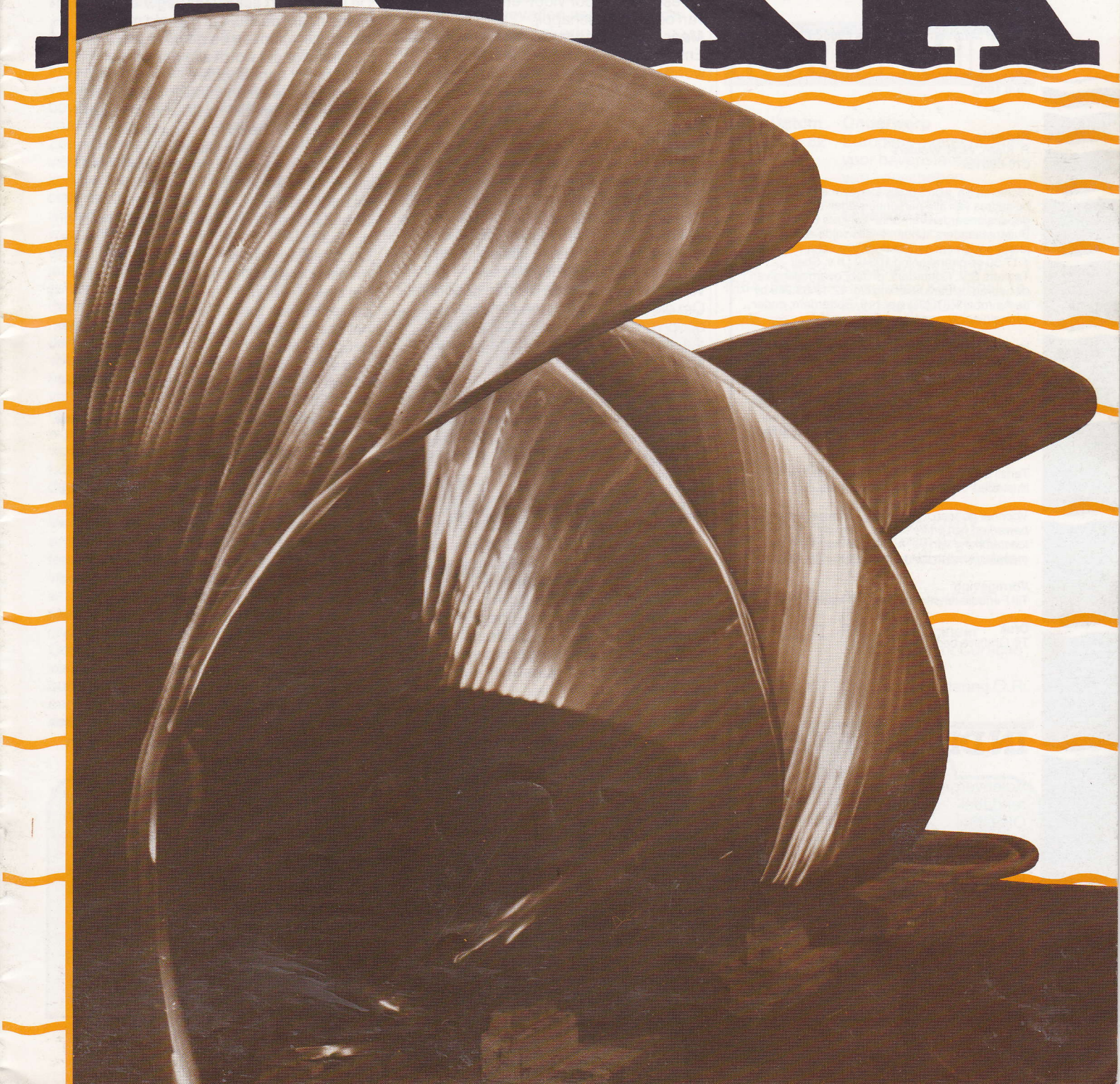


SCHEEP



TECHNIKA

21e jaargang
nummer 11
juli 1982



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Enentwintigste jaargang, nummer 11
juli 1982

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

'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

Kolenvergassing Moerdijk niet rendabel	4
OR-OR	5
Noordzee krijgt nieuwe scheepvaartroutes	8
Iets over verven en kleuren	9
Algemene jaarvergadering van aandeelhouders	10
Schoon schip	12
Vlootpersonalia	14
Belangrijke stap aan boord van de 'Niso'	16

Doop 'Cardissa'

Doop en tewaterlating van de 'Cardissa', de tweede nieuwbouwtanker in aanbouw voor onze vloot bij de Verolme Scheepswerf te Heusden, zullen plaatsvinden op zaterdag 28 augustus a.s. De doop zal worden verricht door mevrouw Th. O. de Ruiter-van der Jagt, echtgenote van de president-commissaris van onze maatschappij, Ir. H. de Ruiter. Behalve degenen die direct bij de bouw van de 'Cardissa' zijn betrokken, zullen zoals gebruikelijk ook vele autoriteiten worden uitgenodigd om de plechtigheid bij te wonen. Desondanks hebben wij van de werf de toezegging dat wederom, evenals bij de 'Caurica' is geschied, een aantal uitnodigingen zal worden gereserveerd voor vloot- en walemployés van onze maatschappij.

Meer verlofgangers

Enkele dagen na de doopplechtigheid wordt verwacht, dat de 'Caurica', het eerste nieuwbouwschip van de hernieuwde 'C'-klasse, haar technische proeftocht zal maken. Onvoorziene omstandigheden voorbehouden ligt het daarna in de bedoeling het walpersoneel nog in de gelegenheid te stellen de 'Caurica' te bezoeken voordat zij uitvaart. Helaas zal, omdat de juiste datum waarop dit kan plaatsvinden nauwelijks tevoren met zekerheid is vast te stellen, deze gelegenheid tot bezoek niet aan verlofgangers kunnen worden geboden. Om die reden is besloten om voor de doop van de 'Cardissa' op 28 augustus a.s. aanzienlijk meer verlofgangers dan walemployés uit te nodigen. Dat de verloting van de uitnodigingskaarten onder toezicht van

enkele leden van de ondernemingsraad zal plaatsvinden, is vanzelfsprekend.

Hoe aanmelden?

Degenen die niet de doop van de 'Caurica' hebben kunnen bijwonen, kunnen zich – als zij belangstelling hebben voor de doop en tewaterlating van de 'Cardissa' – onder vermelding van naam en adres, schriftelijk aanmelden bij de sectie DFP/4. Dit geldt dus voor zowel verlofgangers als walemployés. Sluitingsdatum is 16 augustus a.s.. Op diezelfde dag nog vindt de verloting plaats en worden de kaarten verzonden. Hebt u aan het eind van die week géén bericht, dan bent u – helaas – uitgeloot. De uitnodiging zal op naam staan en is dus niet overdraagbaar. Bent u onverwachts verhinderd van de uitnodiging gebruik te maken, zendt deze dan zo snel mogelijk terug aan ons adres, opdat wij een van de 'reserves' nog gelukkig kunnen maken.

De uitnodiging geldt voor degenen op wiens naam de kaart is gesteld met één introductie(e) boven de achttien jaar. Na de plechtigheid wordt alle gasten een koud buffet aangeboden.

Bij voldoende belangstelling zal een bus worden ingezet, die op 28 augustus om 09.15 uur van het Shell-Gebouw in Rotterdam naar de Heusden-werf vertrekt. Na de plechtigheid en het aansluitend koud buffet kunt u met dezelfde bus weer terug naar het Shell-Gebouw in Rotterdam, aankomsttijd ± 15.30 uur.

Op zaterdagen is er 's morgens ruimschoots parkeergelegenheid nabij het Shell-Gebouw, o.a. op het parkeerterrein aan de andere zijde van het spoorviaduct. De Shell-garage zal niet geopend zijn.

Wie van de bus gebruik wil maken, dient dit wel uiterlijk 20 augustus telefonisch – 010-696127 – op te geven.

Groepsresultaten 1e kwartaal:

beter

De verbetering ten opzichte van het eerste kwartaal 1981 deed zich voornamelijk voor in de olie- en aardgassector buiten Noord-Amerika. De chemische sector rapporteerde geringere verliezen. Ook de metaalsector leed wederom verlies. De kolensector bleef gunstige resultaten opleveren.

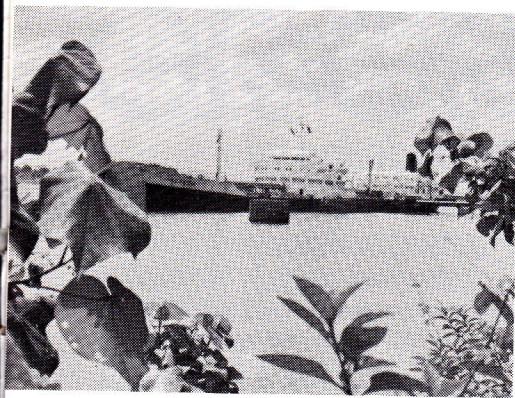
Het netto-resultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het eerste kwartaal van 1982 bedroeg pounds 414 miljoen, tegenover pounds 549 miljoen over dezelfde periode van vorig jaar.

De resultaten van deze perioden zijn beter vergelijkbaar wanneer het effect van de door de meeste Shell-maatschappijen toegepaste 'first-in first-out' (fiffo)-methode van voorraadwaardering buiten beschouwing wordt gelaten. Op deze basis waren de cijfers respectievelijk pounds 459 miljoen en pounds 295 miljoen, hetgeen ten opzichte van vorig jaar een stijging van ongeveer 56% betekent.

Was het door Shell Oil Company, Verenigde Staten, gerapporteerde nettoresultaat op dollarbasis iets lager, na omrekening in sterling was de bijdrage uit dien hoofde tot het Groepsresultaat ongeveer 21% hoger dan over hetzelfde kwartaal van vorig jaar. De bijdrage van Shell Canada tot het nettoresultaat van de Groep daalde aanzienlijk als gevolg van een aantal ongunstige factoren, waarvan de Petroleum and Gas Revenue Tax er één was.

De intern gegenereerde middelen waren meer dan voldoende om in de financieringsbehoefte te voorzien. De investeringen, ad £ 903 miljoen, lagen ongeveer 26% boven het niveau van een jaar geleden.

De marktsituatie werd gedurende het eerste kwartaal ongunstig beïnvloed door de verder teruglopende vraag, het interen op de grote voorraden bij de olie-industrie en het te grote aanbod van ruwe olie. Dit leidde tot een neerwaartse druk op de prijzen van ruwe olie en olieproducten. In maart stelde de OPEC pogingen in het werk de ruwe oliemarkt te stabiliseren door akkoord te gaan met de vaststelling van produktieniveaus. Sinds het eind van het eerste kwartaal zijn de prijzen op de vrije markt voor zowel ruwe olie als olieproducten gestegen.



De 'Acteon' blijft

Zoals bekend, voorzag het vlootplan voor 1982 in het uit de vaart nemen van de 'Marinula' en de 'Acteon'. Gezien het overschot op de VLCC markt (dat nog geruime tijd zal aanhouden) en het feit, dat juist de kleinere schepen momenteel redelijk in de markt liggen, is besloten om in 1982 behalve de 'Marinula' ook de 'Meta' uit de vaart te nemen. Hier staat tegenover dat de 'Acteon' later in het jaar een grondige drydocking zal ondergaan opdat zij nog ten minste 5 jaar in de vaart kan blijven.

Vakantie- en reis/ongevallenverzekering.

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

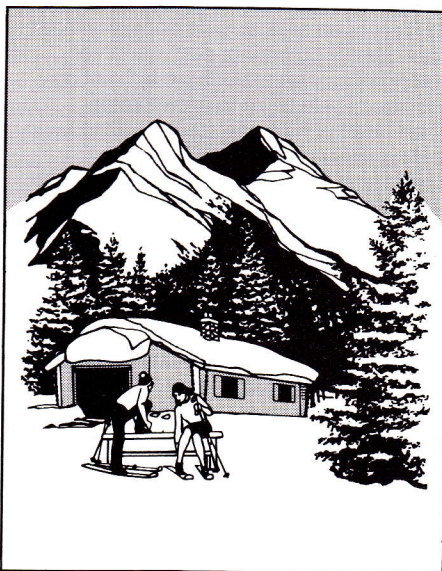
In verband met het komende vakantie seizoen vragen de besturen van bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende. Zoals bekend waren de **niet-verplicht verzekerde** leden van het S.M.S. tot voor kort gewoon bij het indienen van een claim bij de verzekeringsmaatschappij waarbij een reis/ongevallenverzekering was afgesloten te vermelden, dat men elders 'niet verzekerd' was. M.i.v. 1 januari 1981 is hierin verandering gekomen, daar deze leden sinds die datum verzekerd zijn bij het O.M.S. Dit heeft tot gevolg dat het O.M.S. in een dergelijk geval dat deel van de kosten voor zijn rekening zal nemen, dat onder het door het O.M.S. verzekerde pakket valt, uiteraard onder aftrek van het eigen risico. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat geen uitkering wordt verstrekt voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's, zoals de zgn. bijzondere risico sporten.

Vergoeding van verzekerde kosten kan echter – evenals een mogelijke tegemoetkoming in andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd – slechts plaatsvinden op basis van corresponderende Nederlandse tarieven. Ook voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals i.v.m. een langer verblijf op het vakantieadres,

vervoer naar huis, overkomst van familie etc., kan geen vergoeding worden gegeven.

