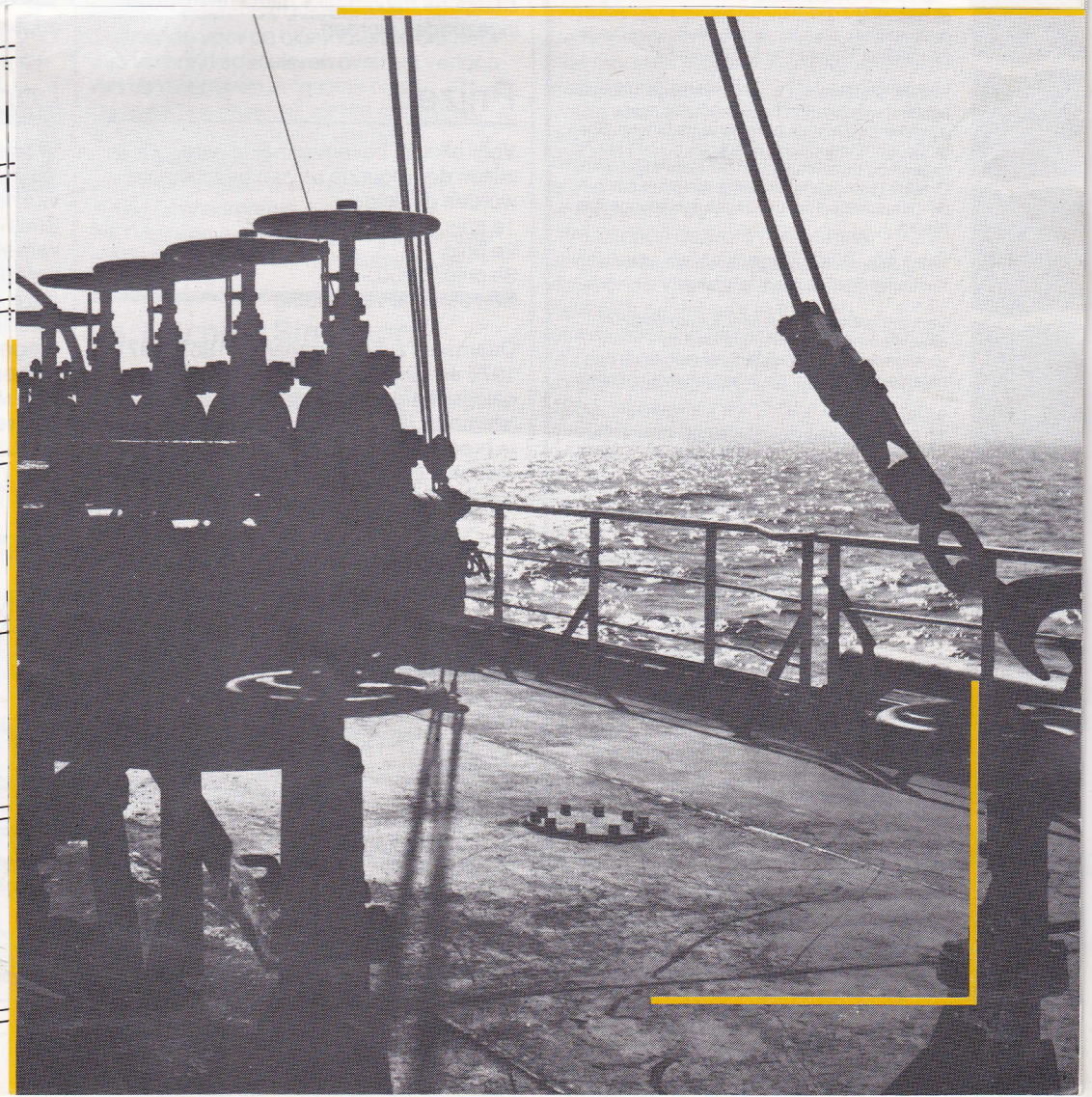
SCHIP EN KA

22e jaargang
nummer 11
juli 1983



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 9.09

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 11
juli 1983

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
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 ƒ 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 Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Jaarvergadering 'Koninklijke' 3

OR 5

Opvarenden 'Cardissa' door Neptunus aanvaard 9

De walvis kreeg toen weinig kans 10

Schoonschip 12

Vlootpersonalia 14

Kapitein Budding met pensioen 16

Arti et Pectini nadert met rasse schreden

De welbekende kunstmanifestatie Arti et Pectini staat weer voor de deur. Met betrekking tot dit vierjaarlijkse evenement is er een aantal nieuwtjes te melden, die voor de kunstenaars onder ons van belang kunnen zijn.
Zo zal Arti et Pectini ditmaal naast Den Haag, Rotterdam, Zevenbergen, Amsterdam, Rijswijk en Assen nu voor het eerst ook te zien zijn in Hardenberg. Gehoopt wordt, dat ook vele kunstenaars uit het oosten van het land werken zullen inzenden.
Voor de goede orde wordt er nog eens op gewezen, dat zowel personeelsleden en gepensioneerden van Nederlandse groepsmaatschappijen, alsmede alle leden van de Shell-schilder- en tekenclubs werken in onderstaande categorieën kunnen inzenden, op voorwaarde evenwel dat deze niet eerder voor Arti et Pectini werden ingezonden:
Groep A: Olieverfschilderijen
Groep B: Aquarellen en gouaches
Groep C: Tekeningen en grafiek
Groep D: Boetseer- en beeldhouwwerk
Groep E: Mozaïk en aanverwante technieken
Daar waar dat toegepast kan worden, komt ook plastic als materiaal in aanmerking. Gezien de zeer grote belangstelling kunnen per inzender per categorie maximaal 5 (vijf) kunstwerken ingezonden worden.

Prijzen

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

Daarnaast zullen, evenals in 1967, 1971, 1975 en 1979, de bezoekers in de gelegenheid worden gesteld via een 'stembus' hun waardering tot uitdrukking te brengen. Hiervoor zal per categorie een bezoekersprijs van ƒ 250,— worden toegekend.

De jury is bekend

Ditmaal zullen de navolgende personen de jury vormen, die geheel onafhankelijk zullen vaststellen, welke werken in de prijzen vallen.
Het zijn:
- Jurjen de Haan, kunstschilder en o.a. docent aan de Academie voor Beeldende Kunsten te Arnhem;
- John Sillevis, coservator van het Gemeentemuseum van Den Haag
- Jan Goeting, kunstschilder

Van harte hopen wij dat ze met recht hun handen vol zullen hebben aan de jurywerkzaamheden en dat ze zullen kunnen constateren dat ook ditmaal de inzendingen van hoog peil zijn.

Uitwisseling met Shell Austria

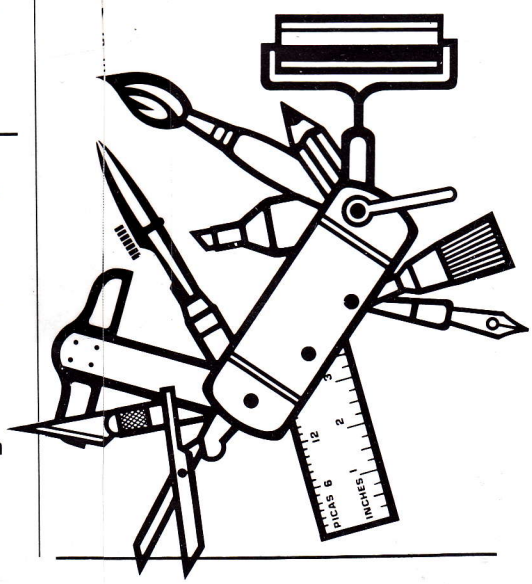
Evenals in 1975 en 1979 zullen de met een prijs of eervolle vermelding bekroonde werken in het kader van een uitwisselingsprogramma met Shell Austria naar Wenen gaan en wel op 21 november a.s. Te zamen met de Oostenrijkse inzendingen vormen ze de tentoonstelling in het Shell-Gebouw aan de Rennweg 12 te Wenen, waar de werken tot medio december a.s. zullen worden tentoongesteld. Daarna komen de Nederlandse inzendingen met die van onze Oostenrijkse collega's naar Nederland. Voor deze laatsten wordt in overleg met de groepsmaatschappijen vanaf januari 1984 een serie exposities in Shell-Gebouwen etc. in ons land georganiseerd, zodat ook wij kennis kunnen maken met de kunstinzendingen van onze Oostenrijkse collega's. Nadere mededelingen hierover volgen nog in de loop van het jaar.

Inleveringsadressen

In het augustus-nummer van dit blad wordt nog bekend gemaakt, waar de werken in de periode van 15 tot en met 25 augustus a.s. kunnen worden ingeleverd.

Londen-expositie

Er bestaat een kans dat de kunstuitingen van onze varende collega's nog verder op tournee gaan. Ze zullen in het Londense Shell-kantoor worden tentoongesteld, samen met de werken van de Engelse varende collega's. Voorwaarde om aan deze expositie mee te doen is dat de inzendingen een maritiem tintje moeten dragen. In Londen zijn voor ons geen prijzen in de wacht te slepen maar het zou toch wel leuk zijn om daar iets van ons kunnen te laten zien.



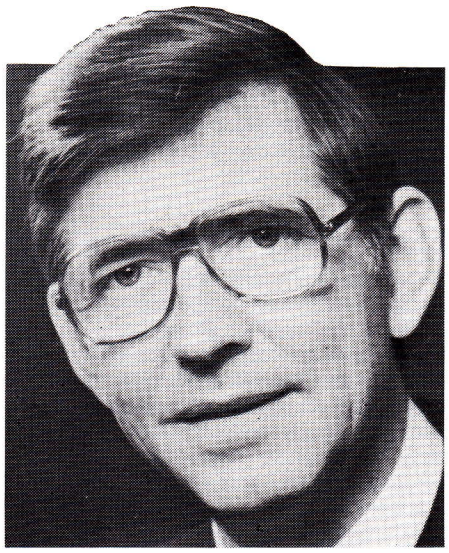
Van Wachem in jaarvergadering 'Koninklijke':

licht optimisme over de economische vooruitzichten

Wat een mogelijk economisch herstel betreft, heeft het er alle schijn van dat het aan de horizon eindelijk gaat dagen. Dit zei ir. L. C. van Wachem, president-directeur van de 'Koninklijke' in de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders die op 19 mei in het Nederlands Congresgebouw te Den Haag werd gehouden.
Zijn toespraak getuigde van een voorzichtig optimisme en was een belangrijk bestanddeel van de drie uur durende bijeenkomst die verder werd gekenmerkt door enkele bestuursbenoemingen, vele gevarieerde vragen van aandeelhouders en de jaarlijks terugkerende aandacht voor de aanwezigheid van Shell in Zuid-Afrika.
Voordat dit alles aan de orde kwam, memoreerde mr. G. A. Wagner, president-commissaris van de 'Koninklijke' en voorzitter van de vergadering, het overlijden van voormalig president-directeur ir. L. E. J. Brouwer.

Positieve tekenen

De heer Van Wachem noemde in zijn toespraak enkele factoren waaruit iets meer reden voor optimisme over de economische vooruitzichten is af te leiden dan aan het begin van het jaar mocht worden verwacht. 'In de Verenigde Staten vallen enkele positieve tekenen van economische groei waar te nemen, hoewel de aanhoudend hoge rentestand aan een duurzaam herstel afbreuk kan doen. In Europa zien sommige waarnemers bemoedigende aanwijzingen voor de Britse economie en worden de verwachtingen voor West-Duitsland gunstiger. De economie van Japan lijkt, gezien tegen de sterke groei in het verleden, nog te stagneren, maar het algemene beeld duidt toch op betere vooruitzichten voor een zeker internationaal economisch herstel dan althans de laatste paar jaar het geval was'.
Ook besteedde de heer Van Wachem aandacht aan het in maart bereikte akkoord binnen de Opec over de olieprijzen en de per land te produceren hoeveelheden. 'De overeenstemming betekende voor de olie-industrie dat het wijd verbreid speculeren over het verloop van de olieprijzen enigszins werd ingeperkt en droeg bij tot het scheppen van een klimaat dat een verdere aanzienlijke daling van de vrije-marktprijzen tot dusverre heeft weten te voorkomen'.
'Het valt nog niet te zeggen of de nieuwe prijsstructuur zich zal handhaven. Dat hangt af van de vraag of die structuur aan de verwachtingen van de verschillende Opec-landen voldoet en of zij de nodige stabiliteit op de oliemarkten teweegbrengt. Wel weten we dat de mogelijkheid van een overaanbod nog steeds aanwezig is en dat veel zal afhangen van het feit hoe kopers de markt beoordelen en wat zij op korte termijn doen, evenals van de wisselwerking tussen een reeks politieke en economische factoren'.


