep met enige tienden van mijlen verbeterd, hetgeen zeg bij 0.2 mijl omgerekend zou kunnen worden in een brandstofbesparing van ruim 30 ton, of wel ruim 5000 US\$.

Toespraak gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 18 december 1985

U allen van harte welkom bij onze inmiddels tot een instituut uitgegroeide jaarbijeenkomst. Het is een goede gewoonte de voornaamste gebeurtenissen van het afgelopen jaar nogmaals te memoreren en een blik in de toekomst te wagen. Allereerst wil ik u verzoeken gezamenlijk een ogenblik de collega's te gedenken die ons in 1985 ontvielen. Dat is in de eerste plaats Bert Hoogland, die binnen een maand na zijn pensionering plotseling overleden is en scheepsvakman Leen Blankemeyer, die begin oktober aan boord van de 'Fossarus' eveneens geheel onverwacht is heengegaan. Onze gedachten gaan uit naar de nabestaanden. Ook zou ik u willen verzoeken een ogenblik de heer E. H. Larive te gedenken, de eerste directeur van Shell Tankers, die rond de afgelopen jaarwisseling is overleden. Zonder enig voorbehoud kunnen wij spreken van een voorbeeldig Nederlander die o. a. als commandant van het Nederlandse MTB eskader faam heeft gemaakt. Het jaar 1985 is ook het jaar van de herdenking van de tweede wereldoorlog. Op bescheiden, naar mijn idee wel erg

bescheiden wijze is daarbij ook aandacht geschonken aan datgene wat door de Nederlandse koopvaardij is gepresteerd. Met name de opvarenden van de Shell schepen hebben daarbij in voor ons nauwelijks voor te stellen omstandigheden hun plicht t.o.v. Vaderland en Maatschappij gedaan. Zakelijk gezien hebben wij een nogal rumoerig jaar achter de rug. De situatie van overschot in tankertonnage is nog lang niet opgelost, ondanks het wat versnelde sloopprogramma en de bescheiden nieuwbouw. Het ziet er naar uit dat pas rond 1990 een evenwichtssituatie zal ontstaan. Een dergelijk evenwicht is bittere noodzaak om een herstel van de vrachtenmarkt te bewerkstelligen, zodat er eindelijk weer een redelijk rendement op gedane investeringen kan worden gerealiseerd. Kijken wij terug op 1985 dan zien wij dat binnen 1 jaar niet minder dan 10 schepen uit dienst zijn genomen. Het waren 'Laconica', 'Diadema', 'Latia', 'Lepton', 'Abida', 'Dallia', 'Daphne', 'Onoba', 'Vitrea' en 'Acteon'. Ook deed gedurende het jaar een nieuwe generatie tankers haar intrede, de 'S'-

klasse. Zeer moderne schepen die aan alle internationale eisen voldoen en een hoeksteen gaan vormen voor de toekomst van Shell Tankers B.V. Aan de namen moeten we nog even wennen: SOLARIS, SPECTRUM, STELLATA en de beide bareboat-schepen STELLARIS en SARDA. Men zou gauw geneigd zijn aan het rijtje 'S'-schepen de SALTOS toe te voegen, ware het niet dat dit de naam is van een lilliputtertje van slechts 800 ton, een verzorgingsscheepje dat wij dit jaar hebben aangekocht en dat dienst doet in Marokko. Zeer tot mijn genoegen kunnen wij constateren dat de vloot operationeel voorspoedig heeft gevaren. Over de vrachtopbrengsten kan ik helaas minder positief zijn . . . Men moet de dag niet loven voordat de avond is gevallen, luidt het gezegde, maar als er geen onverhoedse dingen gebeuren in de ons nog resterende dagen van 1985 dan hebben wij een uitermate veilig jaar achter ons. Het aantal ongevallen met arbeidsverzuim is nu 8. Dat komt neer op een frequency-rate van 1.6. Ik weet dat velen weinig waardering hebben voor het woord frequency rate maar wij zijn nog niet



zo inventief geweest om een betere benaming te bedenken. Veiligheid dient een volledig geïntegreerd onderdeel van de bedrijfsvoering en het denken van een ieder te zijn. Zover zijn we nog niet hoewel een bijzonder veelbelovende aanzet is gemaakt in de afgelopen jaren. Ons uiteindelijke doel is nul ongevallen en een strategie om ons hiernaar te leiden is ontwikkeld en zal spoedig aan u bekend worden gemaakt. Ik zou, met name voor het vlootgebeuren, veel dingen willen noemen maar moet me, terwille van de tijd, beperken. Toch nog enkele operationele zaken. Het is wederom gelukt, door zuinig om te springen met brandstof, veel geld te besparen. Om u een idee te geven: gedurende de eerste negen maanden van 1985 bedroeg de netto besparing, in geld uitgedrukt, bijna een half miljoen gulden. Er deden zich geen ernstige ongevallen of gevallen van olieverontreiniging voor. Dat is erg prettig want als een schip door een verontreinigingsgeval in het nieuws komt, zelfs al ligt de oorzaak niet direct bij het schip zelf, duurt het een hele lange tijd voordat onze image weer is hersteld. Sprekend over onze image, hoewel niet als frontpagina-nieuws gerapporteerd, werden door de 'Felania' en de 'Felipes' bij reddingsakties in totaal 23 zeevarenden aan boord genomen en later veilig geland. Ook de 'Abida' en de 'Cinulia' hebben in nood verkerende schepen geassisteerd en aan zoekakties deelgenomen. De menslievendheid op zee moet voor vele anderen aan de wal, staatshoofden en regeringen, een voorbeeld zijn. In deze bewoordingen sprak admiraal Gracey, Commandant van de United States Coast Guard zich uit tijdens de jaarlijkse uitreiking van de AMVER-onderscheidingen in november jl. Niet minder dan 15 schepen uit de STBV-vloot gaven in het voorafgaande jaar trouw hun positie op aan het AMVER-hoofdkwartier in Washington. Hieronder was ook de 'Cinulia', die 15 jaar ononderbroken aan het systeem meedeed. Ook werden weer een aantal gezagvoerders en stuurlieden door het KNMI onderscheiden als dank voor hun medewerking.

Het afstoten van schepen zonder numerieke vervanging betekent dat wij voor een aantal vlootofficieren elders emplooi moeten vinden. Dank zij de goede naam die de ex Shell Tankers mensen zich bij andere Groepsmaatschappijen hebben weten te verwerven, is het wederom mogelijk gebleken enkele tientallen collega's over te plaatsen. Het totale personeelsbestand, vloot en wal samen, is nu onder de duizend gekomen en dit cijfer

zal de komende tijd nog verder omlaag gaan. Vertraging in de oplevering van de nieuwbouw heeft er toe geleid dat gedurende drie perioden toestemming werd gevraagd en verkregen voor tijdelijke werktijdverkorting voor een aantal officiersrangen.

Gedurende het afgelopen jaar is een goede voortgang gemaakt met de verdere rationalisatie van de scheepsorganisatie. De projecten op zowel 'Caurica' als 'Cardissa' zijn met goed resultaat beëindigd. Door het geven van informatie en training worden onze vlootmedewerkers beter toegerust op hun functioneren aan boord, nu en in de toekomst. Dit geldt uiteraard voor zowel de officieren als de scheepsgezellen. Begin oktober werd voor het eerst de driedaagse cursus taakoverdracht scheepsgezellen gegeven. De gebruikelijke eindevaluatie heeft aangetoond dat deze cursus een succes is geweest. Dit geldt ook voor de dit jaar gehouden bijeenkomsten van scheepsgezellen en junior vlootofficieren. Voor ons is dat een stimulans op de ingeslagen weg door te gaan. Begin dit jaar werd de nieuw gekozen Ondernemingsraad geïnstalleerd. De leden zullen gedurende drie jaar het personeel in het bedrijf vertegenwoordigen. Een verre van gemakkelijke taak. De O.R.-leden worden van zeer nabij met het wel en wee van de maatschappij geconfronteerd. Ik dank de O.R.-voorzitter, -secretaris en alle leden, ook degenen die door diverse omstandigheden het afgelopen jaar hun lidmaatschap moesten opgeven, voor hun inzet.