Gezien het bovenstaande wordt aan alle leden geadviseerd om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten. Voor leden die aangesloten zijn bij een Algemeen Ziekenfonds is het noodzakelijk dat zij vóór hun vertrek een formulier bij het Ziekenfonds aanvragen.

In geval van kosten dient men zich in eerste instantie te wenden tot de betrokken reis/ongevallenverzekeringmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A., dan wel bij een Algemeen Ziekenfonds.



Jaarverslag Shell Pensioenfondsen

In de loop van de maand juli zal het jaarverslag van de Stichting Shell Pensioenfondsen verschijnen. Naar elk schip zullen twee exemplaren ervan worden verzonden. Extra exemplaren zijn op kantoor beschikbaar voor een ieder die persoonlijk een exemplaar wenst. Telefonisch kunnen deze ook worden aangevraagd (010-696127), maar bent u toch op kantoor, loop even langs kamer 06.01. In ieder geval zullen wij in een van de komende nummers nog enkele kolommen in dit blad aan de voornaamste gegevens uit het jaarverslag wijden.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1859	24.5.82	Europese overeenkomst voor havenstaat controle van zeeschepen
1860	24.5.82	Tandheelkundige behandeling
1861	24.5.82	Stille wacht
1862	24.5.82	Schaderapport No. 158
1863	25.5.82	Vlootsterkte (PCOR)
1864	26.5.82	Resultaten Kon./Shell 1e kwartaal (PCOR)
1865	26.5.82	S.I. lijst na dokking van Ned./Ant. schepen (PCOR)
1866	27.5.82	Aanlopen/passeren Austr. havens/wateren (PCOR)
1867	28.5.82	Aanstellingen 3e/4e wtk. per 1.6 (PCOR)
1868	28.5.82	Koersen (PCOR)
1869	1.6.82	Ins and Outs on Ports worldwide
1870	8.6.82	Jaarverslag KNRV
1871	7.6.82	Vacaturelijst (PCOR)
1872	8.6.82	CO-2 brandblusmiddelen (PCOR)
1873	10.6.82	Agentschap Curaçao (PCOR)
1874	11.6.82	Resident Engineer Superintendent Curaçao (PCOR)
1875	14.6.82	Overlegvergadering O.R. (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954 (010) 130955 (010) 130956 (010) 130957 (010) 130958 (010) 130959

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cinulla
m.s. Crania

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

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

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

s.s. Marinula
s.s. Meta
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

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

Kolenvergassing Moerdijk niet rendabel

Door de gewijzigde omstandigheden op de energiemarkten zal de bouw van een semi-commerciële kolenvergassingsinstallatie te Moerdijk niet doorgaan. Om dezelfde redenen zal thans evenmin een dergelijke installatie door Shell in Duitsland worden gebouwd.

In het begin van de jaren zeventig begon Shell met de ontwikkeling van een kolenvergassingsprocédé. In dat kader werd een proeffabriek gebouwd op het terrein van het Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam met een verwerkingscapaciteit van zes ton kolen per dag. Later volgde er nog een met een verwerkingscapaciteit van 150 ton kolen per dag, die bij Deutsche Shell te Harburg in bedrijf werd gesteld.

Met de aldus opgedane ervaringen en de bestaande commerciële verwachtingen, leek ongeveer drie jaar geleden, de tijd rijp om over te gaan tot de volgende stap, namelijk de bouw van een of twee

semi-commerciële installaties die circa 1000 ton kolen per dag zouden verwerken.

Als vestigingsplaatsen werden hiervoor overwogen Moerdijk en Wilhelmshafen in Duitsland.

Deze semi-commerciële installaties leken toen, als tussenstap, verantwoord op grond van de inzichten die bestonden voor wat betreft de hoogte van de te investeren bedragen, de operationele kosten, alsmede de te verwachten ontwikkeling van het prijsverschil tussen kolen en stookolie (en dientengevolge gas). Deze factoren zijn immers bepalend voor de commerciële levensvatbaarheid van de kolenvergassingstechnologie. Inmiddels heeft zich echter een aantal belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Een aantal technische problemen moet nog opgelost worden, terwijl de toepassing van deze nieuwe technologie investeringen en operationele kosten blijken te vergen, die veel hoger zijn dan aanvankelijk geraamd.

Daarnaast is de wereldvoorraadpositie van olie en gas verbeterd door zowel het sterk verminderde verbruik als door de positieve resultaten die bereikt zijn door een verhoogde inspanning in exploratie en productie. Mede daardoor zijn de verwachtingen ten aanzien van het prijsverschil tussen kolen en stookolie voor kolenvergassing in ongunstige zin veranderd.

Met te importeren kolen is dan ook door de hierboven aangeduide ontwikkelingen, naar Shell's opvatting, een markt voor kolengas binnen afzienbare tijd niet op een rendabele wijze te ontwikkelen. Shell heeft echter nog steeds vertrouwen in de ontwikkelde technologie van kolenvergassing en de toepassing ervan. Wel is het tijdstip waarop tot grootschalige toepassing zou kunnen worden overgegaan door de hierboven geschetste externe ontwikkelingen, naar de toekomst verschoven. De research en ontwikkeling die reeds heeft plaatsgevonden en waaraan in totaal reeds een bedrag van circa 350 miljoen gulden is uitgegeven, zal zodanig voortgezet worden dat de kolengasoptie opeengehouden blijft.

Jaarlijkse bijeenkomst

Men kan zich natuurlijk afvragen waarom in de zomermaanden al aan de jaarlijkse bijeenkomst wordt gedacht. De praktijk heeft echter uitgewezen dat het vastleggen van de datum op een vroeg tijdstip, menigeen in staat stelt zijn privé-plannen voor de jaarwisseling aan te passen. Vandaar reeds nu de aankondiging, dat de jaarlijkse bijeenkomst zal plaatsvinden op

woensdag 15 december 1982.

Nadere mededelingen hierover volgen in komende edities.

Vermindering van pensioenverlies: een kwestie van ondernemen

Mededeling van Stichting Shell Pensioenfonds

Vele mensen zijn gewend hun zaken naar eigen inzicht te regelen. Zij zijn ondernemend van geest en veranderen daarom nog al eens van werkgever. Daar is uiteraard niets tegen. Het vervelende is echter, dat zich bij verandering van dienstbetrekking problemen kunnen voordoen. Vaak komen werknemers dan tot de conclusie, dat het pensioen dat zij bij hun vorige werkgever(s) hebben opgebouwd, op de datum van hun pensionering niet zoveel meer waard zal zijn. Het pensioen is niet waardevast of anders gezegd: met de inflatie wordt geen rekening gehouden. Veranderen van baan kan voor het pensioen dus erg nare gevolgen hebben. Pensioenbreuk of pensioenverlies wordt dit verschijnsel genoemd.

Als Shell-werknemers kunt u hier misschien iets tegen doen. Maar dan moet u wel zelf iets ondernemen. Sinds 1 juli 1981 bestaat namelijk de mogelijkheid om, onder bepaalde voorwaarden, de waarde van bij een niet-Groeps pensioenfonds opgebouwde pensioenen over te brengen naar het Shell Pensioenfonds. Het ontvangen geldbedrag wordt dan omgerekend tot pensioenjaren, die voor de berekening van het Shell Pensioen worden meegeteld.

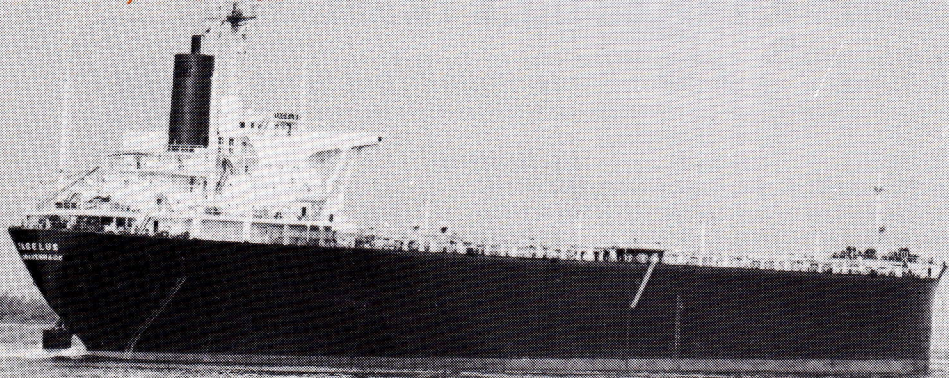
Dat zou voor u, als u een andere werkgever hebt gehad voordat u bij Shell in dienst trad, ook wel eens aantrekkelijk kunnen zijn. Wilt u weten of dat misschien ook voor u geldt? Wel, dan moet u direct de volgende stap ondernemen: Vraag **schriftelijk** om nadere inlichtingen bij de Stichting Shell Pensioenfonds, Postbus 162, 2501 AN Den Haag. Zo spoedig mogelijk zal dan nader contact met u worden opgenomen.

Studieverlof

Zoals in het juli-nummer van 1981 al werd vermeld, is ook dit jaar de vereiste vaartijd om in aanmerking te komen voor studieverlof voor de diploma's B en C opnieuw bekeken. Besloten is de bovenwettelijke vaartijdeis te laten vervallen, zodat vanaf 1 juli 1982 de vaartijdeisen voor de studieverloven 1e rang, 2e rang, C en B worden gesteld op 24 maanden vaartijd na behalen van het voorgaande diploma.

Door deze wijziging kan in de aanlooperperiode de situatie ontstaan, dat het aantal studerende te groot wordt, zodat aflossingen, dienstperiodes e.d. in gevaar komen. Ten einde dit te voorkomen behoudt de maatschappij zich het recht voor om, indien nodig, aanvragen af te wijzen of te verschuiven naar latere datum.

Afgaand tij en mooi helder weer. De 'Tagelus' geeft er wat klappen bij nadat zojuist het havenhoofd van Maassluis is gepasseerd, richting zee. Het schip kwam op die rustige zaterdagmorgen van de 29e mei jl. juist van de werf in Schiedam na het ondergaan van de periodieke dokbeurt. De orders waren: erts laden in Tuburao, Brazilië. Een reis van bijna drie weken.



OR-OR

Aanwezig op de O.R.-vergaderingen op 7 en 8 juni jl. waren:

Groep A: C. L. Fehrmann, J. de Jong, W. Kalkman, R. W. Overdijkink

Groep B: W. W. Huygen, R. P. L. Verhoeve en T. H. van Vlijmen

Groep C: J. van Duuren, C. M. A. de Goey, P. J. Huigen, E. M. Koot en H. P. J. Kosten.

Voorzitter tijdens de overlegvergaderingen was onze directeur, A. L. Rasterhoff.

Op 7 en 8 juni werden tijdens de overlegvergaderingen o.a. het financieel en het sociale jaarverslag 1981 besproken, waarover op de volgende pagina een verslag. Uit de mededelingen van de bestuurder bleek verder dat aan een aantal hoofdwerktuigkundigen vervroegd pensioen is aangeboden en dat volgens de huidige planning de 1982 vlootreductie beperkt blijft tot de 'Marinula' en de 'Meta' (in plaats van de 'Acteon').

JONGEREN

Nieuw in dienst getreden walpersoneel – en in de loop van een jaar zijn dit er nog heel wat door overplaatsingen en ontslagneming van anderen – krijgt nog in de loop van juni de zgn. 'introductiecursus'. Daarbij worden zij niet alleen wegwijs gemaakt in de Shell- en Shell Tankers-organisatie, maar krijgen ook uitleg omtrent de verschillende aspecten van het personeelbeleid, zoals carrière-ontwikkeling, het hoe en waarom van verschillende regelingen, enz. Later in het jaar volgt voor degenen die dit nog niet hebben meegemaakt, een bezoek aan een van onze in Rotterdam liggende tankers, zodat zij weten en zien waarom ons bedrijf draait.

Een grote groep jongere officieren die met verlof zijn en eigenlijk niet zo frequent het kantoor bezoeken, is genodigd om op 22 juni bijeen te komen. Hun wordt daarbij iets verteld over de achtergronden van het maatschappijbeleid, de taak van de verschillende afdelingen, enz., terwijl zij ook uitgebreid vragen kunnen stellen. Ook zal een groot aantal walcollega's de lunch met hen gebruiken, juist om deze groep officieren de kans te geven vragen te stellen die hun op het hart liggen. Daarna zal worden nagegaan in hoeverre zo'n dag zinvol is en eventueel nog voor verbetering vatbaar is. Dat nagaan gebeurt zowel door de maatschappij als door de deelnemers zelf. (N.B.: Beide bovenbedoelde bijeenkomsten moesten door onvoorziene omstandigheden worden uitgesteld.)

TUNIREX

Op een desbetreffende vraag werd door de bestuurder bevestigd, dat voor de officieren die thans naar Tunirex zijn overgeplaatst, onze maatschappij de zgn. 'parent' company blijft. Als zij te zijner tijd,

onverhoopt, niet bij Exploratie en Productie kunnen blijven dienstdoen, komen zij dus terug in onze dienst. Om die reden behouden zij hun plaats op de ranglijst.

VLOOTPLAN 1982

Zoals reeds per 'pcor' is bericht aan de schepen en per circulaire aan de wal en tevens reeds vermeld in 'Nieuws', is besloten om de 'Acteon' niet uit de vaart te nemen. In plaats daarvan zal de 'Meta' worden afgestoten. Aanleiding hiertoe is de situatie op de wereldtankermarkt, die aangeeft dat nu, maar naar verwachting ook in de komende jaren, juist de VLCC's slecht in de markt liggen en de markt voor kleinere produktenschepen minder ongunstig is. Hoe slecht het met de markt voor VLCC's is gesteld, moge blijken uit de verkoop voor 'Further trading' van de vrij nieuwe 230.000 tonner 'Schelderix' voor slechts \$ 6 miljoen, die oorspronkelijk zou worden opgelegd. Voor zover de situatie het thans laat aanzien, zullen geen verdere wijzigingen in het vlootplan 1982 worden doorgevoerd.