Ir. L. C. van Wachem.

Olieverbruik

'Tot dusverre hebben de iets betere economische vooruitzichten niet tot een groter olieverbruik geleid', zo vervolgde de heer Van Wachem. 'Het is nog steeds niet mogelijk nauwkeurig te analyseren in welke mate de sinds 1979 verminderde vraag naar olie is veroorzaakt door de economische en industriële malaise van de laatste jaren en in welke mate door een permanente verandering van het verbruikspatroon'.
'We kunnen daarom alleen maar speculeren op de mogelijkheid van een oplevende vraag als de economie werkelijk begint aan te trekken, momenteel lijkt het waarschijnlijk dat de vraag naar olie in 1983 ongeveer één miljoen vaten per dag lager zal zijn dan in 1982, hoewel wij een lichte opwaartse tendens aan het eind van het jaar voorzien, die zich in 1984 kan voortzetten'.
'Zoals ik heb aangegeven, zijn er te veel onzekere factoren om een definitief oordeel over de algemene vooruitzichten

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1995	19.5.83	Cosmetisch onderhoud
1996	19.5.83	Loran kaarten (PCOR)
1997	19.5.83	Overlijden G. G. Wolsink (PCOR)
1998	20.5.83	Kostenbewaking-kwartaalrapportage (PCOR)
1999	31.5.83	Koersen (PCOR)
2000	2.6.83	Vacatures (PCOR)
2001	8.6.83	Bep. ter voork. van aanv. op zee (PCOR)
2002	13.6.83	OR-overleg-vergaderingen (PCOR)

Ds. Ley naar Singapore

Als opvolger van de begin dit jaar overleden Ds. J. Brommet is als koopvaardijpredikant te Singapore benoemd ds. J. Ley, tot voor kort koopvaardijpredikant in Rotterdam. Op 31 mei jl. is ds. Ley vanuit Nederland naar Singapore vertrokken. Zijn gezin volgt hem in de loop van augustus.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

voor de olie-industrie te kunnen geven. Ik ben echter wel van mening dat de tendens over het algemeen hoopgevender is dan geruime tijd het geval was'.

Nog geen stimulans

Gezien de genoemde onzekerheid voor de olie-industrie en de vooralsnog onopgeloste kwesties die verband houden met de vraag naar olie en met de prijsstructuur, bieden de huidige omstandigheden geen stimulans voor een spoedige ontwikkeling van kostbare niet-conventionele projecten, zo bleek verderop in de toespraak van de heer Van Wachem.
'De dure ontginning van een aantal conventionele olievoorkomens zal wellicht eveneens moeten worden uitgesteld als zijnde economisch niet verantwoord. Vele regeringen zullen fiscale regelingen moeten treffen die op de nieuwe situatie zijn afgesteld, zodat investeringen door de olie-industrie, gericht op de winning van koolwaterstoffen, worden aangemoedigd. In dit verband hebben we met voldoening kennis genomen van de maatregelen die het Verenigd Koninkrijk heeft getroffen om de activiteiten op de Noordzee te stimuleren'.

Chemie en metalen

Naar aanleiding van de belangrijkste punten uit het jaarverslag over 1982 en de in de vergadering bekendgemaakte resultaten van het eerste kwartaal 1983, zei de heer Van Wachem ten aanzien van de sectoren chemie en metalen onder meer: 'De stagnerende vraag naar petrochemische produkten leidde tot een verdere aantasting van de financiële resultaten die in 1982 met onze chemische activiteiten werden behaald. In het eerste kwartaal 1983 was er voor het eerst sinds jaren een bescheiden winst'.

'De door de recessie verzwakte markten en de hevige concurrentie, samen met de opkomst van petrochemische industrieën in de olieproducerende landen, maken een algehele herstructurering van de chemische industrie tot een gebiedende eis en ik meen dat men dit nu in ruime kring inziet. Wij hebben die weg reeds ingeslagen en Shell-Maatschappijen zijn actief bezig met het reorganiseren van hun chemische activiteiten. Dit zal ons goed van pas komen in de gewijzigde marktsituatie voor chemische produkten die ons in de komende jaren te wachten staat'.
'Het wel en wee van onze sectoren chemie en metalen is ten nauwste verbonden met de economische toestand in de diverse landen. Maar in beide sectoren verkeren we thans in een gunstige uitgangspositie om profijt te trekken van de opleving, zodra deze zich voordoet'.

Zuid-Afrika

In de vergadering bracht de Ierse oud-minister S. Macbride als eerste de kwestie Zuid-Afrika ter sprake, namens de Novib, Pax Christi Nederland en de werkgroep Kairos. De heer Macbride is tevens oud-commissaris van Namibië van de Verenigde Naties en oprichter van Amnesty International. Hij schetste onder andere hoe 24 miljoen zwarte Zuid-Afrikanen zonder politieke en economische rechten, onder slechte omstandigheden moeten leven. 'Door alle commerciële activiteiten uit Zuid-Afrika terug te trekken, kan Shell de rest van de wereld een voorbeeld geven. Daarom ben ik hier in de vergadering', aldus de heer Macbride.
Prof. dr. W. E. Verdonk, hoogleraar ethiek en Hervormd kerkrecht aan de universiteit van Amsterdam, was de tweede spreker over dit onderwerp. Hij zei onder meer dat de Nederlands Hervormde kerk, de Gereformeerde Kerken in Nederland en een aantal Roomskatholieke groeperingen hem hadden gevraagd hun zorg over Shell's betrokkenheid bij Zuid-Afrika tot uitdrukking te brengen. Evenals de heer Macbride wees hij aan de hand van voorbeelden op de gevolgen van de apartheidspolitiek van de Zuid-Afrikaanse regering.

De pleidooien van beide heren weken in wezen niet af van de oproepen die in vele voorgaande jaarvergaderingen al waren gedaan. Het antwoord van de heer Van Wachem was evenmin geheel nieuw en kwam op het volgende neer;
Ook Shell is ongelukkig met het apartheidsprobleem, maar als zij uit Zuid-Afrika zou weggaan, betekent dat geen oplossing voor een serieuze, gecompliceerde kwestie. Dit probleem is een delicate, politieke zaak waarover in Nederland zeer verschillend wordt gedacht, maar Shell is geen politieke instelling en mag en kan daarom geen politieke beslissingen nemen.
Wel biedt Shell in Zuid-Afrika binnen het eigen bedrijf een menswaardig bestaan, zonder apartheid, aan enkele duizenden medewerkers. Ook in andere bedrijven, waarin ze financieel deelneemt, heeft de Maatschappij ten aanzien van de apartheid baanbrekend werk verricht en haar houding krijgt zelfs een uitstralingseffect naar ondernemingen waarin ze niet deelneemt.

Afscheid en benoemingen

In de vergadering werd afscheid genomen van de heer A. P. J. Bénard die wegens pensionering als directeur aftrad. Hij werd tot commissaris benoemd in de plaats van de heer H. L. Merkle die de 'Koninklijke' verlaat wegens het bereiken van de gestelde leeftijdsgrens. Verder ging de vergadering akkoord met de benoeming van ir. H. de Ruiter tot directeur en met de herbenoeming van mr. G. A. Wagner tot commissaris.

Resultaten eerste kwartaal 1983

Het nettoresultaat van de Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het eerste kwartaal van 1983 bedroeg ponden sterling 508 miljoen, vergeleken met ponden sterling 414 miljoen over dezelfde periode van vorig jaar. Berekend op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen, bedroeg het netto-resultaat over het eerste kwartaal ponden sterling 719 miljoen, tegen ponden sterling 459 miljoen in 1982.
Het totale resultaat wordt onder de huidige omstandigheden bevredigend geacht, niettegenstaande het feit dat het netto-resultaat van de groep bij de samenvoeging in sterling gunstig werd beïnvloed door de waardedaling van het pond ten opzichte van de meeste andere belangrijke valuta's.
De verbetering ten opzichte van het eerste kwartaal van 1982 deed zich vrijwel geheel voor in de olie- en gassector. Shell Oil en Shell Canada niet meegerekend, was er op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen een opvallende verbetering van de resultaten, die grotendeels toe te schrijven was aan de sector verwerking, zeetransport en verkoop. Ondanks de hevige concurrentie en de zwakke vraag liepen de opbrengsten minder sterk terug dan de aankoopkosten van ruwe olie en olieprodukten. De resultaten in de exploratie- en produktiesector namen eveneens toe. De chemische sector rapporteerde een kleine winst, terwijl de resultaten in de steenkoolsector tot nabij het break-even point afnamen. De metaalsector rapporteerde hogere verliezen.

Gedurende het eerste kwartaal van 1983 daalde de vraag naar olie ten opzichte van het eerste kwartaal van 1982, hetgeen ten dele was toe te schrijven aan het zachtere weer. Hierdoor en door de hevige concurrentie bleef de neerwaartse druk op de prijzen van ruwe olie en olieprodukten aanhouden.

O.R.-verslag

Vlootplan 1983-1987 in september bekend

Sombere promotiekansen voor toprangen, maar mogelijkheden elders voor 2e wtk's met 'B'

Shell's jeugdplan, òòk bij Shell Tankers

Commissarissen bij bespreking sociaal en financieel jaarverslag

In aanwezigheid van de commissarissen De Ruiter (voorzitter van de Raad van Commissarissen) en Vernède opende bestuurder Rasterhoff klokslag 9 uur op 9 juni jl. de eerste overlegvergadering. Hoewel ook commissaris Helfrich voornemens was deze overlegvergadering bij te wonen, waarop o.a. zowel het sociaal als het financieel verslag 1982 onderwerp van bespreking was, was hij op het laatste moment verhinderd als gevolg van een buitenlandse reis.

Sociaal verslag 1982

Om een vlotte gang van zaken mogelijk te maken, hadden de O.R.-commissies voor sociale en financiële zaken tevoren reeds, aan de hand van door hen opgestelde vragenlijsten, de door hen gewenste aanvullende informatie ingewonnen bij resp. het hoofd van de afdelingen DFP (Cor van Dalen) en DFF (Dick van Zanen)

Veiligheid

Ter vergadering spitste de discussie zich o.a. toe op de in het sociaal verslag opgenomen veiligheidscijfers en het algehele streven bij Shell naar nog grotere veiligheid. Hoewel onze veiligheidscijfers een stijgende tendens vertonen, is er beslist nog geen reden tot juichen, aldus de bestuurder. Elk ongeval is er één te veel. Wanneer de veiligheidscijfers van het gehele Shell-concern – met name de 'frequency rate' – met elkaar worden vergeleken, valt op dat met name de Europese concerns ongunstig afsteken tegen die in andere continenten. Binnen Europa behoren de Nederlandse bedrijven beslist niet tot de betere, aldus commissaris De Ruiter.
De instelling op kantoor, zo'n 1½ jaar geleden, van een overkoepelend veiligheidsorgaan, onder voorzitterschap van de bestuurder, geeft aan hoe zeer veiligheid een ieder – van hoog tot laag – aangaat. Binnenkort komt er een wet in Nederland, die het instellen van een veiligheidscommissie aan boord van schepen verplicht stelt. Dat wij zo'n commissie reeds jaren aan boord voeren, mag dan op zichzelf tot tevredenheid stemmen, maar dan gaan we toch voorbij aan het feit, dat ook in de tankvaart nog te veel, vooral te vermijden ongevallen plaatsvinden.
Binnen de veiligheidscommissie op kantoor is de filosofie achter het veiligheidsbeleid nu aangescherpt. Er komen ook nieuwe maatregelen, waarover binnenkort de scheepsleiding zal worden geïnformeerd. Maar ook de individuele zeevarenden zullen door invoering van een soort veiligheidspas voortaan, als het ware, moeten bewijzen veiligheidsbewust te zijn. Daarbij komen er aanmoedigingen voor wie veilig heeft gewerkt, maar disciplinaire maatregelen voor wie zich niet aan de voorschriften houdt. In de toekomst zal de conduites van de zeevarenden, alsmede van de daarvoor in aanmerking komende walfunctionarissen gerapporteerd dienen te worden over het aspect persoonlijke veiligheid.