Na vele jaren bij onze maatschappij tewerkgesteld te zijn geweest verliet een groot aantal collega's de dienst met pensioen. Wij zijn hun veel dank verschuldigd voor hetgeen zij voor Shell Tankers hebben gedaan. Immers, zij zijn het geweest die de basis hebben gelegd voor de ingrijpende veranderingen die plaatsgevonden hebben of nog zullen plaatsvinden. Veranderingen die STBV in staat moet stellen in de pas te blijven met de ontwikkelingen in de scheepvaart. Het was een goede gelegenheid om veel 'werkers van het eerste uur' te mogen begroeten tijdens de viering van het

zevende lustrum van de CNOOKS in september jl.

Door de genoemde overplaatsingen, pensioneringen, e.d. is het mogelijk gebleken het totaal aantal vlootofficieren min of meer gelijke tred te laten houden met de afname van ons vlootbestand. In verhouding tot het verwachte aantal schepen is de kantoororganisatie echter te omvangrijk. Besloten is tot het omlaagbrengen van de walsterkte. Ook zal door interne overplaatsingen en het hergroeperen van werkzaamheden worden getracht een meer efficiënte organisatie te verkrijgen. De ingreep is geen sinecure. Enkele overplaatsingen van walpersoneelsleden naar andere Groepsmaatschappijen werden dit jaar al gerealiseerd. Op gepaste wijze werd afscheid genomen en uiteraard wens ik hen het allerbeste voor de toekomst. Ten einde enigszins concurrerend op de wereldmarkt te kunnen opereren is het een noodzaak dat ons kostenniveau in lijn komt met wat bij andere rederijen de norm is. Het is om die reden dat wij naar een meer bescheiden kantoorlokatie zullen verhuizen. Voornaamste doel hiervan is een vermindering van het gerieflijke, maar onder de omstandigheden te dure niveau van service dat wal en vloot geniet. Het is niet met vreugde dat deze beslissingen zijn genomen. Toch is het verre van een negatief gebeuren. Telkens weer zijn wij erin geslaagd door vaak ingrijpende maatregelen, onze plaats in het maritiem gebeuren te handhaven. Ik denk aan de integratie, die het mogelijk maakte ondanks de loonexplosie van de 60-er jaren concurrerend te blijven. Ik denk aan datgene dat wij nu moderne bedrijfsvoering noemen en wat heeft geresulteerd in 5 'S'-klasse nieuwbouwschepen.

Ik ben vol vertrouwen dat wij met elkaar in staat zijn de huidige storm af te rijden en daarmee onze eigen werkgelegenheid en de toekomst voor de jongeren zeker te stellen.

Wij zullen doorgaan met mogelijkheden te onderzoeken voor nieuwe investeringen en mogelijkheden voor het bemannen van schepen van derden. Mogelijkheden die alleen dan realistisch zijn, als wij erin slagen te opereren op een acceptabel kostenniveau.

Mogelijk de beste illustratie dat wij een toekomst hebben is de aanstelling van 5 gezagvoerders en 5 hoofdwerktuigkundigen per 1 januari 1986. Tevens wordt een zestal jongere officieren gepromoveerd.

Ik dank u allen voor uw inzet en toewijding en wens u en de uwen prettige feestdagen en in alle opzichten een goed en voorspoedig 1986.

Shell Tankers b.v.

**GENERAL
MANAGEMENT**
M. A. Busker
DF



**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
H. F. M. Tijthoff*
DFF



**FLEET
MANAGEMENT**
G. Veldt*
DFM



Accounting, Planning,
Budgets and
Computer
Applications
J. van den Berg
DFF/1



Operations
J. Drogd
DFMO



Calculations
J. H. de Koning
DFF/3



Drydocking
H. J. Brouwer
DFMD



Translations,
Correspondence and
Documentation
C. M. A. de Goeij
DFF/4



Services/Performance
H. Verbaas
DFMS



Materials
H. Sierat
DFF/5



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

ALL VESSELS

Medical
R. G. Louwe
DF/1



PERSONNEL
C. van Dalen*
DFP



Fleet Personnel
J. C. Aartsen
DFP/1



Personnel
Information
R. Kleijn
DFP/4



Social Welfare
M. J. Kors
DFP/2



Shore Personnel
M. Pronk
DFP/5



Wages and
Administration
Fleet Personnel
P. G. J. C. van Rijn
DFP/3



Personnel
Relations
L. J. Polder
DFP/6

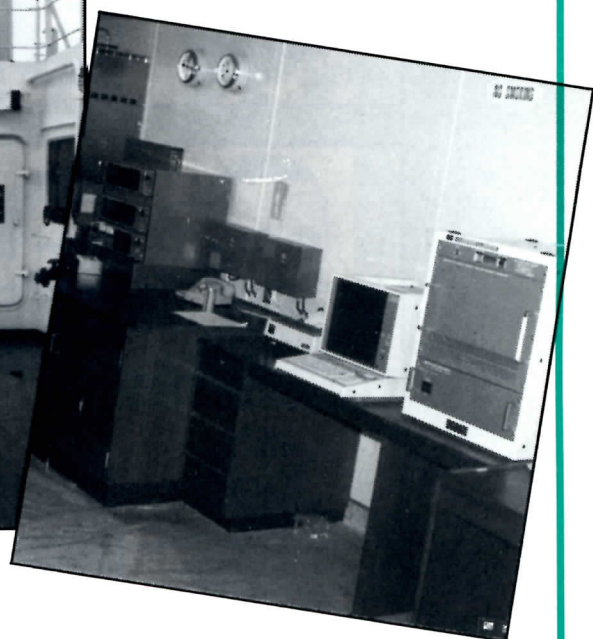
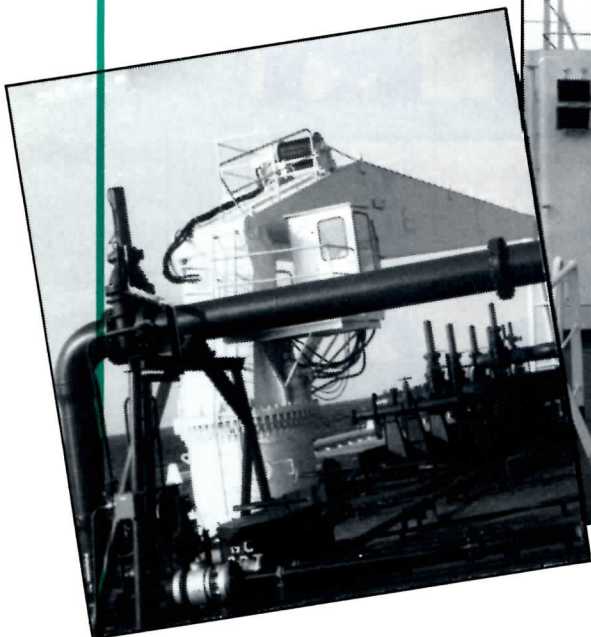