VERVROEGD PENSOEN

Besloten is een aantal hoofdwerktuigkundigen vervroegd pensioen aan te bieden. Het gaat hierbij om die groep die reglementair tussen nu en 1986 met pensioen zou gaan en ten minste 32 dienstjaren heeft. Reden voor dit besluit is niet alleen het bestaande overschot in die rang, maar ook de overweging om ruimte te creëren voor toekomstige promoties. Zou deze maatregel niet getroffen zijn dan zou het waarschijnlijk zijn geweest, dat er binnen de komende 4 à 5 jaar geen promoties tot die rang zouden hebben kunnen plaatsvinden.

LEEF- EN WERKOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

Trillingen

In een vorige overlegvergadering was door de bestuurder medegedeeld, dat als gevolg van het aanbrengen van 'wake improvement fins' op het ene schip wél en op het andere geen verbetering was geconstateerd. Ten einde tot een objectief oordeel te komen, zijn er op de 'Fossarus' trillingsmetingen gedaan, zowel vóór als na het aanbrengen van 'wake improvement fins'. Deze meetresultaten zijn door het TNO te Delft geanalyseerd. Uit de analyse is komen vast te staan, dat het aanbrengen van de 'wake improvement fins' inderdaad een verbetering in de constructie-gebonden trillingen heeft veroorzaakt.

Onveilige gebieden

Na voorop te hebben gesteld, dat nauwelijks kan worden gesproken over vaart op onveilige gebieden, deelde de bestuurder desgevraagd mede, dat de

eindverantwoording omtrent al of niet dirigeren van een schip naar een potentieel onveilig gebied bij de directie ligt en van geval tot geval apart bekeken zal worden. Hierbij worden beslist geen grote risico's genomen.

Op een vraag in hoeverre zekerheden worden gegeven wanneer onverhoopt toch iets zou gebeuren, deelde de bestuurder mede, dat de maatschappij qua molestverzekering eigen risico-drager is, maar elke zaak zal afwikkelen volgens de bepalingen van de 'Vereniging Zee-Risico 1967'.

Nieuwe luboil carriers

Op de vraag van de O.R. in hoeverre de maatschappij reeds voornemens is officieren en gezellen op te leiden voor vaart op de – ook voor chemicaliënvervoer geschikte – nieuwe produktenschepen, stelde de bestuurder dat

- de 'Caurica'/'Cardissa' slechts voor beperkt chemicaliënvervoer zijn bestemd en geschikt
- de gezagvoerder/1e stuurman ingevolge wettelijke voorschriften een officieel erkende chemicaliëncursus volgen
- het spectrum van chemicaliën dat kan worden vervoerd weliswaar breder is dan geldt voor onze andere produktenschepen, maar niet fundamenteel van andere aard is
- het derhalve overbodig is om gevolg te geven aan de O.R.-suggestie om naast de gezagvoerder en 1e stuurman een aantal officieren en scheepsgezellen speciaal hiervoor op te leiden en elders ervaring te laten opdoen. Soortgelijke producten als de nieuwe 'C'-klasse kan vervoeren, vervoeren wij reeds jaren op diverse andere schepen van onze vloot, zoals b.v. op de 'Kylix'.

L-klasse

De O.R. attendeerde de bestuurder op de wel bijzonder lange reizen die bij voorbeeld de L-klasse schepen momenteel maken. Daarbij is twee tot twee-en-halve maand 'zonder post' geen uitzondering, terwijl ook de proviandering en tijdige aflossing problemen kunnen opleveren.

De bestuurder deelde mede, dat dit hem uiteraard reeds bekend was maar ook, dat samen met het Londense kantoor wordt nagegaan of er niet alternatieve mogelijkheden zijn via een basis die niet al te ver van de route Midden-Oosten/N.W. Europa/Verenigde Staten ligt.

Gebleken is wel dat op één, hoogstens twee eilanden vanwaar dit mogelijk zou zijn, de infrastructuur (d.w.z. goede luchtverbinding, betrouwbaar agentschap, enz.) ontbreekt. Nagegaan wordt nu of niet ook andere rederijen willen meewerken aan het tot stand brengen daarvan.

De jaarverslagen

Elk jaar weer wordt een deel van de overlegvergadering gewijd aan de bespreking van zowel het financieel als sociaal jaarverslag. Ook op de overlegvergadering van 7 juni was dit het geval, waarbij commissarissen Helfrich (bij het sociaal) en Vernède (bij de bespreking van beide verslagen) aanwezig waren.

Hoewel een financieel jaarverslag zich nauwelijks leent voor uitgebreide rapportage in dit kader, hebben de O.R.-leden met de adviezen van de Commissie Financieel Economisch Beleid zich aan de hand van de uiteenzetting door Van Zanen, hoofd afdeling 'Financiën', ervan kunnen overtuigen, dat de 'jaarrekening' over 1981 juist was. Zelfs geeft deze rekening een – zij het heel bescheiden – winst over dat jaar aan. Veel meer vragen kwamen los bij de bespreking van het sociaal jaarverslag, waarbij Van Dalen, hoofd afdeling 'Personeel', nog een uiteenzetting gaf over 'afslanking'.

Afslanking

Vooropgesteld dient te worden – aldus Van Dalen – dat bij het spreken over afslanking wij voornamelijk aan de officiersrangen moeten denken. De Nederlandse scheepsgezellen bieden qua aantal nog geen probleem met uitzondering van wachtassistenten, die je in dit verband bij de jonge officieren moet tellen.

Dat ook bij de walorganisatie afslanking wel noodzakelijk is maar nog geen probleem oplevert, vloeit voort uit de leeftijdsopbouw. Kernachtig gezegd: veel oudere heren en jonge meisjes, die reductie langs natuurlijke weg redelijk mogelijk maakt.

Afslanking is geenszins een hobby van de personeelschef. Harde cijfers tonen aan, dat afslanking strikt noodzakelijk is bij onze maatschappij. De situatie wordt zowel op wekelijkse personeelsvergaderingen als directie-vergaderingen besproken. Iedere maand wordt de ontwikkeling over de komende drie maanden doorgenomen en elk kwartaal zelfs over 5 jaar vooruit. Ook met Shell Nederland, die in dit verband een coördinerende functie heeft voor de Nederlandse Groepsmaatschappijen, vindt regelmatig overleg plaats, net zo goed als met de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart, de ondernemingsraad en de Raad van Commissarissen. Na de snelle reductie in schepen in 1981 (van 38 naar 33) speelt het probleem niet alleen nu, maar ook in de komende jaren, als nog meer schepen moeten worden afgestoten.

Voorlichting omtrent de situatie, maar ook omtrent de mogelijkheden die er zijn voor onze officieren vindt op velerlei wijzen plaats. Niet alleen via dit blad, het sociaal jaarverslag, tijdens kantoorbezoek, bij scheepsbezoeken door directieleden,

door toezending van vacaturelijsten, maar ook in gesprekken met mogelijke kandidaten voor overplaatsing naar elders. Recentelijk (zie vorig O.R.-verslag) is overgegaan tot het schriftelijk benaderen van mogelijke kandidaten.

Alle Nederlandse Groepsmaatschappijen zijn ook op de hoogte van de functies die wij te bieden hebben. Ook bij voorbeeld wat betreft de ervaring en capaciteit van 1e stuurlieden en hoofdwerktuigkundigen, welke rangen nu eenmaal de knelpunten vormen voor promoties.

Dat de recrutering, onder de druk van de omstandigheden, beperkt is, is een logische zaak.

Aan de hand van cijfermateriaal toonde Van Dalen vervolgens aan dat er wel schot zit in de afslanking, maar dat dit voornamelijk komt door de recente overplaatsingen naar Tunirex. Aan het eind van dit jaar is er nog steeds een niet onaanzienlijk overschot. Daarbij komt dat nu ook andere Nederlandse Groepsmaatschappijen aan het afslanken zijn en daardoor de overplaatsingsmogelijkheden verminderen.

Op de vraag wanneer het punt van gedwongen ontslagen wordt bereikt, werd gesteld dat – zoals uit de operationele kosten in het financiële jaarverslag bleek – ongeveer 50% van de operationele kosten personeelskosten zijn. Hoewel het beleid van de maatschappij erop blijft gericht gedwongen ontslagen te voorkomen, mag de levensvatbaarheid van Shell Tankers op langere termijn niet uit het oog worden verloren. Het gaat immers ook om het behoud van de werkgelegenheid voor velen in de komende jaren.

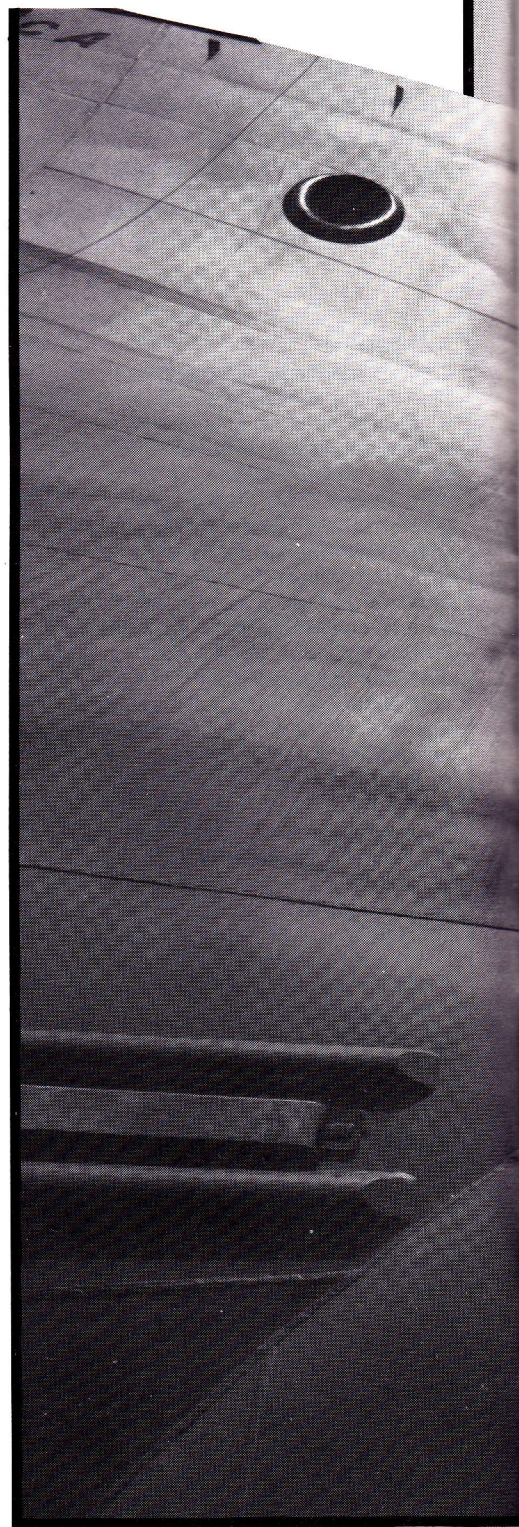
Nogmaals: we zijn gelukkig nog niet zover dat andere maatregelen moeten worden genomen. Des te meer collega's zich flexibel opstellen, des te langer is de afslanking op vrijwillige basis mogelijk, maar ook des te geringer de mobiliteit en flexibiliteit, des te eerder is het moment bereikt waarop ontslag niet meer op vrijwillige basis is.

Dat er van kwaliteitsverlies sprake is, kan niet geheel worden ontkend, maar daar staat tegenover dat door het geven – nog steeds – van velerlei cursussen en speciale plaatsingen aan boord, dit verlies weer wordt gecompenseerd.

Vlootsituatie

Op enkele vragen rond de vlootsituatie werd als volgt geantwoord. Of de 'Marinula' en 'Meta' worden gesloopt of verkocht voor 'further trading' is een zaak van de eigenaar, de Curacaosche Scheepvaart Maatschappij. Dat wij aan sloop de voorkeur geven vanwege het grote wereldoverschot aan tankertonnage, moet duidelijk zijn. Het kolentransport op de wereld is weliswaar in stijgende lijn, maar toch veel langzamer dan een aantal jaren geleden werd verwacht. Vrij veel reders wilden deze, naar zij hoopten, 'groei'markt, niet missen en bestelden grote bulk carriers.

Gevolg: ook op de bulk/dry cargo markt een surplus. Gevoegd daarbij dat de OBO's (schepen geschikt om zowel olie als gestorte produkten te vervoeren) bij de slechte markt voor ruwe-olievervoer overschakelen op bulkvervoer, is ook de bulk vrachtenmarkt onder druk komen te staan. Hoewel in het verleden werd gehoopt, dat de 'Tectus', zusterschip van de 'Tagelus', naar onze vloot zou worden overgeheveld, moet worden gesteld, dat nimmer een definitieve toezegging in dit opzicht is gedaan. Het komt er nu op neer dat de pijn wordt gedeeld met STUK.



Vrouwen komen aan bod

De overzichten in het sociaal jaarverslag omtrent promoties, herclassificaties, extra-prestatieverhogingen en cursussen waren niet alleen aanleiding tot de vraag in hoeverre deze over de verschillende afdelingen waren verdeeld, doch ook in hoeverre vrouwelijk walpersoneel hierbij betrokken was. Uit de gegeven cijfers bleek, dat de dames van kantoor (die ongeveer een derde van de totale kantoorbezetting vormen) zeer ruim aan bod zijn gekomen in 1981.