Aanstellingen

De O.R. vestigde er de nadruk op dat, als je de cijfers over 1980 ook nog zou plaatsen naast die voor 1981 en 1982 in het sociaal verslag, het aantal aanstellingen wel een zeer sterke daling te zien geeft. De oorzaak daarvan, aldus Cor van Dalen, is het personeelssurplus in een aantal rangen en het geringe aantal normale pensioneringen. Pas na 1987 komen er weer grotere aantallen pensioneringen bij de hoofdwerktuigkundigen (slechts 4 in de komende 4 jaar!). Bij gezagvoerders is de situatie minder ongunstig. Bovendien mag niet vergeten worden dat STBV de moedermaatschappij is en blijft van al degenen die in het buitenland werkzaam zijn, ook van die bij Tunirex. De komende vijf jaar zullen er meer collega's (vooral 1e stuurlieden) terugkomen bij ons dan er in het buitenland kunnen worden geplaatst. Ook daar geldt dat men te maken krijgt met krimpende organisaties en een – vaak wettelijke – voorkeur voor lokale krachten. De vooruitzichten op aanstelling in hogere rang kan, per rang, nog variëren, maar met name voor 2e werktuigkundigen ziet het er somber uit. Vandaar dat de mogelijkheid tot plaatsing van 2e wtk's op Pernis (zie hieronder in dit verslag) bijzonder welkom is.

Voorzieningen

De Commissie Sociaal Beleid van de O.R. is reeds geruime tijd doende om de voorzieningen die voor het vlootpersoneel gelden, te inventariseren. Er wordt nu naar gestreefd om deze, met medewerking van de Maatschappij, opgenomen te krijgen in het Scheepsreglement. Dit boekwerk is voor een ieder toegankelijk. Op die wijze – en publikatie daarover wanneer eenmaal gerealiseerd – tracht de O.R. te bereiken, dat een ieder weet welke voorzieningen voor hem/haar gelden, net als leden van het walpersoneel dit te allen tijde kunnen nagaan in het op elke sectie aanwezige personeelregelingenboek.

Financieel verslag 1982

Nu de financiële commissie van de Raad reeds in kleine zitting een volledige uiteenzetting had gehad van Dick van Zanen, kon het hoofd van de Afdeling Financiën zich ter vergadering beperken tot de hoofdlijnen uit het verslag over 1982. Gegeven de omstandigheden en te midden van alle slechte berichten over scheep- en tankvaart, komt het wat verrassend over te kunnen vaststellen, dat onze Maatschappij over 1982 nog een, zij het bescheiden, winst kon boeken. De oorzaak daarvan is het, een aantal jaren geleden, dus tijdig, overschakelen van 'bareboat charter' naar 'time charter' voor onze schepen. Helaas lopen die time charters – tegen niet onaantrekkelijke tarieven vergeleken bij de huidige marktprijzen – langzamerhand af, waardoor het financiële resultaat onder zware druk zal komen te staan. Dat neemt niet weg dat de winst over 1982 heeft bijgedragen tot een betere kapitaalbasis. Ook verheugend te constateren was, dat de 'gemiddelde kosten' per schip enigszins zijn gedaald, hoewel ze nog steeds ± 50% hoger liggen dan in 1978.
Bij het uitsplitsen van de operationele kosten viel op, dat de personeelskosten procentueel een aanzienlijke stijging vertonen, namelijk van 49% in 1981 naar 54% in 1982. De oorzaak hiervan ligt in het aanhouden van het teveel aan personeel. Daartegenover zijn de reparatiekosten gedaald van 24 naar 17% van de totale uitgaven, ondanks dat in 1981 13 en in 1982 14 schepen dokten.

Vlootplan

Tijdens het agendapunt 'Mededelingen van de bestuurder' maakte deze o.a. bekend, dat momenteel het vlootplan over de jaren 1983 – 1987 wordt opgesteld, dit in vervolg op het vlootplan tot 1985 dat in 1981 werd opgesteld en nog steeds wordt gevolgd.

Afstoten 'Sepia'

In het kader van laatstgenoemd 'lange-termijn' vlootplan staat de 'Sepia' op de nominatie om te worden afgestoten. In verband hiermede was reeds in mei door de bestuurder een advies-aanvraag daartoe ingediend bij de O.R.

Nu in oktober a.s. zowel het Marpol-verdrag van 1973 als het aanvullend Protocol daarop van 1978 van kracht wordt (waardoor de 'Sepia' hetzij schone-ballast hetzij gescheiden-ballast tanks dient te hebben) en ingevolge de Solas conventie van 1974 het schip ook met een COW- en IG-systeem dient te worden voorzien, staat STBV voor een moeilijke beslissing. Dit te meer omdat de Verenigde Staten, Japan en het Verenigd Koninkrijk reeds vanaf 1 juni jl. voor een schip van de 'Sepia'-klasse bedoelde voorzieningen eisen. De kosten om in een en ander te voorzien, gevoegd bij de leeftijd van de 'Sepia' (22 jaar) en de te verwachten vrachttarieven, nopen tot het besluit de 'Sepia' uit de vaart te nemen.

Nadat de O.R. nog was ingegaan op de eventuele personeelsconsequenties, kon zij – hoewel met bloedend hart – niet anders dan positief reageren, waarbij de bestuurder in ernstige overweging werd gegeven de 'Sepia' te verkopen voor sloop en niet 'for further trading'. Op dit laatste is overigens weinig kans, want hoewel de 'Sepia' voor lichteren is uitgerust, zit ook in deze activiteit de klad, getuige de 'Niso', die nog slechts sporadisch als zodanig kan worden ingezet.

'Laconica'

Een positief punt vormen de plannen die er bestaan om op de 'Laconica' begin 1984 de schroef en de turbine-installatie aan te passen. Met een dergelijke vrij kostbare operatie, meer officieel 'power derating' genaamd, kan een gunstiger bunkerverbruik worden verkregen, wat het schip commercieel aantrekkelijker kan maken zolang bunkers hoog in de prijs liggen.

Nieuwbouw

Veel belangstelling – en vragen – waren er over de circulaire/PCOR, waarin over mogelijke verjonging van de vloot werd gesproken in de vorm van 3 nieuwbouwtankers van tussen de 80 en 100 duizend ton draagvermogen. De bouw van drie van die vaartuigen t.b.v. de Groep is zeker; of die onder Nederlandse vlag zullen komen hangt van verschillende factoren af. Elk van de vier Groepsvloten dingt mee om deze schepen toegewezen te krijgen. Of ze aan onze vloot kunnen worden toegevoegd is afhankelijk van de mogelijkheid van financiering en de wijze van exploitatie. Voor het eerste is bepalend of STBV in aanmerking komt voor dezelfde steun als andere Nederlandse reders, voor de exploitatie is 'gerationaliseerd' varen doorslaggevend. Bij de gehele opzet van het schip wordt ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen op dit gebied.

Aldus gevraagd, verklaarde de bestuurder dat het in de bedoeling van de groep ligt de order omsteeks oktober a.s. te plaatsen; oplevering vanaf eind 1984, dus in de loop van 1985. Deze schepen worden voorzien van tankspiralen in 'coated' tanks en de vaartuigen dienen geschikt te zijn voor vervoer van witte en zwarte produkten, alsmede van ruwe olie. De tonnage zal vermoedelijk omstreeks de 85.000 ton worden.

De malaise in de scheepvaart

Uitvoerig werd door de bestuurder nog stilgestaan bij de sombere berichten die, internationaal en nationaal, binnenkomen over de scheepvaart in haar algemeenheid. Na de vlootreductie bij B.P., al eerder gemeld, blijkt ook Texaco van meer dan 100 tot 85 schepen te zijn teruggebracht in 1982. Nedlloyd zal volgens de berichten ook een flinke reductie doorvoeren. Overwerk wordt bij deze maatschappij nu gedeeltelijk in tijd gedeeltelijk in geld gecompenseerd. In het recente verleden is overigens op de drie andere Shell-vloten overgegaan tot permanente aanstelling in een lagere rang met aanpassing van gage vanwege het grote personeelsoverschot en daardoor hoge personeelskosten. Bij onze maatschappij is dit nog niet doorgevoerd omdat, dank zij vroegtijdig genomen actie en hopelijk nog te realiseren overplaatsingen, ervan wordt uitgegaan dat het huidige personeelsoverschot van tijdelijke aard is. Mocht dit overschot een permanent karakter krijgen, dan moet de situatie opnieuw worden bezien en zal moeten worden gedacht aan permanente maatregelen.

Hoewel nog recentelijk in dit blad een oproep is geplaatst om bij vertrek naar een of van een schip zoveel mogelijk post voor collega's mee te nemen, het volgende: Het is helaas voorgekomen dat in de post verboden waar was gesloten, hetgeen voor de man/vrouw die post naar het schip meebrengt of bij vertrek voor verlof naar huis meeneemt, risico's met zich brengt. Daarom stellen maatschappij en Ondernemingsraad hierbij met nadruk vast, dat het meenemen van brieven, pakketjes, e.d. beslist géén verplichting is, zelfs geen morele. Is men toch bereid post mee te nemen, dan heeft men het volste recht inzage te eisen, opdat buiten het geschrevene niets wordt bijgesloten.

Kansen voor 2e wtk's met 'B'

Alom bekend is dat de situatie wat betreft personeels-surplus, per rang verschillend is. Terwijl er een tekort is aan 3e wtk's, is er een groot surplus aan 2e wtk's. De oorzaak van dit laatste is het niet voldoende kunnen doorstromen naar de rang van hoofdwerktuigkundige, als gevolg van het dalend aantal schepen en de veelal nog jeugdige leeftijd en moeilijke plaatsbaarheid elders bij Shell-bedrijven van deze categorie collega's. Zoals bekend, worden de laatste 20 2e-wtk's van de bestandlijst nu bij toerbeurt ingezet als 3e met behoud van hun gage als 2e. Momenteel doet zich de mogelijkheid voor om tien 2e wtk's met 'B' permanent over te plaatsen naar de bedrijven te Pernis, hetgeen ook enig soulaas zou kunnen bieden voor de overigen in deze rang. Anderzijds zou deze groep 2e wtk's, voor wie er beslist geen doorstromingsmogelijkheid op de vloot is bij het grote aantal werktuigkundigen met alle vereiste certificaten voor de toprang, zelf profiteren van overplaatsing naar Pernis, omdat er voor hen aldaar nog

Kansen voor 2e wtk's met 'B'

carrièreperspectieven mogelijk zijn.
Aan zo'n overplaatsing zijn evenwel niet alleen voordelen, maar ook nadelen verbonden. Vandaar dat tien 2e wtk's met 'B' die in Nederland waren met verlof, op de 9e juni naar Rotterdam zijn genood, met hun eventuele echtgenote, om een voorlichtingsmiddag bij te wonen. Voorlichting bij voorbeeld over de mogelijkheid hulp bij verkoop van hun huis te krijgen, maar ook voorlichting over de financiële consequenties van een overplaatsing. Want betaling voor 56 uur op zee plus overwerk levert in harde guldens meer op dan 35.6 uur per week werken op de Pernisse installatie. STBV is in dit opzicht bereid – éénmalig – de eerste twee jaar te helpen overbruggen. Zonder een dergelijke overplaatsing dient deze categorie er rekening mee te houden – vanwege het grote aanbod aan gekwalificeerden voor hun rang – dat zij op den duur permanent als 3e moeten gaan dienstdoen. Tweede werktuigkundigen met 'B' die momenteel nog op zee zijn, krijgen eveneens nog voorlichting over deze overplaatsingsmogelijkheid.