Reporting set-up

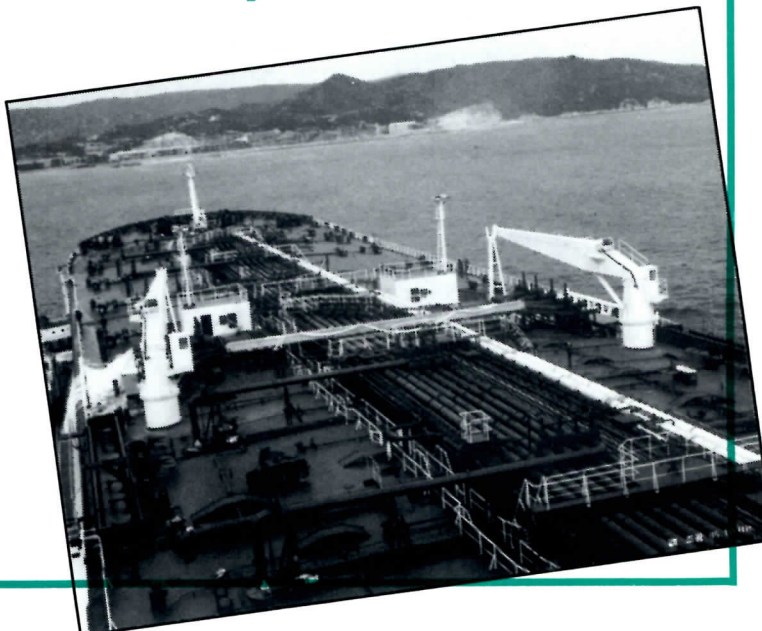
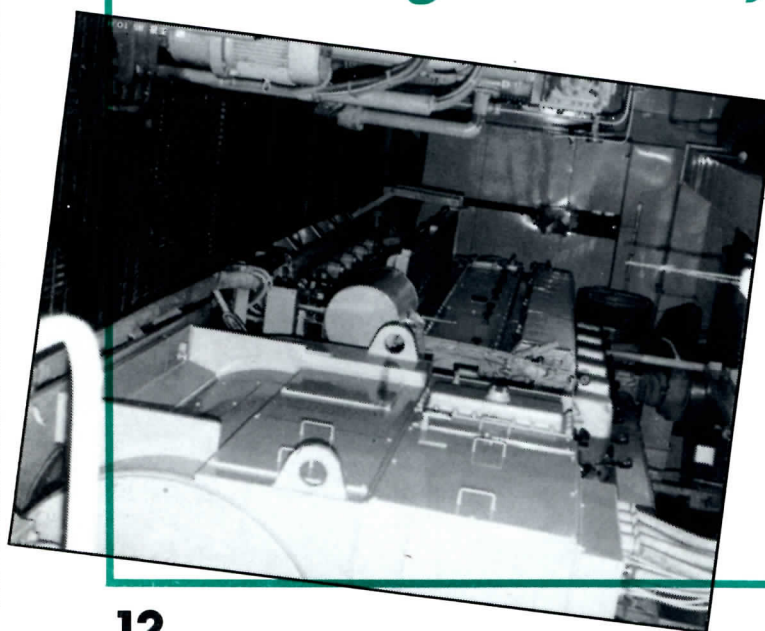
as on 1-1-1986.



Foto-impressie van de 'Solaris',

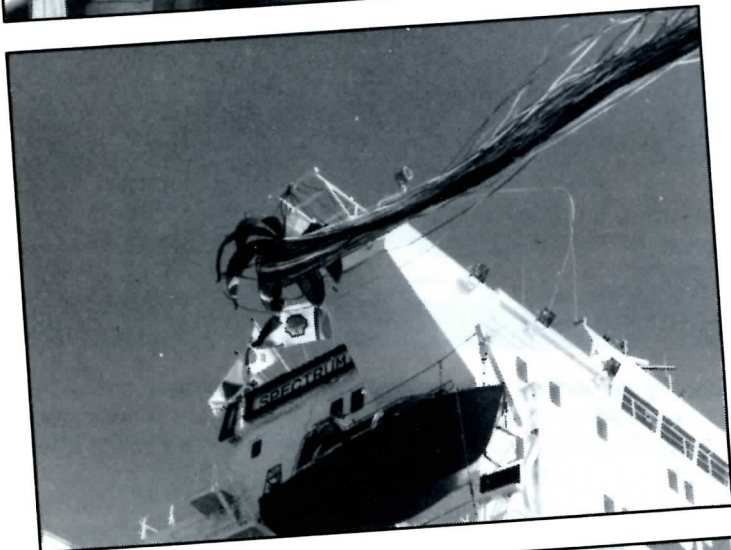


o.a. genomen tijdens de proefvaart





DOOP SPECTRUM



Helaas hadden wij ten tijde van het inleveren van de kopij voor deze uitgave van Schip en Ka nog niet de beschikking over foto's van de doopplechtigheid op de 'Stellata', welke op 22 november jl. plaatsvond. Wél kunnen wij nu enkele foto's plaatsen van de feestelijkheden op de 'Spectrum', welk schip op 18 oktober jl. werd gedoopt door Mw. M. C. H. Helfrich-de Boer, echtgenote van Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland B.V. en commissaris van Shell Tankers B.V.



WAAR EEN WIL IS, IS EEN WEG!

Enkele maanden geleden kreeg de sectie DFP/1 bezoek van Rens van Dormolen, die de medewerkers een zelfgeknoopt wandkleed, met daarop afgebeeld de Shell-schelp, aanbood.

Alvorens we hierop doorgaan, willen wij voor degenen die hem niet kennen, nog even uiteenzetten wie Rens van Dormolen is. Rens werkte vroeger als bediende op onze vloot, maar kreeg tijdens zijn laatste verlof, enkele jaren geleden, een zeer ernstig ongeluk met zijn bromfiets. Nadat het levensgevaar was geweken brak een moeizame periode van herstel aan, waarbij duidelijk was geworden dat Rens blijvend gehandicapt zou zijn. De manier echter waarop hij zich 'boven worstelt' (zoals hij het zelf noemt) is onvoorstelbaar, maar daarover vertellen we later in dit artikel meer.

Op de hierbij geplaatste foto ziet u het door hem geknoopte wandkleed, wat een waarheidsgetrouwe kopie is van de officiële Shell-schelp. Helaas kunt u de kleuren niet zien, maar de schelp is in de echte Shell-kleuren rood en geel uitgevoerd. Omdat wij graag wilden weten wat de beweegredenen van Rens waren om een Shell-schelp te knopen togen wij, samen met onze maatschappelijk werkster Mw. Kors, op een middag naar Spijkenisse waar Rens woont.

Grootste hobby

Enthousiast werden wij ontvangen door Rens en zijn moeder, die ook op bezoek was. Bij een kopje koffie waren we al snel in een gezellig gesprek gewikkeld. Vanzelfsprekend kwam ook het onderwerp 'knopen' aan de beurt. De vraag waarom hij een wandtapijt met een Shell-schelp knoopte brandde ons natuurlijk op de lippen. Rens: 'Varen bij Shell Tankers was mijn lust en mijn leven, en na het ongeluk wilde ik iets doen om Shell te bedanken voor alles wat jullie voor mij gedaan



hebben. Toen kwam ik op het idee van het Shell-vignet om zo mijn dankbaarheid te kunnen tonen'. hij heeft er in totaal drie maanden aan gewerkt.

De schelp werd aan de hand van een visitekaartje van Shell door een vriend van hem op stramien getekend. Zelf kan Rens dit (nog) niet, aangezien hij nog niet voldoende controle over zijn handen heeft. Het resultaat van zijn idee is het bekijken waard, onze complimenten! Een ieder die op kantoor komt, kan zijn kunstwerk trouwens bewonderen, want het kleed hangt bij de balie op de 6e etage. De Shell-schelp is niet het enige kleed dat hij heeft geknoopt. Door zijn hele flat hangen en liggen voorbeelden van zijn grootste hobby: smyrna-knopen.

Rens: 'Op zich is het wel een dure hobby, maar ik maak vaak m'n eigen ontwerpen en probeer in de uitverkoop wol op de kop te tikken. Ook uit restjes kan ik nog wel een kleedje knopen. En inderdaad, hij liet ons enkele ontwerpen zien die daar een leuk bewijs van vormen.

Trouwens, dat snuffelen naar koopjes is

trots toont Rens het wandkleed

hem ook wel toevertrouwd, zo vernemen wij van zijn moeder. Een ware handelsgeest schuilt er in hem, dat blijkt ook al uit het feit dat hij zijn nieuwe aangepaste schoenen voor niets kreeg. Vrolijk vertelt Rens: 'De vorige schoenen hadden ze verkeerd opgemeten, nou, dan betaal ik deze toch zeker niet?!' Gelijk heeft 'ie, hij laat zich de kaas niet van 't brood eten.