Plussers

De zorg dat bij gedeeltelijke inzet van plussers in hun tegenrang, het wel lang kan duren alvorens een jaar vaartijd is behaald, werd ter vergadering weggenomen. Weliswaar is de norm

momenteel 25% inzet, maar de praktijk wijst uit dat op vele schepen reeds voor een aanzienlijk hoger percentage wacht in de tegenrang wordt gelopen, mede naarmate meer ervaring daarin wordt opgedaan.

Deeltijdarbeid

Op een vraag uit de O.R. of de maatschappij ook denkt aan deeltijdarbeid aan de wal, deelde de bestuurder mede, dat al is gebleken, dat men in principe hier niet afwijzend tegenover staat. Meerdere collega's werken reeds op die basis. Echter, aan de wal zijn de mogelijkheden noodgedwongen beperkt tot bepaalde functies. Op zee zou deeltijdarbeid *theoretisch* ook mogelijk zijn, maar dan in de vorm van kortere contracten, niet in de vorm van minder uren per dag, zoals aan de wal. Grote vraag bij alle deeltijdarbeid is: wie gaat dit betalen? Want het gaat niet alleen om minder gage, maar ook om extra passagekosten e.d. Bij een verkorting van de contracten met b.v. 20%, moet dan een hoger percentage van het loon worden ingeleverd om die extra kosten te dekken.

O.R.-allerlei

- Voor het eerst op de O.R.-vergadering was R. W. Overdijkink, die in Groep A de plaats van Spoelstra inneemt (overgeplaatst naar NAM).
- Voor het laatst op de vergadering was C. L. Fehrmann, een van de hoofdwerktuigkundigen aan wie vervroegd pensioen is aangeboden en dit heeft geaccepteerd. Zoals hij zelf in zijn afscheidswaardingen zei: enerzijds met dankbaarheid voor het aanbod, anderzijds met droefheid nu hij te vroeg moet stoppen met diverse projecten waarbij hij was betrokken. Aangezocht in zijn plaats (eveneens Groep A) wordt nu hoofdwerktuigkundige Van der Schee.
- Enorm lang was de lijst van 'binnengekomen stukken'. Helaas ook daaronder weer enkele omtrent zaken die eerst via de lijn moeten worden opgenomen en behandeld. Als geen afdoende afhandeling plaatsvindt, kan men de O.R. inschakelen. Valt het onderwerp binnen de bevoegdheden van de O.R., dan wordt de zaak aanhangig gemaakt door de raad.
- Tot de september-vergadering wordt de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gevormd door Huigen - Kalkman - Van Duuren - Huygen. Moeilijker lag de verkiezing bij (plaatsvervangend) voorzitter en secretaris vanwege afloop verlof diverse leden. Dank zij het zich nog enige tijd beschikbaar stellen van Fehrmann alvorens hij de maatschappij definitief verlaat, wordt de situatie in ieder geval tot medio augustus als volgt:

plv voorzitter O.R.:

Fehrmann

plv secretaris O.R.:

Koot

Commissie Vloot-Aangelegenheden:

voorzitter: Fehrmann

secretaris: Huygen

Commissie Wal-Aangelegenheden:

voorzitter: Van Duuren

Secretaris: Koot

- Nieuw O.R.-lid Overdijkink (niet zó nieuw, want hij heeft reeds enkele jaren in een vroegere O.R.-vlootraad gezeten) heeft zitting genomen in de Commissie Werkoverleg.
- Ter geruststelling: de produktiekosten van het laatste sociaal jaarverslag lagen twee kwartjes onder die van vorige edities.
- Zowel de bestuurder als de voorzitter O.R. brachten aan het eind van de vergadersessie dank uit aan binnenkort te pensioneren O.R.-lid Fehrmann. Zijn persoonlijke betrokkenheid bij het Flammulina-gebeuren, zijn gezag en inzet in het PLA-project en zijn werk in diverse commissies betekenen weldra een gevoelig verlies. Echter – aldus de bestuurder – bij het aanbieden van vervroegd pensioen mag je geen uitzondering maken, ondanks al onze waardering voor hem als persoon en als hoofdwerktuigkundige.

**NOORDZEE KRIJGT NIEUWE
SCHEEPVAARTROUTES
IN MEI 1983
INTEGRATIE VAN
EUROGEUL**

**HET MINISTERIE VAN VERKEER EN
WATERSTAAT HEEFT OP BASIS VAN
EEN STUDIE IN SAMENWERKING MET
HET NAUTISCH OVERLEG
NOORDZEE, NON, VOORSTELLEN
GEDAAN AAN DE IMO (VOORHEEN
IMCO) OM TOT VERBETERING VAN
DE SCHEEPVAARTROUTES OP DE
NOORDZEE EN VOORAL LANGS DE
NEDERLANDSE KUST TE KOMEN. NU
DE IMO HIERMEDE AKKOORD IS
GEGAAN, KOMT ER EEN NIEUW
VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL BIJ
TEXEL, EEN NIEUW
ROUTERINGSSYSTEEM TUSSEN
NOORD-HINDER EN ROTTERDAM EN
INTEGRATIE VAN DE EUROGEUL IN
HET TOTALE VERKEERSPATROON.**

Het aantal scheepsongevallen op de Noordzee is betrekkelijk gering. Men mag dan ook gerust spreken van een redelijk veilig patroon van scheepvaartroutes, ondanks dat per jaar toch zo'n kwart miljoen schepen langs de Nederlandse kust en naar Nederlandse havens varen. Nemen we de gehele Noordzee, dus van Noorwegen tot Straat Dover, dan is dit aantal per jaar vierhonderdduizend! Ondanks die grote veiligheid op de Noordzee is binnenkort toch een wijziging noodzakelijk. Aanleiding hiertoe is een aantal ontwikkelingen, vooral in de olie- en gaswinning buitengaats. Onder andere ten westen van Den Helder is, juist in een weefgebied van scheepvaartroutes, olie gevonden.

LICHTSCHIP TEXEL

Om het risico van een aanvaring van een schip met een oliewinningsplatform te voorkomen, zal bij Texel een nieuw verkeersscheidingsstelsel worden ingesteld. De scheepvaart wordt dan om het oliewingebied heengeleid. De winning vindt dus plaats in de scheidingszone, die je dan als het ware kunt vergelijken met de middenberm op een autobaan.

Aangezien de oliewinning al dit najaar aanvangt, zal het stelsel op 16 september a.s. worden ingevoerd. Het lichtschip Texel zal dan worden verplaatst, zodat de

schepen bij het volgen van het scheidingsstelsel een goed zichtbaar navigatiemerk hebben.

NOORD-HINDER

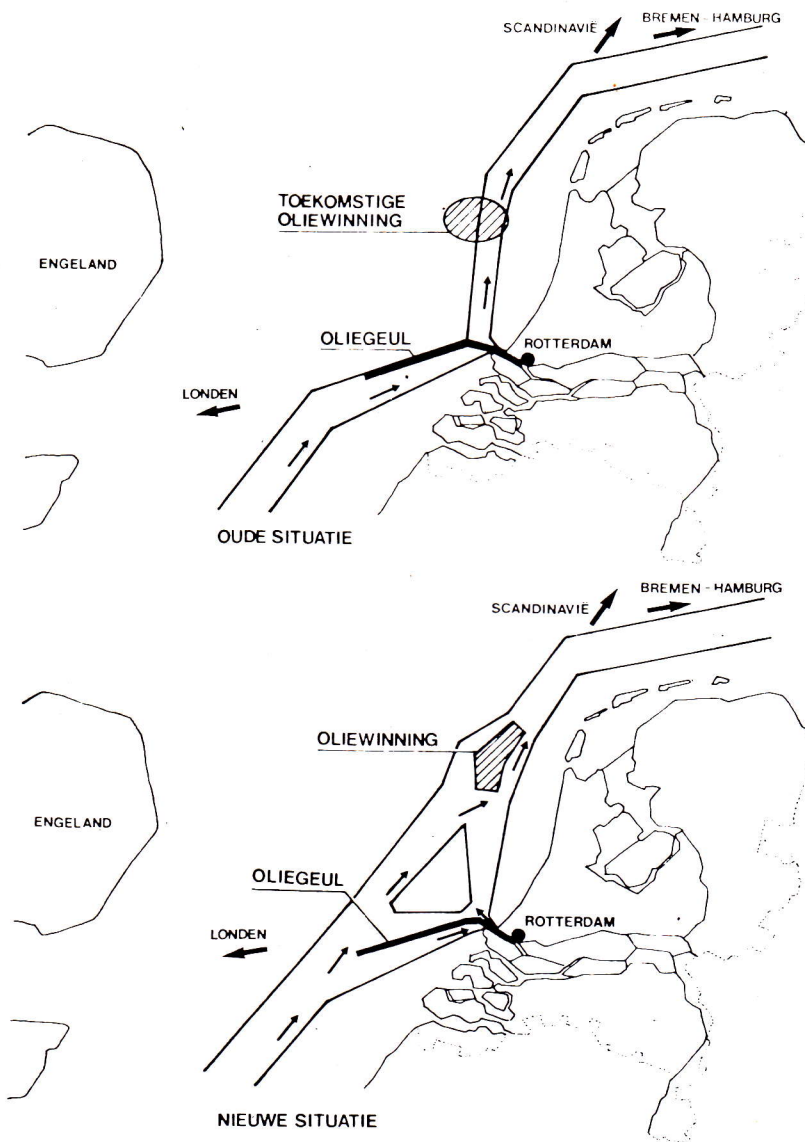
Het ministerie van Verkeer en Waterstaat beschouwt de zogenaamde pijltjesvaarders als een overlast aan schepen met bestemming of komend uit Rotterdam. Pijltjesvaarders zijn die schepen die, van het zuiden uit, eerst de pijltjes op de zeekaart volgen tot op de rede van Hoek van Holland, om vervolgens de in- en uitgaande scheepvaart te kruisen die op weg is naar noordelijker bestemmingen. Deze pijltjesvaarders verstoren de beloodsing en begeleiding van de naar en uit Rotterdam komende schepen. Van september dit jaar is er een rechtstreekse route aangegeven naar het verkeersscheidingsstelsel bij Texel. De nutteloze en gevaarlijke omweg over de rede van Hoek van Holland behoort dan tot het verleden. Het lichtschip Noord-Hinder wordt dan naar het centrum van het invoeggebied verplaatst, zodat ook daar een goed navigatiepunt is.

EUROGEUL

De Eurogeul voor diepstekende schepen was tot heden niet in het totale verkeerspatroon geïntegreerd. Daardoor

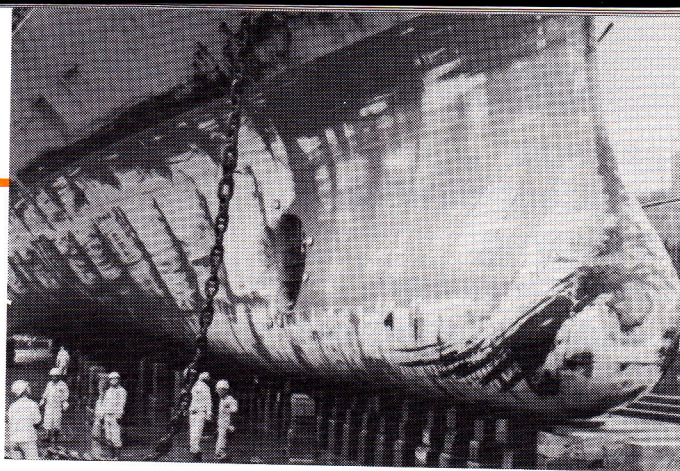
ontstonden nogal eens misverstanden tussen een vertrekkend schip en bij voorbeeld een tanker, die via de geul binnenkwam. In de nieuwe situatie zoals te zien uit de hierbij geplaatste kaart vormt de Eurogeul, die thans wordt verdiept en verlengd, de centrale as. Er is ook dieper water vrijgekomen door de verschuiving van de scheepvaartroutes tot langs de Eurogeul. Deze kan daarom bij de nieuwe situatie volledig worden benut door schepen met grote diepgang.

Het naast ons in Rotterdam gevestigde Maritiem Instituut Nederland Marin heeft de hierboven beschreven oplossingen op hun waarde getest met een mathematisch verkeerssituatie-model, dat speciaal hiertoe is ontwikkeld. Een wijziging als hierboven omschreven is nogal een forse ingreep in het huidige verkeerspatroon, zodat de scheepvaart hierover eerst uitvoerig moet worden geïnformeerd. Daarom zullen deze **nieuwe routes pas op 11 mei 1983**, volgend jaar dus, van kracht worden. Daarbij zal, naar aanleiding van een gehouden enquête, ook bijzonder veel aandacht worden besteed aan goede markering van de routes met behulp van boeien en lichtschepen, waarmee aan de wens van vele kapiteins, stuurlieden en loodsen zal worden voldaan.



iets over

VERVEN EN KLEUREN



Het lijkt wel of menige reder het tegenwoordig in de kleur zoekt. Daarmee bedoelen we niet het eigen rederij kleurpatroon, maar dat je binnen één vloot, met name voor het onderwater-gedeelte, verschillende kleuren vindt. Ook binnen de Nederlandse Shell-vloot. Was het onderwater-gedeelte tot voor kort altijd roodbruin, nu treffen we ook groen aan, de 'Caurica' bij voorbeeld, en blauw, zoals de 'Ondina'.