Jeugdplan

In overeenstemming met rapport No. 2 van wat genoemd wordt de 'Commissie Wagner' en ook in vervolg op hetgeen in het akkoord in de Stichting van de Arbeid over het te voeren arbeidsvoorwaardenbeleid is overeengekomen, is door Shell in Nederland een 'nota jeugdplan' uitgebracht. Daarbij wordt, per jaar, aan circa 300 jongeren de gelegenheid geboden om een praktijk-gerichte opleiding/training te volgen. Als wordt bedacht dat de ervaring van o.a. Gewestelijke Arbeidsbureaus uitwijst, dat het bezit van een vakdiploma en opgedane praktijkervaring jongeren daadwerkelijk helpt om zich sneller een plaats in het arbeidsproces te verwerven, wordt – naar Shell vertrouwt – op die wijze een doelgerichte bijdrage geleverd aan de bestrijding van de jeugdwerkloosheid.
Hoewel Shell Tankers alleen al in het jaar 1982 aan 95 stagiaires ex de Hogere Zeevaartscholen een plaats bood voor

het praktijkjaar, zal ook onze Maatschappij nog een extra bijdrage gaan leveren. Naast de 8 man die medio juli gedurende 3 maanden een afgeronde opleiding aan boord krijgen (en nog eens 8 jongeren die vanaf medio oktober 5 maanden aan boord bijgeschoold worden), wordt aan maximaal 12 jongeren, die evenals de al genoemde 16 hun opleiding aan de Lagere Zeevaartschool afgerond moeten hebben, de gelegenheid geboden op de bedrijfsschool te Pernis hun mogelijkheden voor de toekomst te verbreden. Het wordt dus duidelijk een andere opleiding dan die van de jongeren aan boord.

De selectie van de 12 op de bedrijfsschool te plaatsen jongeren is inmiddels begonnen. Zij hebben jegens onze Maatschappij geen enkele verplichting, krijgen zo'n 7 à 8 maanden een praktische opleiding, maar zijn vrij te vertrekken als zij eerder een baan mochten vinden. Hun wordt naast de gratis opleiding een zakgeld verstrekt. Als de ervaringen met deze opleiding goed zijn, zal de komende drie à vier jaar een dergelijke cursus worden herhaald. Met dit jeugdplan (dat géén banenplan is, maar wel de kans op een baan verhoogt) wordt dus duidelijk gemikt op goed opgeleide jonge vaklieden.
Cor van Dalen zei het te betreuren geen enkele reactie van de F.W.Z. te hebben ontvangen, hoewel dit onderwerp tijdens de CAO-gesprekken door hem enkele malen nadrukkelijk aan de orde is gesteld.

Aanwezig op de vergadersessie op 9/10 juni jl. waren:

Groep A
Roel Jousma
Wouter Kalkman
Jan Alsma
Jaap van der Pas

Groep B
Henk Dekker
Ruud Verhoeve
Theo van Vlijmen

Groep C
Jillis van Duuren
Chris de Goeij
Piet Huigen
Ineke Koot
Joop Ouwens

OR-allerlei

– T. G. A. Westerveld, hoofd van de afd. Vlootpersoneel (DFP/1), zal tegen het eind van dit jaar een nieuwe functie op personeelsgebied aanvaarden in Pernis. Hij wordt opgevolgd door J. C. Aartsen, van Formatie, DFP/11. In het kader van de inkrimping, òòk aan de wal, zullen beide functies worden gecombineerd.
– Naar aanleiding van gevoerde gesprekken met de F.W.Z., is deze federatie akkoord gegaan met invoering van de zng. 2e fase in het 'Flammulina'-project per 1-7-1983.
– STBV sluit zich aan bij het voornemen van Shell Nederland en zal per 1-7-1983 géén prijscompensatie aan het walpersoneel toekennen dan wel uitkeren.
– Tijdens de vergadersessie 1/2 september a.s. zullen o.a. worden besproken:
– veiligheid/ongevallen 1981/1982 en 1e halfjaar 1983
– ervaring Philippijnse scheepsgezellen
– eindrapportage 'Flammulina'-project
– vlootplan

Mijlpalen

Tijdens de vergadersessie bleek Dick van Zanen voor het tiende achtereenvolgende jaar de toelichting op het financieel verslag te hebben verstrekt. Mede voor de duidelijke wijze waarop hij dit doet, werd hem door de voorzitter van de OR een woord van dank gebracht.

Een geheel andere mijlpaal bleek OR-lid Theo van Vlijmen te hebben bereikt (Reden voor een spontaan: He's a jolly good fellow), namelijk 25 jaar dienst bij S.T.B.V.

De koffie op de tweede dag werd gegarneerd door gebak vanwege de verjaardag van het enige vrouwelijke OR-lid, Ineke Koot, waarbij wij beleefdheidshalve de – nog jeugdige – leeftijd hier onvermeld laten.

Opvarenden 'Cardissa' door Neptunus aanvaard

De traditie van het aan boord komen van zeegod Neptunus en zijn gevolg bij het passeren van de Evenaar wordt nog steeds in ere gehouden. Het bewijs ligt voor ons in de vorm van een verslag van één der 'slachtoffers', Kees Elshout, 3e werktuigkundige aan boord van de 'Cardissa'. Hij kan nu lachend aan de ceremonie terugdenken maar hij heeft op die 7e mei wel een paar benauwde ogenblikken beleefd . . .

'Geteisterd door zee, weer en wind tijdens de vaart in de Golf van Biskaye, doorstond de 'Cardissa' de beproevingen der weergoden. Maar hoe zat het met de god der zeeën? Accepteerde deze wel de opvarenden van het nieuwe schip?
Zo gebeurde het dat het schip en zijn opvarenden, onderweg van Abidjan naar Port Gentil, stilletjes de Evenaar overschreed. Niettegenstaande het constante toerental van de hoofdmotor, het huilende geluid van de schuurtollen en het tikken van de verfspuiten, ontging het Neptunus dit passeren van de Evenaar niet. Plotseling hing er dan ook aan het plakbord een van zeewater doordrenkte mededeling dat Zijne Koninklijke Hoogheid Neptunus het schip zou bezoeken bij het wederom overschrijden van de Evenaar. De mededeling was voorzien van het volgende opschrift:
'Ik, Neptunus,
Heerser over de oceanen en aanverwante zeeën
zal het m.s. 'Cardissa' aandoen om de daar aanwezige landrotten en zoetwatergasten te dopen na een proeve van bekwaamheid.
Zij die niet meedoen zullen niet beschouwd worden als onderdanen van Neptunus' Koninkrijk'

Het was dus kiezen of delen voor de opvarenden. Velen liepen dan ook spoedig rond met pijn in hun buik, na het aanhoren van de meest schrikaanjagende verhalen van diverse opvarenden die reeds eerder door deze zeegod waren gedoopt.
Gelukkig bleek Neptunus rekening te houden met de drukke werkzaamheden aan boord, zoals het schilderwerk om van deze uit Rotterdam vertrokken 'black beauty' een keurig geschilderde Shell-tanker te maken. Neptunus verscheen dan ook op zaterdagmiddag om vier uur aan boord met zijn gemalin Amalia en een helper.
Na een luid welkom door de scheepshoorn mocht Neptunus constateren dat de meeste, ondanks het aantal vaarjaren, nog niet eerder gedoopte opvarenden aan zijn oproep gehoor hadden gegeven. Zo stonden daar zijn slachtoffers aangetreden, trillend als espebladeren in de wind, wachtend op hun lot.

Koekje van eigen deeg

Al met al bleek dat er drie groepen aan boord waren: zij die gevolg hadden gegeven aan de oproep, zij die probeerden te ontkomen aan deze goddelijke test en zich hermetisch elders op het schip hadden opgesloten en zij die gniffelend en met leedvermaak toekeken omdat ze ontheffing hadden. Ontheffing in zoverre, dat ze met fotocamera's omhangen, bijna door de knieën gingen. De kok die in opdracht van Neptunus een speciale brei had moeten klaarmaken bleek als eerste de test te moeten ondergaan. In vol koksornaat kreeg hij zo een koekje van eigen deeg te verwerken. Zo kreeg een ieder van Neptunus' slachtoffers de op hem of haar toegepaste test te verwerken, waarna het slachtoffer in het schandblok werd geplaatst en verplicht werd om een stuk rauwe haring te verorberen. Dit werd weggespoeld met een speciaal gepekelde drank die van afgrijzen vertrokken gezichten tot gevolg had.

Nauwelijks hiervan bekomen werd men door gemalin Amalia, die zeer geproportioneerd was, en een helper ingesmeerd met de door de kok vervaardigde brei. Hierna werd men geschoren waarop men in het zwembad gedoopt en gespoeld werd en zijn nieuwe naam te horen kreeg. Niettegenstaande rang of stand ontkwam men niet aan de beproevingen van deze van genot rondslingerende zeegoden. Na afloop gingen alle angstrillingen spoedig over in een luidruchtig gelach, want er is niets leukers dan leedvermaak over degenen die de behandeling nog moesten ondergaan.

Certificaat

Na een grondige doop van alle slachtoffers vertrokken Neptunus en zijn gevolg weer naar hun diepzee-tehuis. Zij wensten schip en opvarenden een behouden vaart. De toeschouwers vluchtten de accommodatie in voordat ze zelf door de slachtoffers van Neptunus onder handen konden worden genomen met de waterslang.
Voor een ieder die op gepaste wijze zijn of haar test had doorstaan bleek de god der wereldzeeën een certificaat te hebben achtergelaten. De gezagvoerder reikte ze aan de desbetreffende personen uit. Tevens verstrekte hij uit naam van Neptunus een koude 'groene vrind' om de vieze smaak van de gepekelde doopdrank weg te spoelen, waarbij de chef een lekker hapje verzorgde wat beter smaakte dan de vieze brei.
Een feit is dat over het verschijnen van Neptunus, aan boord van dit nieuw aan de vloot toegevoegde schip, nog lang werd nagepraat.'

De walvis kreeg toen weinig kans

'Whale oil factory – carrying petroleum in bulk'. Zo werden door Lloyd's Register of Shipping de drijvende traankokerijen omschreven die vooral in de vijftiger en zestiger jaren naar Antarctische wateren opstoomden om daar te proberen zo veel mogelijk walvissen te harpoeneren als het vangstquotum toeliet. Dat Japanse en vooral Russische expedities het niet zo nauw namen met het internationaal afgesproken maximale aantal af te schieten dieren was geen geheim. Op het hoogtepunt van de jacht op deze grootste zoogdieren ter wereld waren ruim 20 grote fabrieksschepen, vergezeld van bijna 250 jagers, de zg. 'catchers', in het Zuidpoolgebied om de zo begeerde walvistraan te bemachtigen. De toen gepleegde aanslag op het wereldwalvissenbestand is tot vandaag de dag nog steeds niet goedgemaakt. Erger nog, in sommige, traditioneel als verblijfplaats van walvissen bekend staande gebieden is het dier nog niet teruggekeerd en niets wijst er op dat dit ooit nog eens zal gebeuren.
Ook Nederland nam aan de vangst deel, met de bekende 'Willem Barendsz'. Het eerste schip van die naam, een voor dat doel verbouwde tanker, arriveerde op 17 december 1946 op de jachtgronden in de Zuidelijke IJszee. De eerste door ons land uitgeruste na-oorlogse expeditie. Er zouden er nog vele volgen.
Elk jaar, tot 1964, het jaar waarin de in 1955 speciaal voor de walvisvaart gebouwde tweede 'Willem Barendsz' naar het buitenland werd verkocht.

12.000 Nederlanders

De jacht op de walvis is al van zeer oude datum. In de middeleeuwen togen De Basken, Normandiërs en de Noren langs de Atlantische kusten van Europa ter walvisvaart. Later bleven vooral de Basken de walvisvaart uitoefenen. De Nederlanders zijn op het gebied van de walvisvangst naam gaan maken na 1596, toen Heemskerck, Barendsz en Rijp de rijkdom aan walvissen in de wateren rond Spitsbergen hadden ontdekt. Er is een tijd geweest dat ruim 12.000 Nederlanders ter walvisvaart trokken (dat was omstreeks 1680). Onze walvisvaart kreeg een aantal zware klappen tijdens de oorlogen van onze republiek met Engeland. Tijdens de Franse overheersing stond zij geheel stil. Er zijn nog na de val van Napoleon pogingen gedaan om de eens zo succesrijke Nederlandse expedities te doen herleven maar de financiële resultaten waren ontmoedigend. De laatste expedities in de 19e eeuw bevonden zich in 1860 bij Groenland en van 1870 tot 1872 bij IJsland.
Eerst na de tweede wereldoorlog zou weer sprake zijn van Nederlandse deelneming aan de walvisvangst. Op 22 februari 1946 werd de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart officieel opgericht. De directie werd opgedragen aan de firma Vinke en Co. te Amsterdam. Men had het geluk de in Gothenburg liggende 15.000 tons Zweedse tanker 'Pan Gothia' te kunnen kopen. Na verbouwing is dit schip omgedoopt in 'Willem Barendsz'. Vanaf 1946 heeft het schip steeds aan de vangst meegedaan, samen met een aantal 'catchers'. Intussen deed zich de behoefte gevoelen aan een groter en moderner ingericht fabrieksschip. Op 20 november 1954 liep bij de werf Wilton-Fijenoord in Schiedam de 'Willem Barendsz II' van de helling. Lengte 205 meter, breedte 27,5 meter en holte 19 meter. De dikte van de kielplaten bedroeg niet minder dan 30,5 mm. Twee - enkelwerkende tweetakt direct omkeerbare dieselmotoren van elk 5250 pk zorgden dat het 26.830 tons schip een snelheid haalde van 13.5 mijl. Het schip was zodanig geconstrueerd dat ze ook eventueel als tankschip zou kunnen dienstdoen.