Het staat hier allemaal zo nuchter op papier, maar het valt natuurlijk niet altijd mee om te accepteren dat je gehandicapt bent. Als wij hier nu schrijven 'hij zit niet altijd in zijn rolstoel, maar loopt ook al zelf', dan schuilt daar echter heel veel moed en wijskracht achter, wat voor een buitenstaander moeilijk te bevatten is. Rens vindt het zelf belachelijk om als 'zielig' bestempeld te worden. 'Omdat ik nu toevallig in een rolstoel zit ben ik nog niet gek, ik ben en blijf een doodgewoon mens', zo stelt hij overtuigend. Nadat Rens een poosje in een aangepaste woning in Rotterdam had gewoond, werd zijn verlangen om weer in zijn eigen – voor het ongeluk gekochte – flat in Spijkenisse te trekken steeds sterker. En hij kreeg het voor elkaar. . . Ondanks de bezwaren van de dokters, ondanks de problemen in verband met de trappen die hij zou moeten lopen, maar dankzij zijn doorzettingsvermogen en de enorme hulp en steun van zijn vriend woont hij nu weer op zichzelf, in zijn eigen huis, zijn eigen omgeving.

Geweldige vriend

Die vriend heet Gerrit en als wij daarover doorvragen horen we dat deze man een onvervangbare hulp is voor Rens, het lijkt haast onmogelijk dat hij zo iemand heeft ontmoet; en dat allemaal naar aanleiding de Shell-schelp hangt bij de balie, voor iedere bezoeker zichtbaar



van een avondje stappen. . . Rens vertelt: 'Ik had een keertje zin om, net als vroeger, eens ouderwets te gaan stappen, belde een taxi en liet me naar een bar in Rotterdam brengen. Daar kwam ik in gesprek met Gerrit en sindsdien is hij mijn grote toeverlaat geworden. Alles, werkelijk alles doet hij voor me om mij te helpen. Zonder hem had ik nu nooit zelfstandig kunnen wonen'.

Als we horen wat Gerrit zoal onderneemt om Rens onder de mensen te brengen, kunnen we alleen maar gevoelens van diepe bewondering opbrengen voor deze man, die door dik en dun gaat voor Rens. Zijn steun is onvoorstelbaar, en onontbeerlijk voor Rens. Maar we mogen hier zeker niet de inzet en bijdragen van de moeder van Rens vergeten. Zij vertelt hoe zij hem na het ongeluk heeft aangespoord om dóór te gaan, om niet bij de pakken neer te gaan zitten. Haar inspanningen hebben

waarneembare resultaten gehad, dat wordt ons duidelijk als we horen welke vooruitgang Rens geboekt heeft de laatste tijd. 'Soms vind ik mezelf wel hard hoor, maar het heeft hem waarschijnlijk toch geholpen om zover te komen zoals hij nu al is'.

Droomcruise

Waar houdt Rens zich nu zoal mee bezig? Naast knopen gaat zijn belangstelling uit naar o.a. muziek, katten en kruiswoord-raadsels oplossen. Zijn liefde voor katten blijkt overduidelijk uit de manier waarop hij met zijn eigen kat omgaat en ook uit de tientallen beeldjes en afbeeldingen van katten die door het hele huis verspreid staan. Zijn moeder vult plagend aan: 'En telefoneren, dat noem ik zijn grootste hobby, soms zit hij echt uren aan de telefoon!'

Waar Rens van droomt is een grote cruise meemaken, het liefst over de hele wereld.

'Het water blijft trekken, vooral de grote oceaan, wie weet komt het er nog eens van. . . ' Tsjja, wie droomt daar niet van? De uren vlogen voorbij en nadat we nog even zijn hobbykamer hadden bekeken werd het weer tijd om naar het Shell-Gebouw terug te keren. Eén vraag wilden we nog stellen: 'Heb je nog iets toe te voegen aan alles wat je ons al verteld hebt?' Na enig nadenken komt Rens met het volgende antwoord: 'Het ligt erg veel aan jezelf als je je in de narigheid laat drukken. Ik zeg maar zo: waar een wil is, is een weg, en die wil is er!'
Diep onder de indruk van zijn optimisme en opgewektheid namen wij afscheid van Rens. Terwijl wij weer naar Rotterdam reden, bedachten wij dat velen (ook wij!) een voorbeeld kunnen nemen aan deze doorzetter, die het niet aflat om te blijven hopen op overwinning. Elke vooruitgang betekent voor hem een stukje hemel op aarde. . .

'Cinulia' middelpunt bij uitreiking AMVER-onderscheidingen

Dat was een hele happening op 19 november jl. in het Parkhotel in Rotterdam. Enkele tientallen koopvaardijofficieren met hun partners, een aantal hoge marineofficieren in smetteloos blauw en verder vertegenwoordigers van Nederlandse rederijen en andere organisaties waren getuige van de uitreiking van de AMVER-onderscheidingen. Een zeer bijzondere uitreiking dit keer. Admiraal J. S. Gracey, Commandant van de United States Coast Guard was er speciaal voor naar Rotterdam gekomen. De blauwe, gouden en purperen

AMVER-wimpels met de daarbij behorende onderscheidingen werden door hem aan de daarvoor in aanmerking komende gezagvoerders uitgereikt. Eén schip vormde het middelpunt, onze 'Cinulia'. Want vanaf dit schip werd gedurende een ononderbroken periode van vijftien jaar steeds trouw de positie gemeld aan het AMVER-hoofdkwartier in Washington. Ook gezagvoerder A. T. van Es heeft daarin een groot aandeel gehad en hij mocht uit handen van Admiraal Gracey een prachtige herinneringsplaquette in ontvangst nemen.

Alhoewel we jaarlijks melding doen van de uitreiking van de AMVER-onderscheidingen weet toch niet iedereen waar het precies om gaat. Wel, AMVER is de afkorting van Automated Mutual Assistance Vessel Rescue, een organisatie van de U.S. Coast Guard die de ontvangen posities van de deelnemende schepen registreert. Bij calamiteiten op zee kan in één oogopslag worden vastgesteld welk schip het meest dicht in de buurt is van het in nood verkerende schip. Er kan dan snel hulp worden geboden. Veel levens van zeevarenden konden dank zij de AMVER-organisatie worden gered vertelde Admiraal Gracey en het is daarom een goede zaak dat zo veel mogelijk schepen aan het systeem bijdragen. Het is een louter menslievende organisatie die van onschatbare waarde is gebleken.

15 schepen

Shell Tankers B.V. komt, met deelname van 15 schepen in 1984, bijzonder goed

voor de dag. De 'Cardissa' en 'Flammulina' kregen de Blauwe Wimpel voor het eerste jaar van deelname. Ook de 'Dallia', maar dit schip is, zoals bekend, inmiddels verkocht. De 'Felipes' kreeg de Gouden Wimpel voor vijf jaar ononderbroken deelname. Met de nadruk op ononderbroken want zodra een jaar wordt overgeslagen met het doorgeven van de gegevens naar AMVER begint men weer van voren af aan. En dat is jammer. . . Dit jaar geen purperen wimpel voor tien jaar deelname. De 'Fossarus' komt er met acht jaar al dicht bij. . . Drie schepen boven de tien. De 'Onoba' en 'Tagelus' deden twaalf jaar ononderbroken mee. Voor het eerstgenoemde schip is het doek gevallen maar de 'Tagelus' moet, als het een beetje meezit, in 1987 de 15 jaar wel kunnen halen.

Alle records gebroken

De 'Cinulia' brak alle records. nog nooit in het ruim 25-jarig bestaan van AMVER heeft een schip vijftien jaar aan één stuk

deelgenomen. Het kleinste en oudste schip uit de vloot van STBV stond volop in de schijnwerpers die 19e november. Als vertegenwoordiger van een ieder die in de afgelopen vijftien jaar op de 'Cinulia' zijn bijdrage aan AMVER heeft geleverd mocht gezagvoerder A. T. van Es uit handen van Admiraal Gracey een herinneringsplaquette in ontvangst nemen. Een heel bijzondere want er bestaat er maar één. De plaquette zal een passend plekje aan boord van de 'Cinulia' krijgen.