In wezen is dit alleen een gevolg van een ander systeem, van een andere verfleverancier. In de haven van Rotterdam was recentelijk een tanker, waarop de reder kennelijk vele leveranciers een kans had gegeven hun systeem uit te zetten. Na lossing van de lading kwamen namelijk velerlei kleuren boven water, groen, rood, bruin, blauw. En dat in zodanig keurig afgezette vlakken, dat het onderwater-gedeelte een ware lappendeken was geworden. Maar bij al die verschillende kleuren ging het in wezen om één soort verf: slijt- of polijst-anti-fouling. Een verfsoort die wij hieronder eens nader onder de loep nemen.

Aangroei

Een buitenstaander zou niet eens zo gauw op de gedachte komen, dat de huid van een schip, met name het onderwater-gedeelte, een bijdrage kan leveren om energie te besparen.

Maar wie de aangroei op een scheepshuid onder water eenmaal heeft gezien, weet dat deze een remmende factor van betekenis is. Verlaging van de snelheid bij een zelfde energieverbruik van enkele knopen per uur is geen uitzondering, zoals de meesten van ons zelf hebben kunnen vaststellen als hun schip lang had stilgelegen in warmere gebieden. Het voorkomen van die aangroei blijft dan ook een zaak van het hoogste belang.

Reeds vele jaren wordt dit bereikt door het toepassen van aangroei-werende verven, waarvan er vele soorten zijn. Alle hebben gemeen, dat een gifsoort wordt toegepast, die de aangroei gedurende een bepaalde tijd – tot het vergif is verbruikt – weert. Hoe lang die tijdsperiode is, hangt van verschillende factoren af, zoals het soort vergif, de dikte van de lagen, de kwaliteit van de onderlaag, het type vaart, enz.

Gladheid

Maar er zijn nog andere factoren die de weerstand van de scheepshuid bij het doorklieven van het zeewater beïnvloeden. Want ook al is er géén aangroei, dan nog kan de gladheid van de verflaag op de onderwater-scheepshuid de snelheid – en dus het energieverbruik – beïnvloeden.

En als wordt bedacht, dat autofabrikanten thans, bij hun pogingen om tot een lager benzineverbruik van hun toekomstige producten te komen, niet alleen aandacht schenken aan nog meer aerodynamische vormgeving, maar ook aan de gladheid van de laklaag, dan zal men zich kunnen voorstellen, dat bij het duizendvoudig oppervlak van een scheepshuid het

effect van gladheid heel wat gewicht in de schaal legt.

Film

Maar een gladde scheepshuid na een dokking wil nog niet zeggen, dat gedurende een volle operationele periode van 30 maanden die gladheid behouden blijft. Weliswaar zijn thans verfsoorten ontwikkeld die – vandaar de benaming 'slijt' c.q. 'polijst' anti-fouling – een steeds grotere gladheid vertonen, doch ook daaraan komt een eind. En toch dient die gladheid zoveel mogelijk tot de volgende dokking te worden behouden.

Iedere enthousiaste foto-amateur weet, dat vroeger een film precies goed moest worden belicht wilde een kwaliteitsopname ontstaan. Thans echter bevat het filmrolletje meerdere gevoelige 'lagen', waarbij de bovenste laag de eerste dosis licht opvangt, die bij juiste belichtingstijd een volwaardig negatief oplevert.

Echter, om fotografen die een overdosis aan licht geven door te lang te belichten, niet teleur te stellen, zit er onder die bovenste laag, nog een laag gevoelig materiaal die echter veel langzamer werkt. Die de foutieve (over)belichting dus grotendeels opheft. Soms zit daaronder zelfs nog een derde laag, die nog langzamer werkt.

Dat effect dat verschillende lagen van verschillende samenstelling kan opleveren, wordt ook toegepast bij sommige verfsoorten. De bovenste laag is dan van zodanige samenstelling, dat al vrij snel na de dokperiode alle ruwheden, bij voorbeeld die ontstaan omdat de verfspuit niet optimaal functioneerde, gladgestreken worden.

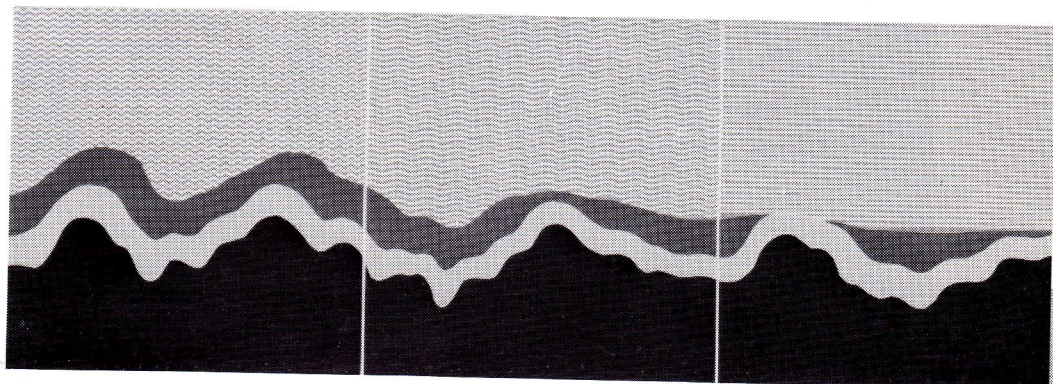
De laag daaronder – en soms weer daaronder – werkt langzamer, met ten slotte nog een onderste laag met zeer lage slijtsnelheid, die dan als laatste reserve kan worden beschouwd.

Theorie en praktijk

Wie uit het voorgaande de conclusie trekt, dat je dus precies tevoren kunt vaststellen hoeveel lagen en van welke dikte je moet aanbrengen om maximaal rendement uit de huidbehandeling te halen, heeft in theorie gelijk. Er zijn echter nog andere factoren die gezamenlijk grote invloed kunnen uitoefenen. De vorm van het schip bij voorbeeld, maar ook – en dit is zeer belangrijk – de begin-ruwheid van de huid, alsmede de temperatuur van het water. Met andere woorden: in welke gebieden gaat het schip voornamelijk varen.

Ook de snelheid waarmee wordt gevaren of de duur van de periode waarin het schip op orders moet wachten, dus stilligt, is van grote betekenis. Net zo goed als het veel of minder in ballast varen.

Juist bij tankers in de 'wilde vaart' zijn deze factoren niet met zekerheid van tevoren te bepalen. Wel wordt van de verwachting, of van een gemiddelde uitgegaan. Des te nauwkeuriger men de toekomstige vaart kan benaderen, met des te meer nauwkeurigheid kan de dikte van de lagen en het type verf worden bepaald om tot de volgende dokking met een gladde huid te varen. Daarbij maakt de kleur verder niets uit.



Jaarrede president-directeur De Bruyne: met vertrouwen toekomst tegemoet

'De algemeen ongunstige economische toekomst en in het bijzonder de langdurige recessie in de Verenigde Staten en Europa brengen vele problemen met zich, terwijl de hoge rentestand in de Verenigde Staten een spoedig algemeen herstel verder bemoeilijkt. Toch zal er weer groei moeten komen. De vraag is alleen wanneer de huidige structurele en beleidsproblemen zullen worden overwonnen en hoe krachtig het herstel zal zijn'.

Aldus begon Drs. D. de Bruyne, president-directeur van de 'Koninklijke' zijn rede aan het begin van de algemene vergadering van aandeelhouders op 19 mei j.l.

'Voor de olie-industrie zijn er naast de stagnerende economie in de westerse landen nog andere oorzaken voor het nog steeds dalende oliegebruik in onze voornaamste afzetgebieden. Op de verdrievoudiging van de ruwe-olieprijzen in de jaren 1978-'81 heeft de consument heftig gereageerd. De totale vraag naar olie in het niet-communistische deel van de wereld, die in 1979 nog een piek van 52,2 miljoen vaten per dag bereikte, liep in 1980 terug tot 49,6 miljoen vaten per dag. In 1981 zakte de vraag met nog eens 5% tot 47,1 miljoen en voor 1982 verwachten we een daling tot ongeveer 46 miljoen vaten per dag – min of meer gelijk aan de vraag in 1975. Behalve als gevolg van de stagnerende economie, is de vraag ook gedaald door een zuiniger gebruik. Dat heeft enerzijds te maken met een weloverwogen 'aanhalen van de broekriem', anderzijds met de verbeterde constructie en bedrijfseigenschappen van voertuigen, installaties en apparatuur. Waar mogelijk worden andere energiebronnen dan olie ingezet, in hoofdzaak aardgas en steenkool en, in sommige landen, kernenergie.

Blik op de toekomst

Na een korte schets van de marktsituatie in het afgelopen jaar sprak De Bruyne over de verwachtingen voor de komende tijd.

'We bevinden ons weer in een onrustige energiemarkt als gevolg van recente pogingen van OPEC-landen hun ruwe-olieprijs te beschermen tegen het prijsverval door het produktieniveau te beperken. Hierdoor zijn de prijzen van ruwe olie en olieproducten wat vaster geworden, maar het is nog te vroeg om te beoordelen of die landen hun doel op langere termijn inderdaad volledig zullen bereiken.

Lagere energieprijzen nemen een oorzaak van inflatie weg en verkleinen het tekort op de betalingsbalans. Voor invoer- en consumptielanden betekent dit een economische stimulans. Deze welkome ontwikkeling kan echter de noodzaak op energie te blijven bezuinigen en de afhankelijkheid van kwetsbare oliebronnen te verminderen door te blijven werken aan de ontwikkeling van alternatieve energiebronnen in gevaar brengen.

De nu heersende verwachting aangaande stabielere of zwakke olieprijsen en de veelal hoge belastingdruk op energieprojecten hebben ertoe geleid, dat omvangrijke investeringen in alternatieve energiebronnen worden geannuleerd of uitgesteld. Zo hebt u bij voorbeeld kunnen lezen dat Shell Canada onlangs moest besluiten zich uit een zo'n project terug te trekken. Het gaat hier om het Alsandsproject voor de ontwikkeling van teerzanden in het westen van Canada'.

Rationalisatie

'Wat de downstream-oliesector (vooral in Europa) en de petrochemische sector betreft, is het duidelijk dat deze een omvangrijke rationalisatie zullen moeten ondergaan.

Natuurlijk is het niet zo, dat alle overtollige capaciteit van dit moment voorgoed buiten bedrijf zal blijven. De chemische sector is bijzonder conjunctuurgevoelig en gaat gebukt onder de problemen van de recessie in Europa en de Verenigde Staten. We zien uit naar betere resultaten als de wereldeconomie de weg naar herstel eenmaal is ingeslagen.

Ook onze metaalsector is, evenals alle grondstofindustrieën, gevoelig voor wat de economie doet en ook in die sector mogen betere resultaten worden verwacht bij een hervatting van de economische groei. Overigens zullen een aantal belangrijke projecten, die enkele jaren geleden van start zijn gegaan, binnenkort vrucht gaan afwerpen'.

1981 was geen gemakkelijk jaar, zoals De Bruyne vorig jaar op de aandeelhoudersvergadering al voorspelde. Maar ook het bij die gelegenheid uitgesproken vertrouwen, bleek gerechtvaardigd.

'Aan strubbelingen en veranderingen zijn



Jhr. Mr. J. H. Loudon, een dergenen die dank brachten aan scheidende president-directeur De Bruyne.

we wel gewend geraakt. Veelal zijn de omstandigheden waaronder wij ons bedrijf uitoefenen zodanig dat het doen van voorspellingen, zelfs op korte termijn, een hachelijke zaak is (hoewel dat steeds weer van ons verwacht wordt).

De vergadering zelf

Ongewoon hoog oplopende emoties tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders op 19 mei jl. stelden hoge eisen aan het beleid, geduld en uithoudingsvermogen van voorzitter Mr. G. A. Wagner. Deze zei, terstond bij de opening, dat de lange agenda hem tot een strak beleid noopte. Hij splitste daarom de bespreking van het jaarverslag 1981 in twee 'blokken': algemene zaken en zaken de toestand in Zuid-Afrika betreffend. Het eerste deel gaf enkele aandeelhouders de gelegenheid lof uit te spreken voor de uitvoerige informatie die het jaarverslag verstrekt.

Vertegenwoordigers van zowel de Nederlandse als Duitse verenigingen voor effectenbescherming stelden nadere vragen over zaken als verwachtingen voor de olieprijs, de gevolgen daarvan voor ontwikkeling van alternatieve

Nederland van Shells aanwezigheid in dit land. En of werd overwogen onze hoofdvesting naar elders over te brengen. Dat laatste kon de heer De Bruyne categorisch ontkennen; voor de andere vragen verwees hij o.m. naar het Sociaal Verslag van Shell Nederland. Vervolgens kwam Shells aanwezigheid in Zuid-Afrika ter sprake. Namens de organisaties Kairos, Komitee Zuidelijk Afrika, Pax Christi en NOVIB hield Pater Simon Jelsma een rede, waarin hij, wijzend op het feit dat de grondstoffen der aarde aan ons allen toebehoren, vroeg om het door hem verwerpelijk genoemde regime in Zuid-Afrika niet te steunen door dat land onze grondstoffen en met name aardolie, te leveren.

Na nogmaals alle ook reeds in vroegere aandeelhoudersvergaderingen naar voren gebrachte argumenten voor een economische boycot van Zuid-Afrika te hebben belicht en o.a. vragen gesteld te hebben over de landen die bestemmingsbeperkingen voor leveranties aan Zuid-Afrika hebben uitgevaardigd over de steenkolen die Zuid-Afrika exporteert, eindigde hij met een emotioneel beroep op de directie van de 'Koninklijke' om alle banden met Zuid-Afrika te verbreken.