Zeep en margarine

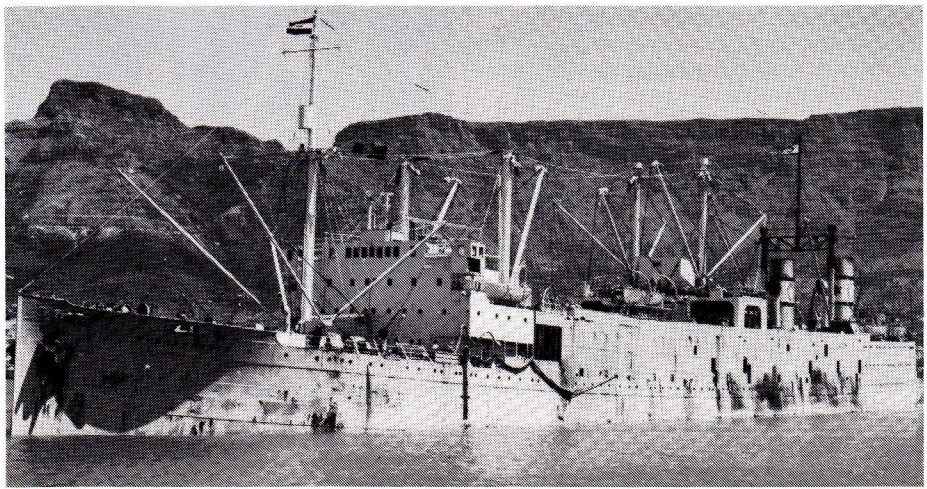
Waarom al die inspanningen om zo'n kostbare onderneming op te zetten? Wel, in de jaren na de oorlog was er een groot gebrek aan oliën en vetten. Plantaardige vetten waren niet in voldoende hoeveelheden beschikbaar. De wasvistraan die eertijds voor verlichtingsdoeleinden en smeermiddelen werd gebruikt kon nu worden aangewend als grondstof voor de zeep- en margarine-industrie. Traan van potvissen is niet geschikt voor menselijke consumptie. 't Is eigenlijk geen vet maar een wasachtige substantie die voornamelijk wordt gebruikt in de cosmetica-industrie. De Japanners jaagden op walvissen vooral voor het vlees. De grote Westerse fabrieksschepen was het primair om te traan te doen. Het vlees werd aan boord tot vleesmeel verwerkt.
Dat niet alleen na de tweede wereldoorlog intensief jacht werd gemaakt op walvissen bewijst het grote aantal traankokerijen in 1939, namelijk 45 stuks. Velen ervan hebben het jaar 1945 niet gehaald. Op een enkele uitzondering na waren deze 45 schepen niet als traankokerij op stapel gezet. Het waren veelal voormalige tankschepen, vrachtschepen en zelfs een enkel passagiersschip. Het type tanker dat de Eagle Oil & Transport Comp. in Londen (in 1964 opgegaan in Shell Tankers U.K.) in haar vloot had bleek zeer geschikt tot ombouw. Gedurende de jaren 1926 tot 1929 werden vijf Eagle-tankers tot traankokerij verbouwd. Drie ervan kwamen onder Noorse vlag en twee werden overgenomen door Chr. Salvesen in Leith. Deze Britse firma verkocht in 1963, na een halve eeuw aan de walvisvaart te hebben deelgenomen, haar laatste fabrieksschip, samen met haar landstation in de Zuidpool aan een Japanse onderneming.

Sandefjord

Naast de Britten waren de Noren, zowel voor als na de laatste wereldoorlog, zeer bij de walvisvangst betrokken. Zij beschikten over zo'n grote ervaring dat ze zelfs als adviseurs op niet-Noorse fabrieksschepen naar de Antarctic gingen. Ook voeren er nogal wat Noren als harpoenier op buitenlandse jagers. Doorgaans stapten ze pas in Kaapstad, de laatste bunkerhaven voordat de Zuidelijke IJzee werd bereikt, aan boord. In 1939 beschikten Noorse rederijen over 14 fabrieksschepen met een totale brutotonnage van 159.282 ton. De oorlog dunde de vloot drastisch uit maar in snel tempo werd, toen de oorlog was afgelopen, het restant weer op peil gebracht en aangevuld met nieuwe eenheden. Al in 1947 werden de 'Kosmos III' van 18.460 brt. en de 'Thorshavet' van 17.081 brt. aan resp. de reders Anders Jahre en Thor Dahl opgeleverd. Deze scheepsmagnaten hadden (en hebben

Gedurende het seizoen 1954/55 werden door 233 'catchers', behorende bij 19 fabrieksschepen, in totaal 5675 potvissen en 28.614 vinvissen gevangen. Totale opbrengst aan traan was 330.000 ton, wat ongeveer 3% van de toenmalige wereldbehoefte aan vetten dekte.

De 'Thorshammer' was een voormalige Eagle Oil-tanker



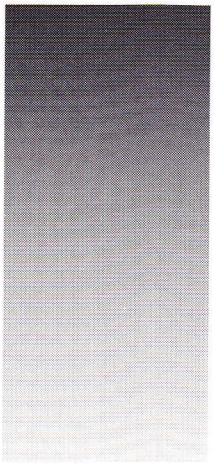
dat nog) hun hoofdkantoor in het plaatsje Sandefjord, gelegen aan de gelijknamige fjord. Een groot deel van de plaatselijke bevolking vond werk op de fabrieksschepen en de jagers. Buiten het jachtseizoen werden de schepen in de fjord verankerd om daar te worden opgeknapt van het barre verblijf in de Zuidelijke IJszee. Rijen dik lagen de tientallen jagers, nog aangevuld met de vloot van reder Johan Rasmussen, die eveneens Sandefjord als thuishaven had.

Argentijns avontuur

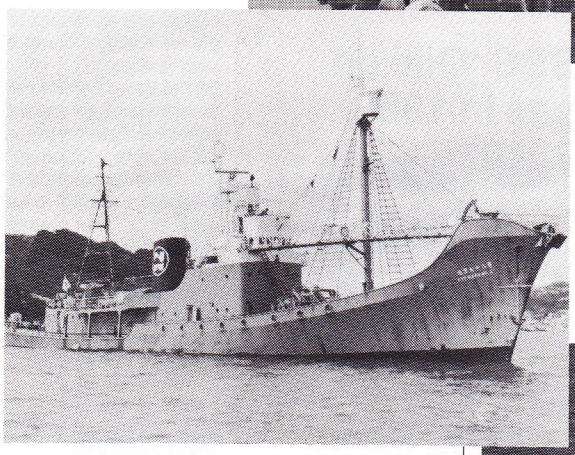
De Argentijnse rederij Cia Argentina de Pesca bezat de oude 'Ernesto Tornqvist' van 6547 brt. Eigenlijk te klein voor het doel maar toen dit fabrieksschip op zee verloren ging werd bij de Britse werf Harland & Wolff in Belfast een nieuw 'super' schip van 24.570 brt. besteld. Maar het schijnt dat een flinke misrekening was gemaakt bij het bijeenbrengen van de benodigde financiën want wat bleek? Bij oplevering van dit immens grote fabrieksschip, de 'Juan Peron', was geen enkele peso meer in kas om de bijbehorende jagers te betalen. En zonder vangboten doe je niet veel dus er zat niets anders op dan de 'Juan Peron' maar als olietanker in te zetten. Na de omwenteling in Argentinië waarbij alleen al de naam 'Peron' als staatsgevaarlijk werd beschouwd werd het schip verdoopt in 'Cruz del Sur'. In 1967 werd ze verkocht en omgebouwd als boorschip voor de olie- en gaswinning op zee. Het einde van het Argentijnse walvisavontuur.

Volop bonje

In 1950 rook een Griekse reder winst met de vangst van walvissen. De bij zijn leven al legendarische 'Ari' Onassis kocht een oude T2-tanker en liet het schip in Kiel ombouwen tot fabrieksschip. Een reeks oude korvetten werden herschapen tot jager. En passant liet hij een van de korvetten ombouwen tot een super de luxe privé jacht, maar dat even terzijde. De op dat moment aan de walvisjacht deelnemende landen en rederijen zagen met lede ogen aan hoe Onassis met z'n nieuw verworven 'Olympic Challenger' met zevenmijls laarzen door de porseleinkast ging. Hij ving alles wat maar geschoten kon worden. Trok zich van afgesproken quota en afmetingen niets aan. Hij maakte het zelfs zo bont dat, toen zich geen walvissen vertoonden, de 'Olympic Challenger' met de jagers werden ingezet bij de vangst van sardines binnen de territoriale wateren van Peru . . . Volop bonje met dat land was natuurlijk het gevolg.
'Maar boontje komt om zijn loontje'. Toen de 'Olympic Challenger' in 1955 in Vlaardingen afmeerde om een restant walvistraan te lossen werd het schip prompt aan de ketting gelegd door een groep Noorse reders die meenden grote verliezen te hebben geleden door het brute optreden van de mannen van Onassis. De tegenzet van deze gewiekste Griekse reder liet niet lang op zich wachten. Toen een paar dagen later de 'Kosmos III' eveneens te Vlaardingen

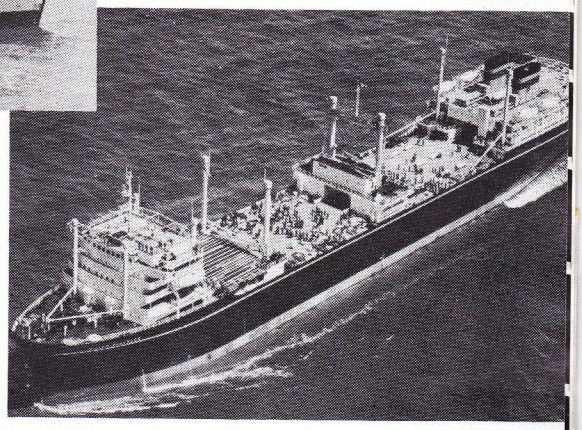


Aankomst van de 'Willem Barendsz' (I) te IJmuiden vanuit de Zuidelijke IJszee



De Japanse walvisjager 'Kyo Maru No. 27'

'Willem Barendsz' (II)



een lading traan kwam afleveren werd ze op verzoek van Onassis ook aan de ketting gelegd. Een juridisch steekspel volgde waarbij de rechter van onderzoek grijze haren kreeg van de gecompliceerdheid en ondoorzichtigheid van de wirwar aan maatschappijtjes die direct of indirect wat met het walvisavontuur te maken hadden. Het eind van het liedje was dat de advocaat van Onassis ineens kon aantonen dat de 'Olympic Challenger' en de jagers nog vóór het arrest aan een Japanse rederij waren verkocht . . . De beslagen werden opgeheven en inderdaad werd het schip, na een dokbeurt in Schiedam, onder Japanse vlag gebracht.