Het lijstje STBV-schepen die de 1984-onderscheidingen ontvingen, met daarachter het aantal ononderbroken jaren ziet er als volgt uit:

Cardissa	1	Fossarus	8
Caurica	2	Fulgur	2
CINULIA	15!	Laconica	4
Dallia	1	Lepton	7
Felipes	5	Ondina	4
Ficus	4	Onoba	12
Flammulina	1	Tagelus	12
Fossarina	2		

En toen waren er nog maar twee

Liberty betekent vrijheid. En vrijheid was een goed gekozen naam voor een type vrachtschip waarmee de Verenigde Staten, gedurende de tweede wereldoorlog, de door oorlogshandelingen verloren gegane scheepstonnage opvulde. Meer dan 2700 'Liberty's' verlieten de Amerikaanse werven om overal ter wereld te worden ingezet ten

behoefte van de bevoorrading van de geallieerde strijdmachten. Oorspronkelijk ontworpen voor slechts een zeer korte levensduur deed dit type schip twintig jaar na de beëindiging van de oorlog nog volop dienst. Tot in 1966 de verzekeringsmaatschappijen een toeslag gingen berekenen op de te betalen premies. Het risico van ongevallen met deze, inmiddels

bejaarde, schepen was te groot geworden. Thans herinneren, voor zover bekend, nog twee 'Liberty's' aan deze enorme vloot schepen. Een ervan, de 'Jeremiah O'Brien' bevindt zich in uitstekende conditie en ieder jaar, op 19 mei, National Maritime Day, maakt het schip met enkele honderden passagiers een glorieuze vaartocht in de baai van San Francisco.

Wat de Dakota voor de luchtvaart heeft betekend was de Liberty voor de zeevaart. Het waren weliswaar langzame maar uitermate goed bruikbare 'trampers'. Het gehele bouwprogramma omvatte 3148 schepen maar uiteindelijk hebben 'slechts' 2700 stuks het ruime sop gekozen. Daarmede is de Liberty het grootste scheepsbouw project geweest ooit ter wereld uitgevoerd. Het bekende Victory- en T2-type bleven, in aantal, ver in de minderheid. Op 27 september 1941, tien weken voor de Japanse aanval op Pearl Harbor, ging de eerste Liberty te water. Het schip, de 'Patrick Henry', werd genoemd naar de man die in 1775 had geroepen: 'Give me liberty or give me death'. De bouw vergde 245 dagen.

Slechts 15 dagen

Eigenlijk was de Liberty een Engels ontwerp. De in 1939 gebouwde 'Dorington Court' had er voor model gestaan. Vele scheepswerven in de Verenigde Staten hebben gedurende de periode 1942-1945 op topcapaciteit gedraaid. Maar de bouw van deze gelaste en uit verschillende secties samengestelde schepen ging steeds sneller. In september 1942 was de bouwtijd slechts 15 dagen, waarvan 10 op de helling en 5 voor de verdere afbouw.

Een gigantische prestatie!

Het Liberty-schip programma is een dusdanig fascinerende episode uit de wereld-scheepsbouwgeschiedenis geweest dat er een boek over is verschenen: 'The Liberty Ships' door L. A. Sawyers en W. H. Mitchell, uitg. Lloyd's of London Press Ltd. (2e druk 1985, 253 pag., prijs £ 27.50).

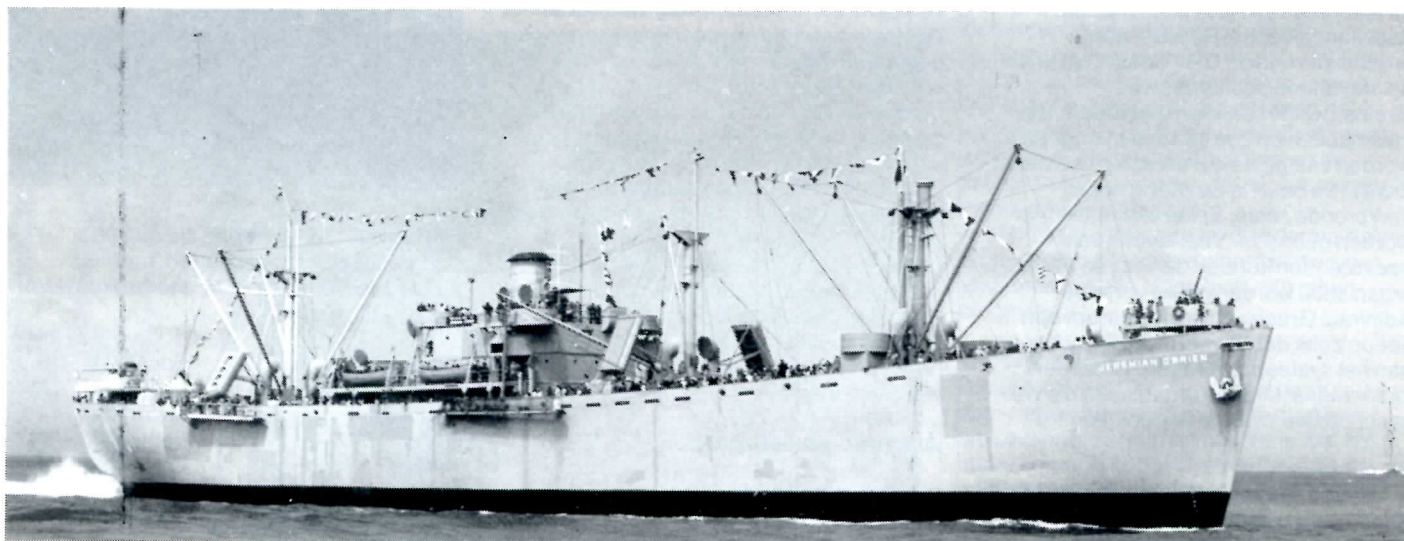
Nog twee over

De afgelopen jaren is geschreven dat slechts twee Liberty's bewaard waren gebleven, de 'John Brown', deel uitmakend van de Amerikaanse Reserve vloot, en de hierboven genoemde 'Jeremiah O'Brien'. Dat was niet geheel juist omdat sinds 10 januari 1971 in de haven van Piraeus de 'Georgios F. Andreadis' lag afgemeerd. 'Lag', want zeer recent is deze Liberty, na bijna 15 jaar opgelegd te zijn geweest (een record?) door een sloper uit Joegoslavië gekocht. Of het schip ook werkelijk is gesloopt blijkt moeilijk te achterhalen. Eigenlijk wel jammer dat dit schip niet als museumstuk behouden kon blijven omdat het Liberty-programma ook voor Europa van vitale betekenis is geweest. In 1978 vormde een groepje geïnteresseerde Amerikanen de National Liberty Ship Memorial Inc. Met de

enthousiaste medewerking van vrijwilligers uit het bedrijfsleven, de overheid en vele particuliere bijdragen werd de 'Jeremiah O'Brien' aangeschaft en opgeknapt. Op 21 mei 1980 verliet het schip op eigen kracht, onder grote belangstelling, de Bethlehem Steel scheepswerf in San Francisco en legde enige tijd later aan bij Fort Mason. Daar kreeg het schip een vaste ligplaats en werd ter bezichtiging opengesteld voor het publiek.

Maar op 19 mei, Nationale Maritime Day, worden de trossen losgegooid en maakt het schip een glorieuze vaartocht door de baai van San Francisco. De in oorlogskleuren geschilderde 'Jeremiah O'Brien' is van binnen en van buiten in de originele staat teruggebracht, compleet met stukken geschut, glijvloten, enz. De bemanning bestaat voornamelijk uit mensen die vroeger op Liberty schepen hebben dienstgedaan en het als een grote eer beschouwen om één keer per jaar op dit vrijheids-monument een tocht te mogen maken.