Hij bood de directie een door genoemde organisaties samengesteld 'Bruinboek bij het afscheid van Dirk de Bruyne' aan. Verder spraken mevrouw Jocyce Diesipo namens de Zuidafrikaanse vakbond Sactu en een vertegenwoordiger van de tweede kamerfractie van D'66.

De beantwoording van deze verklaringen leidde tot enkele emotionele uitbarstingen van de kant van enkele van de ongeveer honderd aanwezige aandeelhouders die met de boycotactie sympathiseren. Voorzitter Wagner moest hen dan ook herhaaldelijk tot kalmte manen – trouwens ook de andere aandeelhouders die over het verloop van dit deel der vergadering hun ongenoegen luidkeels kenbaar maakten.

De heer Wagner verklaarde, dat bij bereid was op alle gestelde maar thans niet beantwoorde vragen (die bij vroeger beraad tussen genoemde groepen en Shell reeds meermalen besproken zijn) opnieuw antwoord te geven, maar wel buiten de vergadering. Hij wees er verder op dat de actiegroepen zorgvuldig met de feiten moeten zijn en corrigeerde enkele door Pater Jelsma genoemde onjuiste gegevens. Ook keerde hij zich tegen enkele persoonlijke beschuldigingen aan het adres van de heer De Bruyne.

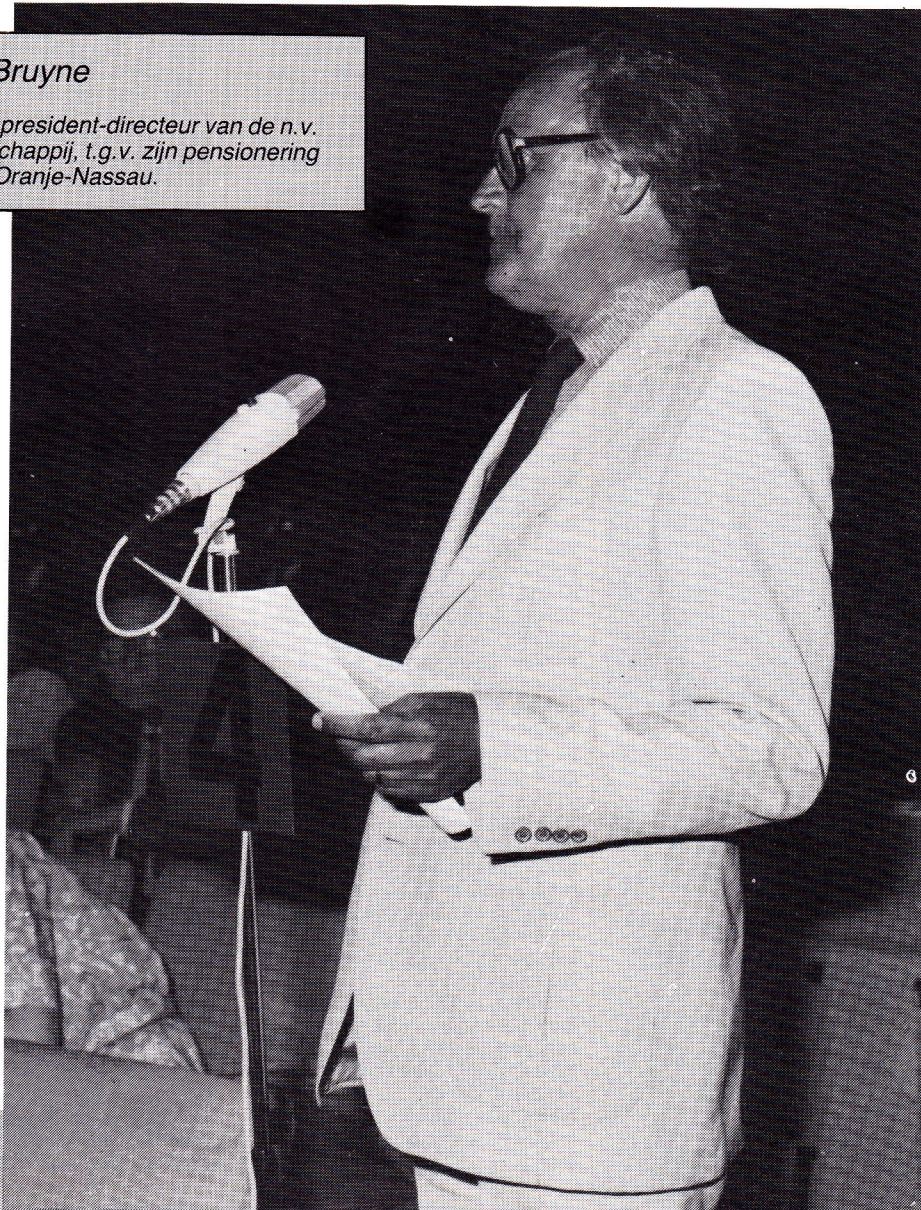
Koninklijke onderscheiding De Bruyne

H.M. de Koningin heeft Drs. D. de Bruyne, president-directeur van de n.v. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij, t.g.v. zijn pensionering benoemd tot commandeur in de orde van Oranje-Nassau.

energieprojecten en de verdere rationalisatie in de verwerking en de chemische industrie. President-directeur De Bruyne en directeuren van Wachem en Chouffoer beantwoordden deze en andere vragen, waarbij o.a. werd gezegd, dat sommige alternatieve energieprojecten inderdaad in de ijskast zijn gezet, o.a. in Canada; dat andere ontwikkelingen opnieuw zorgvuldig bekeken moeten worden en dat aan een verdere vermindering van de raffinagecapaciteit in Europa niet valt te ontkomen. Wat dit laatste aangaat, zei de heer Chouffoer wel, dat de Shell-raffinaderijen dank zij hun geavanceerde techniek een voorsprong hebben en dat in de chemie de samenwerking met AKZO op het gebied van de fabricage en afzet van PVC (plastics) er een voorbeeld van is hoe men door samenwerking tot een beter resultaat hoopt te komen. Shell levert hierbij de etheen, AKZO het chloor dat voor de fabricage nodig is.

Spreker

Een zichzelf als activistische gelegenhedaandeelhouder betitelende spreker vroeg om in de jaarverslaggeving meer sociaal-relevante informatie op te nemen. Zo informeerde hij naar voor- en nadelen, zowel voor Shell als voor



Pater Simon Jelsma, die namens Kairos, Komitee Zuidelijk Afrika, Pax Christi en Novib sprak.

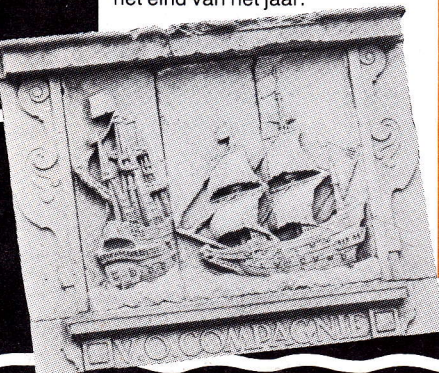
SCHOON SCHIP

Jaarverslag van de KNRV

De gevelstenen uit de 17e eeuw die je nog op vele plaatsen in ons land kunt aantreffen, getuigen vaak van het maritieme fundament waarop de bewoners destijds hun welvaart hadden gebouwd. Diezelfde gevelstenen worden in het jaarverslag van de Koninklijke Nederlandse Reders-Vereniging gebruikt als illustratie van de ontwikkelingen in het voorbije jaar. Een jaar, aldus de heer Doyer, voorzitter van de KNRV, tijdens een persconferentie, waarin vele plannen die om realisering vroegen, weer niet geheel van de grond zijn gekomen.

En toch, zo voegde hij eraan toe, is de scheepvaart nu, in de 20e eeuw, nog steeds van groot belang voor Nederland. Hij staaft dit door aan te geven dat de scheepvaart ongeveer 30.000 werknemers telt, een bedrag van ongeveer 1,5 miljard per jaar investeert, een netto-bijdrage aan Neerlands betalingsbalans van 1,5 à 2 miljard oplevert en ongeveer 1 miljard aan gages en salarissen uitbetaalt.

Wil de scheepvaart ook in de toekomst een van de hoekstenen blijven vormen van onze nationale economie, dan is het zinloos om steunverlening (WIR-premie) weer met slechts één jaar te verlengen, zoals in 1981 gebeurde. In de scheepvaart moet je aan lange-termijn-planning doen. En daarvoor is – iets waarom de meerderheid van de Tweede Kamer nota bene zelf had gevraagd – continuïteit bij de steunverlening nodig. Tot in de jaren negentig. Immers, een schip bouw je ook voor 20 jaar. Bij vlootvernieuwing moet je dus verder kunnen kijken dan net tot het eind van het jaar.



Sterk werd ook door de KNVR-voorzitter benadrukt hoe zeer reders teleurgesteld zijn dat terwijl dit jaar de eerste 24 semi-geïntegreerde HTS-officieren door de scholen worden afgeleverd, er in het ORO nog geen overeenstemming is over de voorwaarden om te experimenteren.

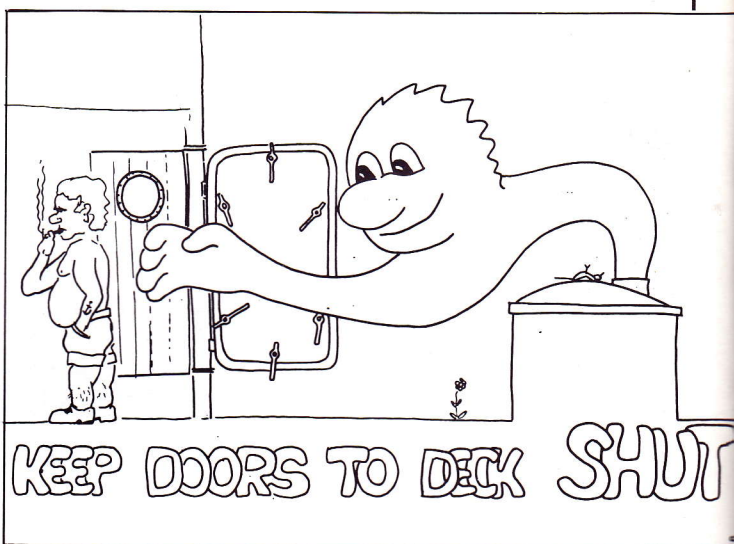
En dat terwijl de continuïteit van de werkgelegenheid – en van de noodzaak daarvan zijn alle partijen zich wel bewust – niet wordt bevorderd door bescherming van individuele arbeidsplaatsen op korte termijn. Het gaat er om dat wordt meegewerkt aan het verkrijgen en behouden van de voorsprong van onze ondernemingen, anders zullen zij nimmer de concurrentie met de scheepvaart in andere landen kunnen volhouden.

Een identiek verwijt klonk wat betreft het nog niet wijzigen van de 75 meter grens in een bruto-tonnage van 4000 voor het begrenzen van wat tot Kleine Handelsvaart moet worden gerekend. Ook hier wordt de voortgang tegengehouden. En toch – zo zei de voorzitter – wil je veeboten en speciale vaartuigen bouwen die wel degelijk tot de Kleine Handelsvaart moeten worden gerekend, dan kan je het niet altijd in breedte en diepte zoeken. Zeker niet als je bij de voorstuwning het energieverbruik zo laag mogelijk moet houden. Kortom: korte-termijn-politiek doet de Nederlandse scheepvaart geen goed.

Voor 1982 zijn de verwachtingen voor wat betreft de tank- en bulkvaart niet hoog gespannen, aldus de voorzitter van de redersvereniging. Voor de verdere toekomst worden grote problemen verwacht voor wat betreft de voorziening van de vloten met Nederlandse koopvaardij-officieren. Want al loopt het aantal Nederlandse schepen als gevolg van tonnage-vergroting wat terug, het verloop onder de HTS-afgestudeerde koopvaardij-officieren is relatief groter.

Gezien aan boord

Op de 'Vitrea' vestigen zij op deze wijze de aandacht op de risico's van een deur die open blijft staan naar dek (tekening van 1e stuurman Casimiri).



Postzegels voor Fibrosekind

Dat postzegels veel waard kunnen zijn is bekend. In eerste instantie denk je dan aan oude, zeldzame zegels. Dat ook de dagelijks bij honderdduizenden gebruikte frankeerzegels geld kunnen opbrengen bewijst het kranteberichtje dat een veiling van postzegels met veelal lage frankeerwaarde ruim tienduizend gulden heeft opgebracht. Voorwaarde om tot zo'n respectabel bedrag te komen is echter wel dat enorme hoeveelheden zegels worden bijeengebracht.

De opbrengst van genoemde veiling kwam ten goede aan de 'Stichting Fibrosekind en gezin op vakantie'. Fibrose is een meestentijds bij de geboorte ontstane aandoening aan de slijmklieren. Een ziekte die uiteindelijk fataal is. Ook op ons kantoor wordt geijverd om de frankeerzegels met lage waarden, die anders toch in de prullenbak verdwijnen, te verzamelen en aan de Stichting

ter hand te stellen. Het resultaat van de veiling vormt een stimulant om hier onverdroten mee door te gaan.

S.B.S.