Faire kans

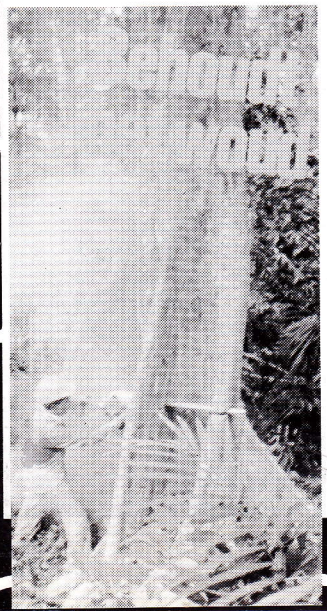
Zo successievelijk trokken de meeste maatschappijen zich uit de walvisvaart terug. Enerzijds omdat er met de walvisvangst geen droog brood meer te verdienen viel, anderzijds omdat de druk, nationaal en internationaal, steeds groter werd om de jacht op dit bijzondere dier te staken. De tijd was niet ver meer dat ook de walvis, door toedoen van de mens, op het lijstje van verdwenen diersoorten zou komen. Toch wordt heden ten dage, gelukkig op zeer bescheiden schaal, nog gejaagd op bepaalde soorten walvissen. Dit gebeurt dan voornamelijk vanuit landstations, zowel in de Arctic als de Antarctic. De controle hierop is echter bijzonder scherp en we mogen aannemen dat dit zeer bijzondere zoogdier nu weer een faire kans krijgt snel in aantal toe nemen.

Al in de Bijbel werd geschreven over walvissen. Griekse en Romeinse schrijvers tekenden verhalen op over dit ontzag inboezemende dier. 't Is niet alleen het grootste op aarde levende dier maar ook de grootste die ooit op aarde heeft geleefd. Zelfs de dinosaurussen, de reuzen-hagedissen die heel lang geleden op de aarde hebben geleefd, waren nauwelijks een kwart in gewicht van een blauwe vinvis. Het gewicht van zo'n walvis kan 130.000 kilo zijn (het gewicht van 30 olifanten) bij een lengte van 33 meter. De blauwe vinvis levert evenveel vet als 275 koeien gedurende een heel jaar aan melkvet leveren.

SCHOON SCHIP

Nieuwe Shell-film

Aan het grote assortiment Shell-films is een nieuwe titel toegevoegd. 'Behoudt het woud', is de Nederlandse versie van 'Fate of the forests', geregisseerd door Alan Pendry. Aan weerszijden van de evenaar is de aarde bedekt met tropische regenwouden. Nergens valt zo veel regen als daar.
Door warmte en vocht heeft het oerwoud zich in miljoenen jaren ontwikkeld tot wat het nu is: een levensgemeenschap van bomen, planten en dieren. Is het binnenkort met die tropische regenwouden gedaan? Er is dagelijks zo'n grote aanslag op die gigantische bossen, dat er een groot gevaar dreigt. Elke minuut vallen 10.000 bomen ten prooi aan de niet te verzadigen vraag naar brandstof, timmerhout en landbouw- en weidegrond. Met als gevolg dat grote stukken land worden aangetast of zelfs worden weggespoeld. Over dit probleem gaat deze, 27 minuten durende, nieuwe Shell-film.
De film wordt kosteloos ter vertoning beschikbaar gesteld door de Shell Nederland Filmcentrale (voor Shell-medewerkers bellen naar 010-696185, anderen 085-629189). 'Behoudt het woud' is ook op videocassette beschikbaar.



SBS 'Olie en gas in 1982'

In de Shell Brochure Serie is een nieuwe uitgave verschenen: 'Olie en gas in 1982'. In deze SBS staan statistische gegevens over de ontwikkelingen op het gebied van olie en gas in 1982. De vraag naar en de produktie van ruwe olie namen vorig jaar opnieuw af, evenals de verwerkte hoeveelheden. Het verbruik van aardgas bleef gelijk aan dat in 1981.
In de brochure is ook aandacht gegeven aan de stand van zaken bij de internationale tankervloot en aan de olieproduktie en -inkomsten van de Opec-landen. Exemplaren van deze SBS zijn naar de schepen verzonden.

'Kalinga'

Bij de aanschaf van een kapitaal motorjacht als de hierbij afgebeelde 'Kalinga' moet de installatie van Salelliet-communicatie maar een fractie van de totale begroting hebben uitgemaakt. Maar door dit in Londen geregistreerde schip hiermede uit te rusten is ze een van de momenteel 1800 gebruikers van dit revolutionaire communicatiesysteem geworden. Alleen zou er nog niets op gevonden moeten worden om de omvangrijke schotelantenne te vervangen door een wat minder ontsierend geval. Bij een groot schip valt de aanwezigheid ervan niet zo erg op maar een scheepje als de 'Kalinga' wordt er helemaal door 'beheerst'.
Bij het lezen van de naam van dit jacht kwam één van onze schepen in de herinnering terug, de 'Kalinga', gebouwd in 1953 als 'Hemidonax' voor de Anglo-Saxon Petroleum Comp. in Londen. In 1955 door onze maatschappij overgenomen en na vijf jaar deel te hebben uitgemaakt van onze vloot verkocht naar Argentinië. Vooral de wat oudere collega's zullen zich dit schip nog wel voor de geest kunnen halen.

Nieuwe overburen

Een paar maanden geleden schreven we het al: er heerst een grote bouwactiviteit in de naaste omgeving van het Shell-gebouw aan het Hofplein. Tegenover onze nederzetting is, aan de Pompenburg kant, een nieuwe woonflat verrezen.
Het gebouw heeft een opvallende constructie en loopt rond weg in de richting van het politiebureau aan het Haagseveer. Een snelle blik op de bovenste van een reeks door de bouwer op de verschillende verdiepingen geplaatste 'nummerborden' leert ons dat het gebouw 13 verdiepingen telt.
Het nieuwe complex, gesitueerd op een exclusief stukje binnenstad, gaat in eerste instantie huisvesting bieden aan bewoners van de in verband met stadsvernieuwing gesaneerde Rotterdamse stadswijk 'Agniesebuurt'. In de eerstkomende tijd zullen de verhuiswagens af en aan gaan rijden. De komst van onze nieuwe overburen zal ertoe bijdragen dat de Rotterdamse binnenstad, naast een zakencentrum, ook wat meer een woonkern gaat worden.

Dank

Mede namens mijn vrouw wil ik langs deze weg een ieder hartelijk bedanken voor de fijne reacties die ik mocht ontvangen ter gelegenheid van mijn pensionering op vrijdag 6 mei jl. Ik wens u allen een behouden vaart.

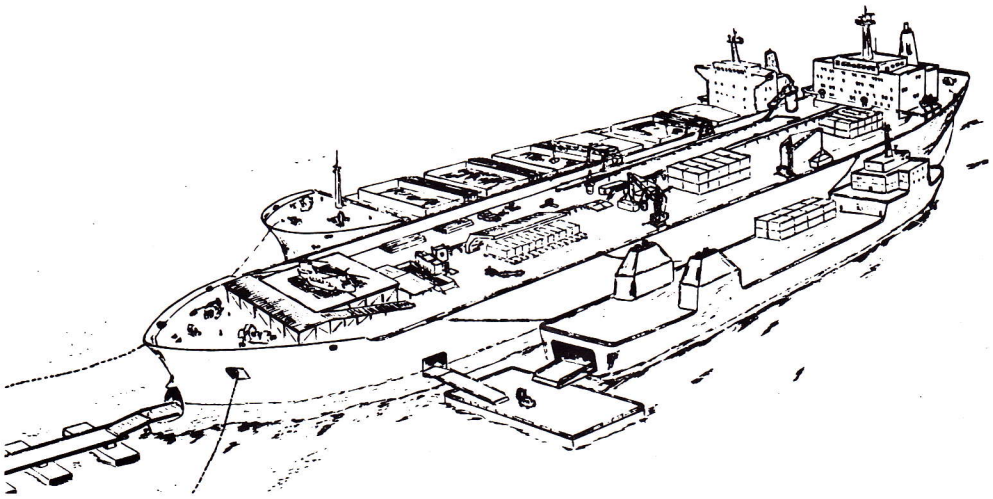
Hoofdbediende G. J. Vrielenk

Boeken voor patiënten

In het Havenziekenhuis in Rotterdam worden patiënten verpleegd van vele nationaliteiten. Hieronder zijn nogal wat buitenlandse zeelieden die ver van huis hun schip moesten verlaten om in het verre Nederland een geneeskundige behandeling te ondergaan. Zo veel mogelijk wordt getracht om het gedwongen verblijf in Rotterdam zo aangenaam mogelijk te laten verlopen. Bezoek ontvangen ze niet of nauwelijks en daarom staat deze patiënten een

SCHOON SCHIP

uitgebreide bibliotheek ter beschikking. Boeken en tijdschriften in vele talen. Maar hoe veelomvattend de collectie ook is, steeds moeten patiënten uit vreemde landen worden teleurgesteld omdat in hun taal (bijna) niets beschikbaar is. Daarom deed het ons plezier om, met de bijzonder fijne medewerking van collega's van Shell Jakarta, de ziekenhuis-biblioheek te kunnen verrijken met een flink pakket boeken in het Bahasa Indonesia. Patiënten uit Indonesië kunnen thans een ruime keus maken uit leesstof in hun eigen taal.



Mini-haven uit een maxi-schip

Het grote overschot aan tankschepen over de gehele wereld brengt vele knappe breinen aan het nadenken. Wat moeten we met al die schepen? Slopen is de meest radicale oplossing. Maar zijn er nog andere mogelijkheden om b.v. de nog in goede staat verkerende tankschepen voor andere doeleinden te gebruiken? 'Floating storage' is niet nieuw meer. De voormalige VLCC's 'Medora' en 'Murex' van Shell hebben emplooi gevonden bij de oliewinning op zee en zo zijn er heel wat meer voorbeelden te noemen van 'nieuwe levens'.
Een adviesbureau van Shell Londen heeft een idee uitgewerkt om overtollige tankers te verbouwen tot stukgoedoverslag-terminals. Dit denkbeeld is opgekomen ten tijde van de Falkland crisis. Het bleek toen dat er onvoldoende haven-faciliteiten beschikbaar waren om de grote hoeveelheden voorraden en materieel aan land te brengen. Zo'n probleem doet zich niet alleen tijdens buitengewone omstandigheden voor maar ook thans in landen waar niet genoeg geld beschikbaar is om havens met kaden en bijbehorende opslagruimten te construeren.
Consultancy and Technical Services in Londen heeft een ontwerp gemaakt van een zg. 'FIRST' (Flexible Instant Response Shipping Terminal) om velerlei soorten lading op of over te slaan. Bijgaande tekening laat een VLCC zien die voor dit doel is omgebouwd. De voorste ladingtanks zijn geschikt gemaakt voor het opslaan van stukgoed, containers, enz. Een ruime opening in het voorschip schept de mogelijkheid om via speciale ruimten volgens het roll/on roll/off principe lading in en uit te rijden. Ook kan dit gebeuren door een zijdeur naar een aan lijzijde afgemeerde ponton, waaraan weer een ander schip ligplaats kan kiezen. Aan dek staan sterke 25-tons kranen gemonteerd. Ook beschikt men over een helicopterdek.
Het schip wordt in positie gebracht door het voorschip aan de grond te zetten en vervolgens de wingtanks te ballasten, zodanig dat het vaartuig volledig op de bodem komt te rusten (waarbij het uiteraard een voorwaarde is dat het water ter plekke niet te diep is). Bovendien worden nog ankers uitgezet en palen rond het achterschip in de zeebodem gedreven om alles op z'n plaats te houden. Fenders hangen rondom het schip om andere schepen veilig langszij te laten komen. Geplaatste modules zorgen voor een uitbreiding van de accommodatie en de scheepsbrug kan zodanig worden aangepast dat het haven-conntrolekantoor erin kan worden gehuisvest. Er is een uitgebreid assortiment brandblusapparatuur over het gehele schip aangebracht. En tenslotte: de ombouw van het schip behoeft niet per se op een werf te gebeuren maar is, naar gelang van de omstandigheden, ook ter plaatse uit te voeren.