De laatste varende Liberty in de baai van San Francisco met aan boord niet minder dan 700 Liberty-schip enthousiasten.



Trein? Vliegtuig? Boot?

Ja, wat is het? Een trein of een vliegtuig? Of toch een boot zoals de Japanse ontwerpers het object noemen waarmee op het water een snelheid kan worden bereikt van bijna 200 kilometer per uur. Weliswaar liggen de plannen nog op de tekentafel maar eerstdaags gaat toch de bouw beginnen van een 60-tons prototype. Het principe van voortbeweging van het vaartuig (want zo zullen we het object verder maar noemen) ligt op het gebied van de aerodynamica. Het vaartuig ziet er uit als een vliegtuig zonder vleugels. Aan de romp zijn elektromagneten bevestigd die via een batterij stroom ontvangen die opgewekt wordt via een elektrische stroom die door zeewater geleid een magnetisch veld creëert. Erg ingewikkeld allemaal maar het schijnt te kunnen. Het principe is niet nieuw. Op het land worden sommige ultra-snelle treinen door deze vinding voortgestuwd (de zgn. lineaire motor). De Japanse Foundation for Shipbuilding Advancement betaalt de kosten van het 18 meter lange en 3,6 meter brede prototype. Bij de bouw zullen heel bijzondere materialen worden gebruikt om een zo sterk mogelijk elektrisch veld te laten ontstaan. Verwacht wordt dat er grote mogelijkheden zijn voor de vinding zoals bij de Marine (onderzeeboten) en in de offshore industrie.

Telex-decentralisatie

In het proces van automatisering binnen de kantoororganisatie is een aanvang gemaakt met de telex-decentralisatie. De eerste fase, de decentralisatie van de ontvangst van de berichten, is inmiddels ingegaan. Dat wil zeggen dat berichten die voldoen aan bepaalde voorwaarden, rechtstreeks binnenkomen op printers bij de secties DFF/5, DFP/1 en DFMO. Voor de resterende secties komen de berichten op de printer bij de sectie DFF/4.

Op 4 december jl. is een proef gestart om via de tekstverwerkers op DFF/4 uitgaande telexberichten rechtstreeks aan te maken, waarbij de telex-afdeling van Shell Nederland (FIC/2) voorlopig nog als tussenstation voor verzending fungeert. Zoals het zich laat aanzien zal het in de naaste toekomst ook voor de secties DFF/5, DFP/1 en DFMO mogelijk gemaakt worden rechtstreeks telexen aan te maken. Voorlopig echter zullen de hiervoor genoemde secties nog gebruik maken van de telex-afdeling FIC/2. Van verdere ontwikkelingen zullen wij u op de hoogte houden.

Afscheid

Op verzoek van de Hogere Zeevaartschool Willem Barentsz te Terschelling delen wij u het volgende mede:

Op 31 januari 1986 zal in het gebouw van de Zeevaartschool van 16.30-18.30 uur een receptie worden gehouden ter gelegenheid van het afscheid van

de heer P. van Leunen

als directeur van de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz'. Tevens kunt u kennismaken met de nieuwe directeur, de heer M. Harms.

Vereniging van oud-studenten

De School voor Scheepswerktuigkundigen in Rotterdam zoekt oud-studenten die belangstelling hebben voor een 'Vereniging van oud-studenten' waarbij de interesse uitgaat naar contact met een zo breed mogelijk technisch vlak uit alle opleidingen. Inlichtingen en/of aanmeldingsformulieren kunnen aangevraagd worden bij dhr. De Steur, Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen, Willem Buytewechstraat 45, 3024 BK Rotterdam.

Journalisten op de 'Cardissa'

Om de banden met de lokale media te verstevigen kregen wij van Shell Santiago het verzoek of het mogelijk was dat een groep journalisten de 'Cardissa', bij haar eerste aanloop in Valparaiso, zou bezoeken. Na onze toestemming kreeg de 'Cardissa' aldus bezoek van de media van Valparaiso, waarbij vertegenwoordigers van kranten, TV en radio, de Nederlandse en Britse consul, 16 bezoekers en vier werknemers van Shell Chili aanwezig waren. De bezoekers werden in kleine groepjes rondgeleid over het gehele schip, waarna er tijdens een drankje gezellig werd nagepraat. Alle bezoekers waren onder de indruk van de geavanceerde techniek aan boord van de 'Cardissa' en van de gastvrijheid die kapitein Hus en de opvarenden hadden getoond. Namens Shell Santiago brengen wij onze dank hiervoor over.

La Estrella, een krant in Chili, besteedde ruimschoots aandacht aan het bezoek, waarin met lovende woorden over onze maatschappij wordt verteld. Blijkbaar maakte de mogelijkheid van meevaren van echtgenotes aan boord van onze schepen grote indruk, getuige de kop van het artikel in de krant:

SCHOOON SCHIP

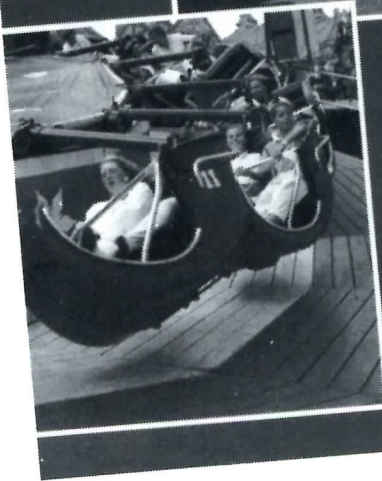
'Echtgenotes van opvarenden reizen mee aan boord van Hollandse tanker'. We zullen hier geen gehele vertaling van het artikel opnemen, wat in het verhaal staat is ons allemaal wel bekend. Het gaat ten slotte om informatie voor de plaatselijke bevolking.

Shell-journaal

Wederom is bij alle Shell-werknemers en gepensioneerden het jaarlijkse Shell-journaal in de bus gegleden. Dit jaar heet het Shell-journaal 'Handel & Wandel' en verhaalt over markten en kermissen in Nederland. Het werd geschreven door Maurits van Rooijen. Meerdere exemplaren zijn inmiddels ook naar de schepen verzonden.

Handel & Wandel

Shell-journaal van markten en kermissen
Maurits van Rooijen



VLOOTPERSONALIA

Periode 16 november tot en met 15 december 1985

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acmaea'
wnd. gezagv.: H. Wijnberg, 3e stm.: P. J. L. Mulder, wnd. hwtk.: J. H. S. van der Pas, 3e wtk.: P. J. Farla, wnd. 4e wtk.: J. A. Louws, wass.: R. Croese

m.s. 'Caurica'
gezagv.: J. E. Dekker, 1e stm.: C. J. Clarisse, SGO: H. R. Gallis, J. A. Valk, hwtk.: J. Wielart, SGO: C. J. Blijleven, saw: W. de Caes, asaw: J. P. Snels, asv: G. Ekkelenkamp, J. J. van Hulst, R. F. Huysers, A. Pervoost, R. Zwart, hovo: L. J. W. Broenink

m.s. 'Cinulia'
wass.: C. H. Roozendaal

m.s. 'Felania'
gezagv.: F. W. van Oerle, 3e stm.: R. I. de Roos, SGO: P. H. Stegeman, 3e wtk.: K. Wagenaar, roff.: J. Hissink, saw: J. Hofman, asv: H. Kammenga, hovo: C. A. Brederland, beko: M. F. Velsink

m.s. 'Felipes'
gezagv.: W. S. van der Ham, 2e wtk.: J. Klemann, 4e wtk.: W. G. de Leeuw van Weenen, saw: R. E. Riedewald, asv: W. P. L. Broers, beko: D. Seip