In de Shell Brochure Serie is de uitgave 'Olie en gas in 1981' verschenen, waarin statistische gegevens. De vraag naar en de productie van ruwe olie namen af, en ook de verwerkte hoeveelheden. Het verbruik van aardgas in de wereld steeg echter. In de brochure is ook aandacht gegeven aan de stand van zaken bij de internationale tankervloot, zowel wat betreft 'gewone' tankers en vrachtschepen voor gemengde lading als LNG- en LPG-tankers. Exemplaren zijn naar alle schepen verzonden, terwijl op kantoor exemplaren in de informatiestands zijn geplaatst.

SCHOON SCHIP

'Macoma' snelt te hulp

Om 04.45 uur gmt op 7 juni werd door de 'Macoma', op weg naar Penang, een S.O.S. ontvangen van een Panamees motorschip, de 'Anemone', van de in Japan gevestigde rederij Rosewood Navigation Co. Dit schip, geladen met cement en op weg van Moji naar Colombo, bleek in de positie 05.47 N 82.30 O in ernstige moeilijkheden te zijn.

Vanwege slagzij en dreigende ondergang als gevolg van het water dat binnenstroomde, zag het er voor de 23 opvarenden benauwd uit. De oorzaak daarvan is ten tijde van het schrijven van deze regels nog niet bekend, wel dat het weer slecht was, met windkracht 6 west-zuid-west en een ruwe zee.

De 'Macoma' bevond zich op ongeveer 30 mijl van het in nood verkerende schip en veranderde onmiddellijk van koers om hulp te bieden. Omstreeks 05.40 uur werd de 'Anemone' bereikt, ongeveer gelijktijdig met het Nederlandse m.s. 'Benattow' van de Nedlloyd. Vlak daarna werd van de 'Anemone' een reddingboot uitgezet, met 20 opvarenden, die veilig aan boord van de 'Benattow' konden worden

opgenomen. Omstreeks 07.10 uur werd een reddingvlot waargenomen bij de 'Anemone', waarop zich twee personen bevonden. De 'Macoma' nam deze schipbreukelingen, inclusief het vlot, veilig aan boord. Van hen werd vernomen, dat de gezagvoerder van het schip nog aan boord moest zijn.

Daarop zette de 'Macoma' wederom koers naar de 'Anemone', welk schip zich nu ongeveer 4 mijl verder bevond. Met de Nederlandse 'Benattow' werd contact onderhouden en van dit schip werd vernomen, dat men had waargenomen dat er iemand in zee dreef, met reddingvest. Dit bleek inderdaad de gezagvoerder van de 'Anemone' te zijn, die door de 'Benattow' uit het water werd gevist.

De twee schipbreukelingen die aan boord van de 'Macoma' waren opgenomen, bleken de 1e stuurman en de bootsman van de 'Anemone' te zijn, beiden van Philippijnse nationaliteit. De immigratie-autoriteiten werden – via Port Dickson – van het gebeure op de hoogte gesteld, waarna de 'Macoma' de reis naar Penang hervatte.

Pyramide helpt niet

Geloof niet de wonderschone beloftes die leveranciers van allerlei 'uitvindingen' doen. Diverse onderzoeken van onafhankelijke organisaties hebben aangetoond, dat vrijwel alle zogenaamde benzinespaarders nauwelijks of geen effect hebben.

Ook niet zo'n magische pyramide, die je op een regenachtige zondagmiddag uit etalagekarton in elkaar kan zetten. Het staat wel leuk op uw hoedenplank, maar u bespaart er geen druppel mee. Wel met het volgen van de tips die in deel 23 van 'Shell helpt' staan, dat weer door heel Nederland is verspreid. En waarvan ook exemplaren naar de schepen zijn gezonden voor degenen die



tijdens verlof wel auto willen rijden, maar onnodig hoog brandstofverbruik wensen te voorkomen.

In dit deeltje van 'Shell helpt' vindt u ook tips om de garagerekening zo laag mogelijk te houden. De nadruk die wordt gelegd op goed onderhoud is opvallend. Stel dat onderhoud niet uit, is de boodschap, want dat is net zo iets als niet naar de tandarts gaan omdat je vreest dat er iets mis is. Op de lange duur kost dat meestal meer geld.

Oude bekenden

Voor de meeste varende lezers zullen de twee hier afgebeelde gezagvoerders oude bekenden zijn. Links kapitein M. Wolper, rechts kapitein S. de Geus, gefotografeerd tijdens de reünie van wat je zou kunnen noemen, de Engelse Cnooks. Meer officieel de 'Shell Fleet Retired Staff Association', waarvan beiden – omdat ze in Groot Brittannië woonachtig zijn – lid zijn.

Tijdens die reünie sprak de Marine Co-ordinator, Richard Tookey, klare taal. Ondanks slopen en opleggen, wordt het overschot aan tankers op de wereld groter. In de laatste twee, drie jaar, aldus de co-ordinator, is ook de behoefte aan tonnage voor vervoer ten behoeve van de Groep sterk gedaald, als gevolg van lager verbruik en toenemende produktie in gebieden dicht bij huis, zoals de Noordzee.

In 1981 moesten daarom de 'Asprella', 'Partula', 'Labiosa', 'Lembulus' en 'Linga' van de hand worden gedaan, terwijl begin dit jaar ook de 'Pallium' dit lot was beschoren. Ook de gastankers



'Methane Progress' en 'Methane Princess' zijn opgelegd.

Daarentegen waren toegevoegd de in Korea gebouwde bulkers 'Tribulus' en 'Tricula'. Verder is de 'Northia' op de Noordzee ingezet. Het eerste LPG-schip, de 'Isomeria', is recent opgeleverd, terwijl in 1983 de tweede volgt. Ten slotte drukte hij toch zijn vertrouwen uit in de toekomst mits de hoge standaard wat vakmanschap betreft op de vloot kan worden gehandhaafd, waarbij hij zijn erkentelijkheid aan de reünisten overbracht voor de wijze waarop ook zij hadden meegewerkt aan het bereiken van die standaard.



Gehuwd:

19.05.82 J. de Wit, 4e wtk, met mw. M. G. Greuter
28.05.82 R. Roor, 4e wtk, met mw. A. Vos

Geboren:

11.06.82 Justin, zoon van J. Klemann, 2e wtk, en Mw. I. Stokman

Aflossingen:

gezagv.: M. de Graaf, P. Janssen, H. Unger, R. Verhoef, Jolle de Jong, C. P. Donken, P. R. Brunet de Rochebrune, C. Vlas, D. de Boer, P. Hoogesteger, W. Bosma
1e stl.: F. J. Kronenberg, R. A. de Boer, J. Boonstra, T. H. Tromp, W. Beekman, W. Hoogendijk, R. W. Overdijkink, L. A. Groendijk, R. Dijkstra, C. P. C. van Goethem, M. Buth, F. W. van Oerle
2e stl.: P. A. D. Bouwman, B. M. Stubbe, J. A. P. Donks, D. Venema, E. M. M. van den Bosch, J. Schol, L. van Doren, A. L. M. Nagelkerke, J. J. Engelbrecht
3e stl.: L. M. P. Out, J. S. Bakker, W. H. Nibbelink, P. S. Jaarsma, R. I. de Roos, J. R. N. de Bode, G. Mensing, R. Koers, P. N. M. Ros, P. J. Prenen, G. B. H. Stienissen, R. J. M. Herbes
4e stl.: J. D. C. Plug, R. H. Nagel, D. Reefman, H. W. Kapma, E. Barsingerhorn, J. A. Valk, H. Brugts, G. Y. Bouma, F. B. A. van der Elsen, J. N. M. Sinnige, G. J. de Jong
stag. stl.: B. P. Steggerda, B. de Vries, M. Zoethout, W. A. Abbas
radio-off.: D. J. Hage, P. J. Smits, W. Schelling, J. H. van den Toorn, J. O. de Visser, K. A. Maat
hfd. wtk.: H. L. de Koning, A. Modderman, J. L. van Rijnst, C. P. de Waard, C. de Witte, J. Visser, F. L. Alexandre, L. C. Spoon, N. C. van der Vecht, W. J. van der Hoek, C. H. J. van Dijk, L. J. van Onselen
2e wtk.: E. de Jong, G. G. Wolsink, G. J. van Eijk, J. H. E. Nijhuis, H. Japin, P. Stachelhausen, F. J. van der Vorm, J. P. Kalkman, C. W. H. van Holthuysen, T. Scholte, J. M. van de Wal, M. F. Koens, J. D. Compiet
3e wtk.: H. de Rhoter, T. W. P. B. Vermolen, C. A. van Esveld, G. W. Goethals, T. J. M. H. Bakker, J. H. van Leuven, J. Verlinde, W. J. Adema, W. P. N. Kramer
4e wtk.: P. J. Farla, A. J. Leget, P. Molendijk, M. J. Hoekman, G. R. Spijkerman, H. L. M. van Haelen, W. G. de Leeuw van Weenen
5e wtk.: K. H. Lugthart, K. Kleijn, W. A. Koudijs, M. B. van der Horst, G. J. M. Welten, S. A. Dijkwel, A. C. J. J. van Unen, R. J. Mooring, P. F. Kremers, P. A. van

Tilborg, T. van Beek, J. van der Duin, R. J. M. van Geel, J. A. Louws, P. H. Bastin, W. H. Kuyper, J. Vink, G. de Vries
stag. wtk.: G. H. G. M. Scheres, D. J. Haazebroek, H. A. Lamme, R. S. H. Fokkinga, T. A. Neven, H. K. W. M. Hagemans, J. W. de Vries, W. N. Leeflang
sch. voorman: T. H. van Vlijmen;
sch. vakman 1: J. M. H. Siepers, L. J. C. van Kuijen;
sch. vakman 1w: J. Heeren, S. Y. Tijmsma, F. D. P. Croes;
sch. vakman 2w: C. Koert, J. A. Dekker, J. F. Boers, J. H. M. Odijk, J. H. Wisse, C. G. J. Broeders, D. J. Kwakkel, P. L. Koppel, J. L. Greving, J. W. Hemmes, H. Valk, A. H. Duister;
alg. sch. vakman: A. Fredriks, M. R. Cordu, J. R. Ecoma Verstege, G. van Kuilenburg, E. B. de Niet, P. P. Flecken, A. van der Windt, J. H. F. M. van de Kerkhof, H. Haasnoot, J. M. D. Theunisse, G. S. J. Metzelaar, H. A. Westhoff, J. A. M. van Beurden, G. J. H. Muilenburg, J. Tuinebreyer, C. W. S. T. Stoffels;
sch. gezel a/w: J. G. Klein Hesselink, E. P. Kesauly, P. Luyten, P. J. M. van Dillen;
aank. sch. vakman: H. Kammenga, M. Eeken, T. W. Meeuw, S. A. P. van Gils, R. E. Curial;
aank. sch. gezel a/w: J. van de Berg;
hoofd voeding: C. van der Waal, W. Haanepen, J. G. Volleberg, F. Tüllmann, W. E. M. van Lieshout, W. W. Huygen, W. C. Kapper, C. A. Breederland, F. R. Stoker, H. J. van Alphen, L. J. W. Broenink;
sch. kok: A. Verbunt, J. J. Coppoolse;
hoofdbediende: G. J. Vrielenk, F. G. Olde Wolbers, W. M. Beekman, H. Domselaar;
bediende: R. R. van den Berg, H. M. Kok, M. Jonkman, J. M. M. Behle, C. M. Vervloet, M. de Vrijer;
jongen a/w: A. Quist;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
1e stm. R. Hendriks
m.s. Acila:
2e stm. J. S. de Vos, 4e stm. M. C. G. M. Notten, 2e wtk. F. A. J. Boot, sch. vakman 2w R. D. Crena de long;
m.s. Acmaea:
radio-off. T. H. Hiddink, hfd. wtk. F. G. Krijgsman, wnd. 4e wtk. P. van Nierop, sch. vakman 1w H. W. M. Rolvink, sch. vakman 2w J. Buis, W. Kappert;
m.s. Acteon:
1e stm. R. Agema, 2e stm. R. P. Regout, 5e wtk. J. W. van Bodegraven: sch. vakman 2w R. M. Nelson, hoofd voeding J. L. Menger;
m.s. Cinulia:
2e stm. D. Dankaart, 3e stm. L. van den Ende, 3e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, wnd. 4e wtk. J. F. Wind, sch. vakman 1w G. A. Cornelissen, sch. vakman 2w H.