Bibliotheek voor varenden

Vrijwel alle sectoren van het welzijnswerk hebben de financiële beperkingen van de overheid aan de lijve ondervonden. Eén daarvan is het bibliotheekwerk voor Nederlanders die beroepshalve varen of in het buitenland werken.
Om de lektuurvoorziening aan deze groepen op het huidige niveau te continueren en zo mogelijk te verbeteren, ook nu de overheid minder subsidie verstrekt, is besloten tot de oprichting van de Stichting Vrienden Bibliotheekwerk voor Varenden.
Doelstelling van de stichting is steun te verlenen aan de activiteiten van de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart. De bibliotheek wordt voor de 'lopende' zaken gesubsidieerd door het Ministerie van WVC. Dank zij de medewerking van dit ministerie was het mogelijk de afgelopen jaren een aantal zaken te realiseren. Zo kon een betere huisvesting worden betrokken en werd een extra personeelsplaats toegewezen. Gezien de financiële situatie bij de overheid moet de biblioheek dit jaar 50.000 gulden bezuinigen en mogen 3.000 boeken minder worden aangeschaft. Op verdere uitbreiding van de voorzieningen kan dan ook niet worden gerekend. Daarnaast vergt de lectuurvoorziening voor varende landgenoten extra aanpassingen. Zo is uitbreiding van het aantal ruilpunten gewenst. Voor de zeevaart in het Oostzee-gebied, Zuid-Amerika en Afrika. Voor de binnenvaart krijgt men regelmatig verzoeken voor een filiaal 'op Frankrijk'.
Hierbij dient men zich te realiseren dat lezen voor varenden een zeer belangrijke vrijetijdsbesteding is. Voor zowel de binnenvaart als de zeevaart geldt dat men vaak in de vreemde verblijft, waar Nederlandstalige lectuur nu eenmaal moeilijk te verkrijgen is. Een bibliotheekdepot is daar een baken in de lectuur-zee.
Om de doelstelling van de Stichting Vrienden Bibliotheekwerk voor Varenden i.o. te verwezenlijken kunnen bijdragen worden overgemaakt op postgironummer 91512 en bankrekeningnummer 50.14.91.899 van de A.B.N. te Rotterdam.

MOOIPERSONALIA

Gehuwd:

28.05.83: G. C. Wiegant, wachtassistent, met mw. P. van Rijswijk;
02.06.83: P. A. van Tilborg, 5e wtk. met mw. M. J. P. van Rijswijk;
15.06.83: L. T. A. C. Roodakker, alg. sch. vakman, met mw. H. van Leeuwen;
16.06.83: S. J. van der Heide, alg. sch. vakman, met mw. K. M. Donker;
16.06.83: J. Tuinebreyer, alg. sch. vakman, met mw. L. T. M. G. Leenssen;

Geboren:

09.04.83: Richello Argeniss, zoon van R. E. Curial, alg. sch. vakman;
18.04.1983: Thomas Christiaan: zoon van J. S. de Jong, 1e stm. en mw. A. F. de Jong-Huyskamp;
10.05.1983: Thomas Robert, zoon van B. R. Verhoog, 2e wtk, en mw. M. L. Verhoog-Lelieveld;
28.05.1983: Kirsten, dochter van J. A. P. Donks, 2e stm, en mw. J. J. Donks- van de Bos;
02.06.1983: Wilhelm François, zoon van W. J. Cheizoo, 5e wtk, en mw. R. E. Cheizoo-Noland;

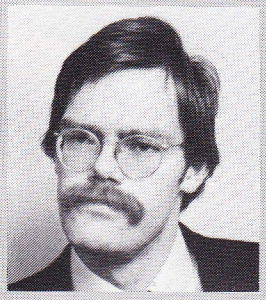
Aflossingen:

Roff.: C. D. de Jong, H. W. Hogeweg, N. Eijlers, A. A. M. Lapidaire, H. J. van Leeuwen, J. J. A. Versteeg, D. Bins, A. C. Polak, B. Immerzeel, P. W. Veygen, F. K. van Westen
Gezagv.: J. H. A. Budding, C. R. Groen, A. P. J. Ham, J. M. Hillen, M. Hus, P. Janssen, F. W. van Oerle, J. van der Zouwen, M. de Graaf
1e Stm.: W. Beekman, J. Boonstra, M. Buth, A. T. van Es, G. W. Geesink, W. Hoogendijk, P. J. Muntjewerf, J. van Ruiven, D. C. Tazelaar, H. J. de Vries, B. Koppe
2e Stm.: C. M. Bianchi, P. A. D. Bouwman, N. C. M. Jonker, A. J. Kappers, J. W. J. Rodenhuis, R. I. de Roos, P. J. F. Steenbergen
3e Stm.: J. R. N. de Bode, L. van den Ende, D. F. A. Maljers, R. G. Pieters Jr., B. Timmerman, J. van der Wees
4e Stm.: H. Brugts, F. de Heer, R. H. Nagel, J. N. M. Sinnige
Stml.: G. C. Oudijk
Hwtk.: J. R. Alsma, F. Bakker, G. de Goede, J. B. J. Jonker, H. L. de Koning, J. Visser, Jr., J. B. van Haaster
2e Wtk.: J. Hensbroek, H. Japin, F. C. Koens, T. Scholte, D. Smit, J. E. A. Westerbeek, H. M. Westerveld
3e Wtk.: R. Bos, J. H. Burger, N. P. Dekker, K. Elshout, J. J. F. Govers, P. Hack, P. J. W. Hoogendoorn, W. G. Kole, W. P. N. Kramer, J. G. Kuit, R. Romijn Jr., W. J. Stam, A. van der Ster, M. J. Viergever, R. R. Vijber
4e Wtk.: C. J. Blijleven, A. P. P. van den Broek, S. A. Dijkwel, R. J. Fortanier, R. van der Heide Jr., W. H. Kuyper, R. F. van Loon, R. J. Mooring, R. Roor, K. Wagenaar, P. P. van der Wilt
5e Wtk.: P. H. Bastin, A. B. M. Bokkers, W. J. Cheizoo, D. W. van Heyst, B. J. Krakowczyk, G. J., M. Welten, J. H. M. Bos
Vrm.: G. J. van Delft, T. H. van Vlijmen
1e Vak.: W. Gerritsen, L. J. C. van Kuyen
Wass.: C. G. J. Broeders, J. L. Greving, A. C. in 't Hout, H. A. Hulzebosch,. R. J. G. van der Klis, A. O. Koetje, R. J. Sellier, W. Steensma, J, H. Steur
Saw.: C. J. F. van den Berg, H. N. Dekker, P. J. M. van Dillen, H. Geelen, E. P. Kesauly, R. B. A. Spronck, L. J. Verburg
Asaw.: J. G. Constant, J. A. H. Eykelenberg, J. Hart, S. G. Hoedjes, W. Pannekeet, A. Quist.
Asv.: A. de Baat, A. I. M. J. van den Broek, G. Ekkelenkamp, H, Haasnoot, P. M. Hendriks, J. Jager, M. Kumentas, J. H. Oosterhof, M. A. Oosterhof, B. R. Pronk, J. H. Spaans, J. Tuinebreyer, M. A. J. Veen, J. Vriendjes, H. de Vries, D. A. C. Wink, R. Zwart
Aasv.: S. H. J. Gieling, H. Oosterhof, H. C. Weenink
Hovo.: W. Haanepen, A. W. Jacobs, W. E. M. van Lieshout, J. M. Maaskant, A. Onderstal, J., H. A. J. Orie
Kok.: D. S. A. de Jong, R. A. Snel
Bed.: J. M. M. Behle, A. Cumming, H. van den Enk, M. C. Hus, A. Scheffer, L. L. Teveer, I. M. C. Veenstra, M. F. Velsink, J. L. Vos, P. de Vries
Hbed.: C. Westbroek
Ajng.: R. M. Becks

Tewerkstellingen overplaatsingen:

m.s. 'Abida
3e Stm. W. van Dijk, 4e Wtk. C. M. Abrahams, 5e Wtk. R. S. H. Fokkinga
m.s. 'Acila'
3e Stm. A. E. R. van de Griend, 4e Stm. H. Oudenes, Stml. E. G. J. Hekkers, 3e Wtk. G. J. Harlaar, 4e Wtk. F. C. Boer, 5e Wtk. W. A. Abbas, H. K. W. M. Hagemans
m.s. 'Acmaea'
2e Stm. A. Leffers, Hwtk. A. P. de Groot
m.s. 'Acteon'
2e Stm. H. den Ouden 3e Wtk. P. A. van Splunter
m.s. 'Cardissa'
Gezagv. J. Post, 1e Stm. C. D. Kromhout, 2e Stm. H. A. van der Want, 3e Stm. J. H. van Zanden, Hwtk. C. de Witte, 3e Wtk. E. Meyer, 4e Wtk. F. C. H. Roete, Asaw, R. H. G. Smeysters, Asv. R. G. van den Brink, J. P. W. Dallmeyer, G. Struik
m.s. 'Caurica'
1e Stm. A. J. Verheul, 2e Wtk. R. J. Bosman, Asv. H. H. van Oostrum Jr., A. Sumantri, Aasv. R. G. Schwalbach
m.s. 'Cinulia'
Roff. P. Dijkstra, 1e Stm. J. S. de Jong
m.s. 'Crania'
Hwtk. L. Buitenkant
m.s. 'Dallia
4e Wtk. J. Blaak, 5e Wtk. A. F. den Hengst, Hovo, J. M. C. Verjans
m.s. 'Daphne'
Roff. J. J. Langeree, Hwtk. F. W. Gakes, 2e Wtk. C. G. van der Zwet, 3e Wtk. W. J. Adema, 4e Wtk. L. A. van Beelen, Vrm. J. M. Wigleven, 1e Vak, G. A. Vermeer, Saw. D. Hensen, J. Hofman, M. G. W. Koomen, J. van der Sluis, Akok P. T. Post
m.s. 'Diadema'
Gezagv. J. S. Schregardus, 3e Wtk. A. Harkink
m.s. 'Felania'
Gezagv. D. M. Mos, Asv. R. W. van Rooyen, Hovo. W. F. H. van der Moezel
m.s. 'Felipes
Roff. M. Platschorre, Gezagv. J. Klein Roseboom, 3e Stm. J. de Boer, Hwtk. E. Jousma, 3e Wtk. J. H. van Leuven, 4e wtk. J. Lykelema, Asv. N. H. van der Geugten, J. J., van Triet, Aasv. T. W. Meeuw, Hovo, B. Gohres, Kok I. C. van Gend, Bed. A. D. Pattiiha, Hbed. D. Ploegers, Ajng, O. Barrau
m.s. 'Ficus'
Gezagv. P. E. van der Veld, 1e Stm. A. L. M. van Dun, Hwtk. H. H. Apfel, Asv. E. B. de Niet, Asv. W. P. Schot, Hbed. F. P. Lommerse
m.s. 'Flammulina'
Roff. P. J. Balkstra 2e Stm. J. Teertstra, 2e Wtk. G. J. van Eyk, 3e Wtk. O. Wink, Asaw, R. Hulshoff, Asv. J. M. H. Siepers, Aasv. R. Spiering, Bed. J. Havenga, A. M. M. Wintjens, Hbed. J. Boelee
m.s. 'Fossarina'
Roff. J. de Groot, 1e Stm. G. Zoetendal, 2e Wtk. J. Kruysse, Asv. M. H. Grootveld, Bed. M. Jonkman, Hbed. J. Breyer
m.s. 'Fossarus'
2e Stm. C. A. M. Rovers, 4e Wtk. P.R. Schol, Asv. L. J. Afink, W. P. L. Broers, R. Vijlbrief, Bed. A. Smit, Ajng. C. J. Otto, P. Y. van Sluisdam
m.s. 'Fulgur
Wnd. 3e Stm. P. Verhoef, Asaw, B.R.M. Metzelaar, Asv. R. E. Curial, G. S. J. Metzelaar
m.s. 'Fusus'
1e Stm. H. Wijnberg, Bed. H. H. P. van Koppen
s.s. 'Kylix'
2e Wtk. K. J. Faasse, 4e Wtk. E. Boeve, Wass, R. D. Crena de longh
s.s. 'Laconica'
Roff. R. Wegman, Hovo, G. H. H. Lammers

In memoriam



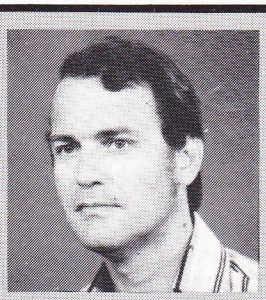
G. Doeksen

Op 13 mei jl., de dag na Hemelvaartsdag, bereikte ons het ontstellende bericht dat de heer G. Doeksen, scheepsbouwkundig inspecteur bij onze maatschappij, tot de vermisten moest worden gerekend na de plotseling opgestoken storm die op 12 mei over Nederland raasde. Samen met zijn vrouw was Gerrit op het IJsselmeer gaan zeilen. Niemand kon vermoeden dat het leven voor hem, die op en aan het water was grootgebracht, zo abrupt zou eindigen. Zijn echtgenote kon slechts ternauwernood worden gered. Bange dagen volgden waarin intensief werd gezocht naar zowel Gerrit als naar de vermisten van de andere zeilboten die in het natuurgeweld ten onder waren gegaan. Eerst op 25 mei kwam, met het vinden van zijn lichaam, een bevestiging van hetgeen eigenlijk reeds als zeker vaststond: Gerrit had de ramp niet overleefd.