m.s. 'Ficus'
4e wtk.: R. H. J. Bos

m.s. 'Flammulina'
SGO: R. Roor, roff.: P. A. de Lange, saw: F. Kromjongh, asv: H. C. J. van Laarhoven, R. Vijlbrief, beko: B. J. van Gelderen, bed.: W. D. Anthonio, A. Cumming, hovo: J. Roosenburg

m.s. 'Fossarina'
1e stm.: D. C. Tazelaar, T. H. Tromp, wnd. 3e stm.: D. Gadrijdij, roff.: G. H. P. Ribbens, bed. A. D. Pattiha, P. T. Post

m.s. 'Fossarus'
1e stm.: A. T. van Es, 2e wtk.: F. A. J. Boot, 3e wtk.: G. A. Mellonius, asv: R. van Buuren, G. J. van Delft, M. A. J. Veen

m.s. 'Fulgur'
2e stm.: L. A. H. Vader, hwtk.: G. de Goede, roff.: W. Schelling, saw: P. J. M. van Dillen, A. J. Lankhof,

asaw: F. Groeneveld, L. P. Kooi, asv: G. S. J. Metzelaar, R. W. van Rooyen, bed.: C. M. Vervloet

m.s. 'Fusus'
wnd. 1e stm.: J. van Rooyen, 3e stm.: K. Winters, wnd. hwtk.: A. Houwaard, 3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, wnd. 4e wtk.: S. van der Zee, hovo: L. H. Thibaudier, beko: G. M. Kaandorp

m.s. 'Niso'
gezagv.: G. Buma, 3e stm. D. F. A. Maljers, 2e wtk.: J. A. Willems, wass.: G. C. Wiegant, bed.: L. M. Puime Amorin

s.s. 'Ondina'
4e stm.: M. A. Spoelstra

m.s. 'Saltos'
3e stm. K. Cramer, 4e wtk.: L. van der Woerd, saw: A. Alonso Alvarez, R. Vicente Dominguez, kok: M. Fernandez Blanco, bed.: J. A. Dasilva Villaronga

m.s. 'Sarda'
hovo: B. Gohres

m.s. 'Sidelia'
gezagv.: R. A. Kattenburg Schüler, 1e stm.: R. Agema, wnd. hwtk.: H. Brand, 2e wtk.: J. E. A. Westerbeek

m.s. 'Solaris'
1e stm.: G. W. Geesink, SGO: G. H. Reitsema, 2e wtk.: J. J. J. Ludekuse, SGO: G. T. Ligtenberg

m.s. 'Spectrum'
roff.: G. T. Mebius, saw: O. Barrau, A. Quist, asaw: J. L. G. van der Loop, K. Roelvink, ASV: J. Jager, K. G. J. Schefferlie, K. van der Sluis, ST: J. G. M. van Heugten, hovo: G. van Driel, beko: A. Verbunt, bed.: W. J. Fenstra

m.s. 'Stellaris'
2e stm.: R. R. van der Maas, 3e stm.: J. Kuiken, 3e wtk.: J. G. Kuit

m.s. 'Stellata'
5e wtk.: A. C. in 't Hout, SGO: B. A. Glas, P. Molendijk

m.s. 'Tagelus'
gezagv.: C. R. Groen, 3e stm.: G. E. H. Gerritsen, 2e wtk.: C. N. A. Vreke, 3e wtk.: K. Elshout

s.s. 'Zafra'
gezagv.: A. C. Weide, 2e stm.: D. Venema, 3e stm.: M. J. A. Krijvenaar, 5e wtk.: J. A. Beukelman, 3e wtk.: N. P. Dekker, 2e stm.: D. Venema

Aflossingen

gezagv.: C. P. Donken, L. A. Groendijk, R. van Kranen, P. F. L. Schölvinck, P. E. van der Veld, R. van Westendorp, J. van der Zouwen.

1e stm.: J. Boonstra, J. A. van Kesteren, R. W. Overdijkink, T. W. Scharrenburg, F. B. Schröder, T. H. Tromp, A. J. Verheul, A. Vlaar, H. J. de Vries

2e stm.: D. A. L. Hitz, P. J. Prenen, H. A. van der Want, S. S. Abma

3e stm.: R. van der Bos, A. C. M. Morriën, M. van der Woud, P. E. Prenen

4e stm.: R. de Leur, J. N. M.

Sinnige, K. H. M. Smulders

SGO: R. A. Huting, W. P. Koliijn, H. Oudenes, C. B. Sliker, P. Verhoef, W. Verschuure, J. P. J. G.

Ijzerman

hwtk.: F. G. Krijgsman, P. J. de Lange, W. Muis, N. C. van der Vecht

2e wtk.: I. J. Albrechts, T. Bakker, A. K. van 't Blik, J. P. Kalkman, D. Westdorp

3e wtk.: B. K. Frans, P. Hack, J. W. Jongkind, W. G. Kole, F. W. Mooiweer, C. J. Tanis, M. J.

Viergever

4e wtk.: A. van Beek, E. J. H. Visscher

5e wtk.: D. J. Galama

SGO: G. J. van Amersfoort, A. M. P. Dekker, A. M. M. Duyn, H. Ippen Jr., W. H. Kuyper, H. T. J. Meyer, E. J. M. Trimbach, J. A. Uitermark, P. J. Veldhuizen

roff.: P. J. Balkstra, N. Eijlers, A. A. M. Lapidaire, C. H. E. J. van der Ploeg

wass: F. D. P. Croes, H. W. M. Rolvink

ASAW: R. J. A. H. van Cleef, B. Corputty, R. M. J. van Dijk, J. M. van Hoeven, S. K. Jetten, E.

Kuitems, R. H. Luth, C. F. Middag, R. T. van der Mispel, P. P. van der Pol, E. H. Vissia

ASV: B. A. Amstelveen, E. L. Boldewijn, J. Brederveld, R. G. van den Brink, R. A. Curial, M. L.

Delhaye, J. J. Donleben, D. van Eenige, A. J. de Gooyer, W. H.

Klein, A. C. Kusters, H. J. Mensinga, B. L. Quist, R. Renders, R. Schaap, T. C. J. G. Schuit, G. Struik, J. H. Winands
SAW: J. Bovenkerk, P. K. J. van de Bunt, C. H. van Genderen, S. G. Hoedjes, R. B. Popken, C. M. Rijnsburger, P. Sanders
hovo: H. W. J. van Haarst, M. van Hagen, C. P. Hoogesteger, W. C. Kapper, W. G. Meuleman
beko: W. M. Beekman, H. J. Denies, W. N. Top, C. van Zal
bed.: H. M. Kok, L. de Kramer, J. L. F. Romen, I. Schermerhorn, P. de Vries

Gehuwd:

22.11: R. P. A. Heuts, Saw., met Mw. Y. P. F. L. Leyssen;

Geboren:

08.12: Myrthe, dochter van W. J. D. M. Gakes, 5e wtk., en Mw. J. M. Gakes-Esser;

Uit dienst getreden:

4e stm.: F. B. A. van der Elsen;
3e wtk.: J. Verlinde;
S.G.O.: C. Douma, R. M. M. J. Duym, J. M. Schut;
Aank. sch. gezelschap: J. Dijkstra, N. P. W. Hemstra;
Alg. sch. vakman: P. de Jong;
Bediende: L. H. Stokman, R. Verberne;

Met pensioen:

Hwtk: O. K. Nicolai, O. A. van der Want, A. Bax;
Gezagv.: H. Unger;

Overplaatsingen:

4e stm.: A. M. G. van der Hurk – S.N.R.;
Wass.: G. A. Cornelissen – S.N.V.;

Tijdelijke tewerkstelling:

4e wtk.: P. F. van Gent – STBV-Walorganisatie afd. DFMO/6;

Behaalde diploma's:

'C': F. S. Koolen;
1e stuurman G.H.V.: F. van Bommel;

Onze vlootjubilaren:



D. Seip;
Bed. Kok;
25 jaar op 19.01.86



A. Smit;
Bediende;
10 jaar op 25.01.86



H. J. van Alphen;
Hoofdvoeding;
10 jaar op 19.02.86



F. W. Bosson;
Alg. Sch. Vakman;
25 jaar op 20.02.86



J. I. Brangert;
Hwtk.;
30 jaar op 20.02.86

WAL WAL

Interne overplaatsingen

01.12.85: P. W. J. Hageraats (van DFP/1 naar DFP/3)
01.12.85: Mw. T. Zwaart (van DFP/3 naar DFP/1)

Overplaatsingen

01.12.85: J. J. van Noordt (DFF/1) naar Shell Nederland Verkoopmij. B.V.
18.11.85: Mw. M. M. Werkman (DFF/1) naar Shell Nederland Verkoopmij. B.V.