Brouwer;
m.s. Crania:
1e stm. G. Zoetendal, hfd. wtk. A. J. G. Weitzel;
m.s. Dallia:
Gezagv. A. J. de Ronde, 2e stm. B. Crum, 3e stm. E. Witteveen, 4e stm. K. R. Feddes, hfd. wtk. P. F. Buil, 4e wtk. P. J. M. Heijns, 5e wtk. P. J. Hanemaayer
m.s. Daphne:
2e wtk. J. Kruysse, 3e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. S. van der Zee, sch. gezel a/w J. P. Almeida, J. A. Schaarman, R. B. A. Spronck, sch. kok R. A. Snel;
m.s. Diadema:
gezagv. D. de Boer, 1e stm. W. J. H. van Dipten, 5e wtk. O. Broksma, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. J. Crespo Gonzalez, 2e man. F. J. Dieguez Gomez, A. Lopez Ballesteros, mar. int. A. Alonso Casal, J. L. Aragunde de la Torre, A. Boullosa Dacosta, S. Cuadrado del Castillo, D. Fandino Rodriguez, A. Garcia Dominguez, J. Rajo Fernandez, U. Riobo Riobo, coc. J. L. Pousada Perez, cam. maydo. M. Barbosa Lopez, cam. J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez;
m.s. Felania:
hfd. wtk. H. H. Apfel, 2e wtk. A. Houwaard; alg. sch. vakman R. A. Curial, hoofdbediende F. P. Lommerse, bediende A. W. E. Jansen;
m.s. Felipes:
radio-off. D. Bins, 4e stm. M. van der Woud, 2e wtk. J. W. van Velze; alg. sch. vakman J. H. Oosterhof, G. Struik, bediende J. G. Koek;
m.s. Ficus:
radio-off. N. Eijlers, gezagv. J. Verhoeven, hfd. wtk. C. C. Bartels, 2e wtk. H. Brand, 4e wtk. P. P. van der Wilt, aank. sch. gezel a/w R. van der Blom, A. van Eysden, hoofdbediende W. D. Anthonio;
m.s. Flammulina:
3e stm. W. J. Stam, 2e wtk. F. C. Koens, 3e wtk. O. Wink, alg. sch. vakman H. Noordam, R. Zwart;
m.s. Fossarina:
3e wtk. F. R. R. Smith: aank. sch. vakman P. A. Raas, hoofd voeding H. Otter, bediende M. F. Velsink;
m.s. Fossarus:
1e stm. J. Broekmeyer, 3e stm. J. van der Wees, 3e wtk. W. I. van der Burght, stag. wtk. J. M. Slot, P. A. B. Sniijders: alg. sch. vakman A. de Baat, J. J. Donleben, aank. sch. gezel a/w R. Spiering, hoofd voeding W. A. van Noort, hoofdbediende H. Moes, jongen a/w R. A. J. W. Coppens;
m.s. Fulgur:
gezagv. P. Cammel, 2e wtk. E. Dallinga, 3e wtk. W. P. N. Kramer, stag. stm. J. A. M. van Zadel, J. M. Schut, stag. wtk. H. H. Hupkes: alg. sch. vakman L. T. A. C. Roodakker, aank. sch. vakman A. W. Weerheim, hoofd voeding G. van Driel, bediende J. Jager; **m.s. Fusus:**
gezagv. H. W. Vermaas, 1e stm. A. J. Both, hfd. wtk. W. G. van der Velden; alg. sch. vakman J. G. M. van Heugten, aank. sch. vakman

G. Bos, H. Oosterhof, H. C. Weenink, hoofd voeding W. F. H. van der Moezel.

s.s. Kylix:
2e stm. A. Breevaart, 4e stm. N. T. Witte, hfd. wtk. W. Groenendijk;

s.s. Laconica:
5e wtk. C. H. V. Leenders;

s.s. Latia:
1e stm. F. Kuyt, 5e wtk. A. M. de Boer, 5e wtk. A. M. M. Duyn, 5e wtk. N. J. Galama, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;

s.s. Latirus:
gezagv. J. de Jager sr., 1e stm. J. P. Hendriks, 2e stm. J. A. Koenraad, hfd. wtk. O. K. Nicolai, 4e wtk. T. M. Brandts, 5e wtk. J. H. M. Bos, 5e wtk. W. G. van Megen, sch. vakman 2w R. J. Sellier, A. O. Koetje;

s.s. Lepton:
gezagv. S. Noordenbos, 2e stm. J. W. J. Rodenhuis, 2e wtk. J. Smid, sch. voorman H. H. van Oostrum, sch. vakman 1 G. A. Vermeer, sch. vakman 2w L. Kruik, hoofd voeding G. H. H. Lammers, hoofdbediende H. J. Denies, bediende L. L. Teveer;

s.s. Macoma:
3e stm. R. van der Bos, hfd. wtk. K. L. Schuring, 4e wtk. J. Schillemans, sch. gezel a/w C. J. F. van den Berg, bediende a/d P. de Vries;

s.s. Marinula:
3e stm. M. C. Swart, 4e wtk. R. J. Verspoor, sch. vakman 1w J. Doolaar, hoofd voeding C. F. van der Ende;

s.s. Meta:
radio-off. A. J. Rietveld, 1e stm. G. M. Schipper, 3e stm. W. van Dijk, 2e wtk. J. Hensbroek, 5e wtk. M. J. E. van den Broek, 5e wtk. T. de Graaf;

m.s. Niso:
gezagv. J. M. Hillen, 1e stm. G. L. A. Martens, hfd. wtk. J. van der Schee, wnd. 3e wtk. J. M. G. M. van Kooten, hoofd voeding M. van Hagen;

s.s. Ondina:
4e stm. T. J. Veenstra, wnd. 4e wtk. H. Hendrikse

s.s. Onoba:
gezagv. R. Jousma, 3e stm. L. F. F. T. van Oudvorst;

s.s. Sepia:
3e stm. R. C. J. Koreman, hfd. wtk. B. Veldhuis, 5e wtk. F. Piek, sch. vakman 2w P. E. Komski, M. B. van Son, hoofd voeding M. W. B. Kitzen;

m.s. Tagelus:
gezagv. J. H. A. Budding, 1e stm. R. van Westendorp, 3e stm. E. E. de Rijcke, hfd. wtk. H. Buiten, 4e wtk. P. F. van Gent;

s.s. Vitrea:
radio-off. H. W. Hogeweg, gezagv. C. P. Schoenmakers, 3e stm. J. H. Oort, 2e wtk. F. J. van der Vorm, wnd. 4e wtk. E. J. H. Visscher, 5e wtk. J. W. Golstein, 5e wtk. E. Smit, sch. vakman 2w M. Prins, hoofd voeding H. Scharloo;

s.s. Zafra:
radio-off. J. M. J. M. van der Vorst;

s.s. Zaria:
2e stm. F. van Bommel, 3e stm. B. Timmerman, 2e wtk. A. de Jong, sch. vakman 1w C. H. Roozendaal;

Uit dienst getreden:

2e stm.: H. H. van Dijk;
3e stm.: G. A. H. Monkhorst;
4e stm.: D. A. Bosman;
4e wtk.: E. B. Grootenboer;
5e wtk.: A. C. van der Ham;
sch. vakman 2w: P. J. C. M. Coenegracht;
sch. vakman 2w: A. H. Duister;
sch. kok: G. Datema;

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: W. F. van der Lei - N. A. M. Assen;
2e stm.: A. G. J. de Wit - Shell Nederland Verkoop Mij., afd. MTW;

Overplaatsing:

1e stm.: B. J. H. Wortelboer - Shell Française
2e stm.: R. M. van der Aa - Shell Française
2e stm.: W. T. van den Berg - Shell Française
2e stm.: W. L. Westhoff - Shell Française
3e stm.: J. Kuiken - Shell Française
3e stm.: P. J. T. Knapstein - Shell Française
3e stm.: C. F. T. Smit - Shell Française
3e stm.: C. J. Wijngaarden - Shell Française
3e wtk.: L. J. Criens - Shell Française
3e wtk.: J. B. H. de Glopper - Shell Française
3e wtk.: R. M. Ham - Shell Française
3e wtk.: T. H. van Leeuwen - Shell Française
3e wtk.: J. C. Ranshuysen - Shell Française
3e wtk.: F. P. van der Star - Shell Française
3e wtk.: J. Water - Shell Française
3e wtk.: C. Castelijns - Shell Française
3e wtk.: C. L. M. Mazairac - Shell Française
4e wtk.: R. Dorrenboom - Shell Française
4e wtk.: K. van Zijderveld - Shell Française
4e wtk.: J. C. Boogaarts - Shell Française
4e wtk.: C. A. Jansen - Shell Française
4e wtk.: F. X. van Tol - Shell Française
4e wtk.: J. de Wit - Shell Française
5e wtk.: W. L. H. Goudt - Shell Française
sch. vakman 1: M. J. W. A. Schuurs - Shell Française

Aangesteld als:

gezagv.: M. de Graaf;
3e wtk.: J. L. M. Peeters, W. J. Adema, M. P. Roon, B. E. Broekhuysen;
4e wtk.: W. G. de Leeuw van Weenen, F. C. Boer, A. P. P. van den Broek, A. A. Wagenaars;
sch. kok: R. A. Snel

Behaalde Diploma's

1e Stuurman G.H.V.: B. Crum;
2e Stuurman G.H.V.: L. van den Ende, K. Winters;
'B': J. Schillemans;

Met pensioen:

hfd. wtk.: J. Polet;

Onze vlootjubilaren:



C. Acosto Blanco
sch. gezel a/w
10 jaar op 31.05.82



A. Breevaart
2e stm.
10 jaar op 01.08.82



L. Buitenkant
hfd. wtk.
25 jaar op 01.08.82



T. den Dekker
3e wtk.
10 jaar op 01.08.82



C. J. van Essen
2e stm.
10 jaar op 10.08.82



J. Jongeneel
2e stm.
10 jaar op 10.08.82



B. Veldhuis
hfd. wtk.
30 jaar op 10.08.82



Joost de Jong
hfd. wtk.
30 jaar op 14.08.82



C. H. de Koning
hfd. wtk.
25 jaar op 14.08.82



H. A. Kamsteeg
2e stm.
10 jaar op 15.08.82



J. L. M. Peeters
3e wtk.
10 jaar op 15.08.82



J. Wielart
hfd. wtk.
25 jaar op 15.08.82



G. H. H. Lammers
hoofd voeding
10 jaar op 16.08.82



N. Venendaal
1e stm.
25 jaar op 18.08.82



L. J. van Onselen
hfd. wtk.
30 jaar op 19.08.82



R. Romijn
4e wtk.
10 jaar op 20.08.82



L. A. Groendijk
1e stm.
25 jaar op 28.08.82



Uit dienst

P. J. Kemper, DFP/1 (overgegaan naar de Nederlandse Aardolie Maatschappij, BV)

Jubileum

1-8, A. van der Graaf, DFP/1 - 30 jaar



1-8, Mw. J. A. Verhoeve, DFF/4 - 10 jaar



11-8, J. C. Aartsen, DFP/1 - 25 jaar



14-8, J. van Duuren, DFM0 - 30 jaar



26-8, H. J. Brouwer, DFMD - 25 jaar

Belangrijke stap aan boord van de

'Niso'

'Heden, de 13e mei 1982 is voor mij verschenen . . . Plechtige woorden, uitgesproken door de gezagvoerder van de 'Niso', ten tijde dat het schip gemeerd lag aan de steiger in Hamburg. Wat was er aan de hand? Waarom stonden naast kapitein Unger eerste stuurman Beekman en hoofd voeding Huygen met spanning te wachten om de op tafel liggende verklaring te mede-ondertekenen?

Er lag nog een officieel formulier gereed. En degene die daar z'n handtekening onder zou gaan zetten was tweede stuurman K. T. Wiegert. Een belangrijk formulier. Het betrof hier het 'Huwelijksaangifteformulier der Gemeente Castricum'. Stuurman Wiegert ging die 13e mei in ondertrouw. Kapitein Unger was uit hoofde van zijn functie gerechtigd om op te treden als (onbezoldigd) ambtenaar van de Burgerlijke Stand.

De a.s. bruid was ook aan boord. Zij was naar Hamburg gereisd met de papieren. Zelf tekende ze het huwelijksaangifte-formulier in haar woonplaats Castricum.

Aan boord in ondertrouw gaan vindt niet vaak plaats. 't Was dan ook een zeer opmerkelijke gebeurtenis voor de scheepsgemeenschap. De mannen van de 'Niso' hebben duidelijk blij gegeven van hun belangstelling . . . Toch heeft het er even naar uitgezien dat het gehele evenement moest worden uitgesteld. De 'Niso' was de 11e mei in Hamburg aangekomen na de Franse tanker 'Batillus' te hebben gelichter. Doordat een andere tanker niet op tijd vertrok moest de 'Niso' gaan plaatsmaken voor een zich al dicht in de buurt bevindend schip. Even dreigde een lichte paniek want de plechtigheid was juist op de dag van het versnelde vertrek gepland. Echter, geen nood, de organisatoren waren niet voor één gat te vangen. Dan maar een dag eerder. Het betekende wel dat b.v. de civiele dienst een topprestatie moest leveren.

Want bij zo'n exceptionele gebeurtenis hoort een exclusief feestje. Nu heeft men aan boord van de 'Niso' de laatste tijd wel ervaring op kunnen doen met het organiseren van parties. Denk maar eens

aan het recente verhaal in dit blad over de viering van de 150e persoonlijke lichterijng van kapitein Hillen. Ook kwam het toevallig net zo uit dat het 25-jarig dienstjubileum van de sparks in de periode viel dat hij dienst deed op de 'Niso'. En een verjaardag komt ook wel eens voor . . . Trouwens, kapitein Unger was net jarig toen de voorbereidingen voor de ondertrouw-gebeurtenis in volle gang waren.

Die voorbereidingen waren niet mis. Om een voorbeeld te geven: voor de taart moest met gezwinde spoed nog een mal worden gemaakt. De bruidspoppetjes moesten in allerijl in Hamburg worden besteld. Het had weinig zin in de store naar zulke attributen te zoeken.

Enfin, het werd een groot feest. 'Werkelijk grandioos', volgens de aanwezigen. De organisatoren kunnen trots zijn op het resultaat van de vele uren werk. We zijn er vrijwel zeker van dat stuurman Wiegert en z'n aanstaande vrouw dit te hunner ere gegeven feest niet licht zullen vergeten. De huwelijksvoltrekking zal in augustus a.s. plaatsvinden. De datum staat al met dikke letters in vele agenda's. En reken maar, dat de dan met verlof zijnde collega's zullen trachten er bij te zijn. Het hoogtepunt van de zeer belangrijke stap, die aan boord van de 'Niso' al op de 13e mei werd ingeluid.



Het moment van tekenen

Hoofd voeding Huygen tekent als getuige

Samen de taart aansnijden