Op zaterdag 28 mei werd hij, onder zeer grote belangstelling, op zijn geliefde Terschelling ten grave gedragen. Vele collega's woonden de herdenkingsdienst in de Ned. Hervormde Kerk te West-Terschelling bij. In aansluiting hierop volgde de teraardebestelling op de Nieuwe Begraafplaats aldaar.

Tot 1 februari 1981 was Gerrit Doeksen als projectleider van de afdeling Reparatie in dienst van Verolme Dok en Scheepsbouw Mij te Rozenburg. Op die datum trad hij in dienst bij onze maatschappij en in de (te) korte tijd dat hij als scheepsbouwkundig inspecteur diverse dokkingen van onze schepen begeleidde, heeft hij zich doen kennen als een hardwerkend iemand die er niet voor schroomde om, als dat zo uitkwam, ook in vrije tijd aan zijn beroep verbonden werkzaamheden te verrichten. Zijn enthousiasme voor zijn vak kwam onder meer nog exact een maand voor zijn heengaan tot uitdrukking bij het vertonen voor collega's en andere belangstellenden van een door hemzelf opgenomen film over de recente dokking van de 'Acteon'.
Gerrit Doeksen bereikte de leeftijd van slechts 32 jaar.

Wij wensen zijn echtgenote en verdere familieleden alle kracht toe om dit intens grote verlies te kunnen dragen.



G. G. Wolsink

Op 19 mei jl. bereikte ons het droeve bericht dat op 46-jarige leeftijd tweede werktuigkundige **G. G. Wolsink** aan boord van het m.s. 'Daphne' onverwacht was overleden.
De heer Wolsink kwam op 15 augustus 1955 als leerling-werktuigkundige bij ons in dienst. Na het doorlopen van de rangen van vijfde, vierde en derde werktuigkundige en een onderbreking van het dienstverband met enige jaren op eigen verzoek, werd hij op 1 november 1970 als tweede werktuigkundige aangesteld. In deze rangen heeft hij op diverse typen schepen van onze maatschappij dienstgedaan.
Wij hebben de heer Wolsink leren kennen als een bekwaam en betrouwbaar scheepswerktuigkundige. Een man van weinig woorden, maar met een enorme arbeidsinzet en een groot doorzettingsvermogen.
Wij wensen hen die hem het naast stonden kracht toe om dit verlies te kunnen aanvaarden.
De crematie heeft op 31 mei jl. te Enschede plaatsgevonden.

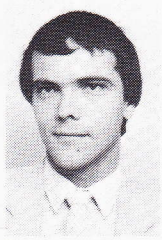
Op 17 mei jl. is overleden de heer **J. J. 't Gilde,** oud-gezagvoerder. De heer 't Gilde verliet de dienst der maatschappij op 20 april 1948 na bijna 20 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 91 jaar.

s.s. 'Latia'
Roff. C. H. E. J. van der Ploeg, Hwtk. A. J. Baerveldt, 1e Stm. F. Kuyt, 4e Stm. M. Zoethout, 5e Wtk. R. H. J. Bos
s.s. 'Latirus'
Roff. H. S. H. de Jong, Hovo, H. Otter
s.s. 'Lepton'
Roff. J. O. de Visser, 3e Stm. M. R. Vogelpoel 3. Wtk, F. van den Boogaard, 5e Wtk. C. H. V. Leenders, A. M. van der Marel, Vrm. P. van der Toorn, 1e Vak. R. Groot, Wass. H. W. M. Rolvink, Saw. G. Buys, D. Rovers, J. A. Schaarman, Hovo, C. F. van der Ende, Bed. J. den Hoed
m.s. 'Niso'
Gezagv. H. Unger, 2e Stm. W. Holwerda, Z. M. J. van Vliet, 2e Wtk. R. J. Doorneveld, 4e Wtk. L. A. A. Visser, 5e Wtk. P. F. Kremers, 1e Vak. H. Bouza Alonso, Saw. J. Figueirido Acevedo, E. Gestido Martinez, J. M. Lage Muinos, A. Loureiro Gonzales
s.s. 'Onina'
Gezagv. J. H. Korsen. Hovo, H. W. J. van Haarst
s.s. 'Onoba'
3e Wtk. H. E. Daniels, 5e Wtk. J. van der Duin, Wass. C. H. Roozendaal
s.s. 'Sepia
1e Stm. B. Ritman, 3e Wtk. C. A. van Esveld, 5e Wtk. H. C. van Beek, A. M. de Boer, Wass. A. Hartsuiker
m.s. 'Tagelus'
2e Stm. D. Dankaart, 2e Wtk. O. de Roos, 3e Wtk. T. P. M. Westhuis
s.s. 'Vitrea'
3e Wtk. T. J. M. H. Bakker, 4e Wtk. W. Overeem
s.s. 'Zafra'
1e Stm. J. Baard, 3e Wtk. J. W. Schippers
s.s. 'Zaria'
Roff. L. Toutenhoofd, Gezag. R. Verhoef, 3e Wtk. B. L. C. Maas

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: P. A. Vermolen;
'C-th.': C. J. Tanis, W. B. Grund;
'B': J. W. Schippers, G. A. Mellonius;

Onze vlootjubilarissen:



C. A. Breederland, hoofd voeding, 10 jaar op 02.08.1983;

J. Baard 1e stm. 25 jaar op 08.08.1983

W. Drost 1e stm. 25 jaar op 08.08.1983

J. M. Huygens 1e stm. 25 jaar op 08.08.1983

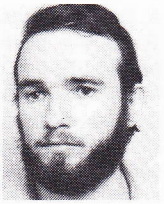
P. L. van der Vos 2e stm. 10 jaar op 13.08.83

J. Hensbroek 2e wtk. 25 jaar op 15.08.83

J. Kistemaker 2e stm. 10 jaar op 15.08.83

P. C. Mink 2e stm. 10 jaar op 15.08.83

J. Teertstra 2e stm. 10 jaar op 15.08.83



F. G. de Bruyn 2e stm. 10 jaar op 18.08.83

W. Hoogendijk 1e stm. 25 jaar op 18.08.83

O. K. Nicolai hfd. wtk. 30 jaar op 19.08.83

J. C. Hilberding 2e stm. 10 jaar op 20.08.83

P. Snel gezagv. 30 jaar op 23.08.83

P. F. Buil hfd. wtk. 25 jaar op 28.08.83

J. W. van Wegen hfd. wtk. 30 jaar op 29.08.83

Uit dienst getreden:

sch. kok: E. J. Niermeyer;
wachtassistent: H. A. Hulzebosch;
wachtassistent: W. Steensma;

Met pensioen

hoofdbediende: G. J. Vrielenk;

Overplaatsing

wachtassistent: L. P. J. van Alphen – K.S.L.A.;
5e wtk.: J. W. Golstein – K.S.L.A.;

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: R. A. de Boer – Petroleum Development Oman;
1e stm.: G. C. Peters – S.I.P.C.;

WAL WAL WAL

In dienst

Mw. A. Bode, DFF/DFP (overgekomen van Shell Nederland Verkoopmij. BV).

Uit dienst

Mw. C. J. H. van Moorsel, DFF/DFP (overgegaan naar Shell Nederland Verkoopmij. BV)

Jubileum

7-8, N. J. Doorn, DFMO/6 – 25 jaar

8-8, H. Steenstra, DFMS – 25 jaar

14-8, H. J. Kievit, DFMD – 25 jaar

Met pensioen

M.i.v. 1-6, J. van Wijck, DFP/6

VAN 'A' TOT 'Z'

Kapitein Budding met pensioen

De datum was al vier weken bekend. Omstreeks 21 mei 1983 zou kapitein J. H. A. Budding worden afgelost van het s.s 'Zaria' die, als maar ten anker liggend bij Mina-al-Fahal, op orders wachtte. Iedereen wist dat de gezagvoerder de laatste weken aan het volmaken was. Maar helaas niet varend. De laatste week werd spannend. Op 14 mei deelde het agentschap mede dat de N.O.C.'s (No Objection Certificates) in Muscat waren aangevraagd, de toestemming om te mogen repatriëren. Een paar dagen later arriveerde het aflostelegram en op 20 mei zou kapitein R. Verhoef komen. Al weken van te voren had kapitein Budding gezegd een afscheidsfeestje te zullen geven. Dat werd gesteld op 19 mei om elf uur. Toen om die tijd de kapitein en zijn vrouw vanuit de midscheeps achteruit arriveerden was hij zeer aangenaam verrast door alle vlaggen en versieringen. In de gang waren twee 4-vlagsseinen opgehangen, 1950 en 1983, het eerste en het laatste jaar van zijn Shell-carrière.

Volop gezelligheid aan de bar

Aan de bar werden daarna de eerste toasts uitgebracht en die gingen er wel in want het was weer een zeer warme, dorstige dag . . .

38 monsteringen

Toen omstreeks half twaalf bijna alle officieren waren verzameld kwam 1e stuurman R. Agema nogal geheimzinnig naar binnen stappen. Hij ging op het echtpaar Budding af met in zijn handen een tableau, getooid met een witte puntmuts. Hij begon z'n toespraak met te memoreren dat de kapitein voor de vlaggen 'A' en 'Z' stond, de 'A' voor de 'Adinda' waar hij in 1950 zijn Shell-loopbaan op was begonnen en de 'Z' van 'Zaria', waarop hij nu eindigde. Niet het grootste van alle andere schepen tussen 'A' en 'Z' waarop hij had gevaren (de grootste was de 'Lepton') maar het bracht wel de grote verscheidenheid tot uitdrukking. Uit de meer dan 33 jaar bij Shell, waarvan bijna de helft als gezagvoerder, mocht worden opgemerkt dat hij niet zonder geluk had gevaren. Veelal samen met zijn echtgenote die met haar 38 monsteringen bijna een vol monsterboekje had.

Grandioos

Stuurman Agema wenste, mede namens alle officieren, de kapitein en zijn vrouw een plezierig pensioen en verzocht hem de feestmuts op te zetten. Dat lukte niet helemaal want hij was veel te groot. Op de plaats waar de muts had gestaan kwam een rood met zwart afgezet plateau te voorschijn met een teakhouten Shell-schelp met koperen inslag ZARIA 05-83. Erop stond de vroeger zeer bekende etensbel. Een prachtig stukje huisvlijt van de werktuigkundigen waarover de kapitein zijn bewondering niet onder stoelen of banken stak. En alsof dat nog niets was, kwam toen voor vrouw Budding een prachtige Omani-hanger en voor de kapitein een mooie Pierre Cardin aansteker te voorschijn. Hoe de aanschaf van al dat moois nog mogelijk was geweest in Fahal, waar niemand de wal op mocht, moet geheel op rekening worden geschreven van stuurman Agema, met zijn goede walcontacten. Grandioos!
Toen werd er feest gemaakt. De bedienden brachten schotels met saté's en allerlei andere lekkere dingen en leuke feestmuziek bracht nog meer fleur aan de afscheidsviering.
De Chinese bemanning werd niet vergeten. Om twaalf uur ging het echtpaar naar hun eetzaal om afscheid te nemen en gezamenlijk een glas te heffen. Ook zij overhandigden een aantal cadeaus, vergezeld met de gelukwensen, vooral van degenen waarmede voorheen ook was gevaren.
Daarna kwam de wisselende wacht er weer bij en zette het feest zich voort tot laat in de middag.

'Onverwacht en zeer getroffen door de spontaniteit van toch velen die nog maar zo kort ons hebben gekend, danken wij allen van de 'Zaria' voor dit onvergetelijke afscheid. Kijkend naar de bij deze gebeurtenis gemaakte foto-serie denken wij in het bijzonder aan de jongeren. 'Tussen iets beginnen en iets afmaken ligt een lange tijd van doorzetten'.

Echtpaar Budding