Een klassiek
technicus
nam afscheid

Jillis van Duuren met pensioen

Vrijdagmiddag 6 december jl. togen vele bekenden van Jillis van Duuren naar de grote lunchkamer in het Shell-Gebouw. Niet alleen collega's, maar ook vele gepensioneerden en relaties kwamen Jillis de hand drukken voordat hij van zijn pensioen zou gaan genieten. Er heerste weer een gezellige sfeer in de lunchkamer, waar men vele keren de uitroep hoorde 'hé, jij ook hier?!

Alvorens onze directeur, de heer Busker, het woord richtte tot Jillis, heette hij een ieder van harte welkom. 'Ik ga nu een saluut, een eerbetoon brengen aan de heer Van Duuren, de technicus, en aan Jillis, de man als mens. Ik hoop dat ik ze in mijn betoog niet door elkaar zal halen...' Een lange carrière bij Shell Tankers lag achter de rug, dus vanzelfsprekend werd een stukje uit de doopceel van Jillis gelicht. 'De heer Van Duuren is bij ons op 14 augustus 1952 in dienst getreden als technicus met een klassieke opleiding. Vandaar dat we hem gelijk naar Athene stuurden om zijn kennis van de klassieken wat bij te schaven', vertelde Busker schertsend. Op de 'Mitra' maakte hij zijn eerste reis. De naam van dit schip heeft een bijzondere klank, want technisch was het eigenlijk niet zo'n beste, maar daar was Van Duuren wel op zijn plaats. Als we naar zijn verdere carrière kijken, zien we een enorme hoeveelheid schepen op zijn stamblad staan; oude (waaronder de 'Kais', 'Prospector' en 'Orion') maar ook nieuwere, o.a. de 'Korenia' en de 'Philine'. Busker: 'Shell Tankers is altijd een vooruitziende maatschappij geweest, we trokken graag jong talent aan. Vooral de bijdragen aan de ideeënbus waren (en zijn!) erg belangrijk. Ook de heer Van Duuren kwam met een idee waarvoor hij het immense bedrag van £ 5,— als beloning kreeg toebedeeld'. Op 1 juni 1966 werd een jongensdroom

werkelijkheid, de heer Van Duuren werd bevorderd tot hoofdwerktuigkundige. Op 1 februari 1967 volgde daarop zijn definitieve walplaatsing.

Van Duuren als Jillis

Busker: 'Ik sluit nu de periode 'de heer Van Duuren' af, want sindsdien heeft de man Jillis als mens voor een groot deel het technische gezicht van Shell Tankers ingevuld. Namens de directie onze oprechte dank hiervoor'.

'Maar', vervolgt de heer Busker, 'hij was volledig betrouwbaar, neem nu bijvoorbeeld ballpoints, daar was hij dol op, van bureau's van collega's verdwenen ze regelmatig, hoewel ze door Jillis wel keurig werden opgeborgen hoor, daar niet van! Jillis was ook een ster in 'afstandstherapie'. Een aantal collega's dat daadwerkelijk in moeilijkheden verkeerde, had als laatste redmiddel Jillis bij de hand, want hij was een goed luisteraar en kwam steevast met vlijmscherpe, ter zake dienende adviezen. 'Niet alleen op ons heeft Jillis indruk gemaakt, zo heeft hij bijvoorbeeld ook in Malta duidelijk zijn merk achtergelaten. Want wat wil het geval, Jillis is een uitstekende blaffer; dat blaffen kan variëren van een jolig keffe tot een gegrom dat diep van binnen komt. Vele collega's kunnen daar trouwens over meepraten', aldus Busker.

Zo maakte hij eens met een collega een avondwandeling op Malta. Plots gaf Jillis een enorme blaf weg, waarna het even doodstil bleef in de straten op Malta. Daarna brak een oorverdovend geblaf uit, want alle honden waren gewekt en gaven levendig antwoord.

Busker: 'Jillis, hoe kunnen we ooit de vaak door jou gesproken woorden 'nee, nee, dat zit zo' vergeten? Ik plaats hier namens alle collega's de gemeente opmerking dat we je zullen missen. We zijn verheugd dat ook de vloot jou op waarde heeft weten te schatten, dat blijkt wel uit de telegrammen die vandaag voor jou zijn gearriveerd en de aanwezigheid van vele oude bekenden'. Na deze lovende woorden overhandigde de heer Busker hem namens alle collega's enkele mooie cadeau's, waar hij in zijn komende vrije tijd veel gebruik van zal kunnen maken, want ze waren op het gebied van zijn hobby's: een hobby-

zaagmachine en een mini-compressor. Namens de collega's van SIM Londen overhandigde Mr. Stuart Kneen hem een lastrafo, waarna deze Jillis een 'long and happy retirement' wenste.

Zijn werk als een hobby

Ja, en toen moest ook Jillis eraan geloven en op het spreekgestoelte klimmen. 'Fred, bedankt voor de woorden aan mij gericht, eigenlijk behoeft ik niets meer te zeggen, alleen hier staan met een mond vol tanden. Gelukkig is dit niet nodig want al de zujuist genoemde kwaliteiten heb ik niet alleen aan mezelf te danken, maar ook aan de kennis van alle medewerkers. Niet alleen in Shell-verband, maar ook van derden; officiële instanties en het bedrijfsleven. Door samenwerking, werkoverleg en begrip voor elkaars standpunten is dit tot stand gekomen. Daarbij was het een voordeel dat mijn werk ook een hobby was, en niet te vergeten de achterban thuis. Zonder dat ben je nergens!' Voordat zo'n afscheidsdag aanbreekt denkt men toch wel even aan wat er zoal gepasseerd is. Jillis vond het een mooi boek, al zijn jaren bij Shell Tankers. Vanaf 1952 tot heden zijn er diverse hoofdstukken geweest die op zichzelf vermelding verdienen. Wij noemen hier o.a. de twee jaar in Nieuw-Guinea, waar hij koppensnellers zag en waar een krokodil jacht maakte op hem (blafte hij daar soms tegen?). Ook zijn tewerkstelling op kantoor willen we hier vermelden, tijdens welke periode hij achtereenvolgens de functies technisch assistent, dock-superintendent, operatie superintendent, chef dock department—drydocking bekleedde. In 1981 maakte hij een aanvang als coördinator nieuwbouw van de 'C'-klasse schepen, waarnaast hij tevens als flect superintendent optrad, welke functie hij tot zijn pensioen bekleedde. Jillis: 'Maar niet te vergeten de ondernemingsraad, die verscheidene jaren heeft meegespeeld in het kantoorgebeuren'. Zonder iemand tekort te willen doen richtte Jillis een speciaal woord van dank tot Mr. Stuart Kneen van SIM. 'Dank ook aan degenen die mij opgebeld hebben, daar zij niet persoonlijk aanwezig konden zijn, zelfs waren er enkelen die hun echtgenote per brief hadden verzocht om mij te bellen, ik heb dit zeer gewaardeerd'. Ten slotte bedankte Jillis allen voor hun komst en wenste hij een ieder en Shell Tankers het allerbeste voor de toekomst.

Mede namens mijn echtgenote dank ik een ieder hartelijk voor de belangstelling bij mijn afscheid. Tevens wens ik degenen die ik niet heb kunnen groeten het allerbeste.

Jillis van Duuren

