

SCHEEP



23e jaargang
nummer 11
juli 1984

ENTIKA



Geredden van de 'Casper Trader' arriveren bij de 'Felipes'. Verslag en meer foto's van deze spectaculaire redding vindt U op pagina 8 e.v.

SCHIP ENKA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 11
juli 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publicatie 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

Personeelsdonatieplan	3
Lastbutnotleast	4
O.R.-verslag	6
'Felipes' redt 24 man van brandend schip	8
Wereld-zeevervoer uit het dal?	10
Zure regen tussen wetenschap en geloof	11
Nieuws van de nieuwbouw	14
'Schoon schip'	16
Personalia	18
Elf vlootcollega's met pensioen	20

Teruglopende vlootsterkte

Onlangs werden door de Koninklijke/Shell Groep cijfers gepubliceerd waaruit bleek dat de vlootsterkte, inclusief charterscheepen, gedurende de laatste jaren sterk teruggelopen is. Eind 1983 had de Groep 141 tankschepen in eigendom of in charter tegen 159 eind 1982 en 174 eind 1981. In 1979 waren dat er nog 206. Als we, ter vergelijking, even het jaar 1979 aanhouden zien we dat het aantal VLCC's in de Shell-vloot toen 69 bedroeg (37 in eigendom en 32 gecharterd). Vorig jaar waren dit er er nog maar 39 (21 in eigendom en 18 charter-schepen).

Er was eveneens een scherpe terugval in tankertonnage tussen 45.000 en 160.000 ton draagvermogen. De kleinere schepen, tot 25.000 ton, in de vloot werden met een kwart teruggebracht maar dat betrof hoofdzakelijk beëindiging van charters. De eigen vloot bleef ongeveer gelijk in aantal. De droge lading schepen vermeerderden in aantal. Eind 1979 voeren er 14 bulkcarriers, in charter of in eigendom, voor de Groep en eind 1983 waren dat er in totaal 17. In dezelfde periode werd de gascarrier-vloot met twee schepen uitgebreid en kwam op 12. Eind 1983 had de Groep 4 nieuwe schepen in bestelling, te weten 3 LR's van ongeveer 85.000 ton voor STBV en een 115.000 tons crude carrier voor Shell Australië.

Van tijd tot tijd zullen wij U op de hoogte houden van wat wetenswaardigheden met betrekking tot de Shell-Groepsvloot:

Drie 318.000 tons schepen van S.T.U.K., de 'Lepeta', 'Lima' en 'Leonie' zullen binnenkort een aanpassing aan de voortstuwingsinstallatie ondergaan die een brandstofbesparing van een half miljoen dollar per jaar per schip kan opleveren. Als eerste kwam de 'Lepeta' aan de beurt voor de drie weken durende conversie bij de Sembawang Shipyard in Singapore. De kosten bedragen 1,27 miljoen dollar per schip.

Eerder dit jaar arriveerde de 317.000 tons 'Lagena' van Deutsche Shell Tanker G.m.b.H. in de Japanse haven Kure om te worden gesloopt. Naast landen zoals Taiwan, Korea en Pakistan heeft nu ook Japan besloten tot het inrichten van sloopfaciliteiten over te gaan om het grote overschot aan (onrendabele) wereldscheepstonnage te doen verminderen. De in 1974 gebouwde 'Lagena' was verreweg het grootste sloopobject ooit door een Japanse firma aangekocht.

Op 3 februari jl. is bij Mitsubishi Heavy Industries in Nagasaki, Japan de 115.000 tons 'Nivosa' te water gelaten voor Shell Australië. De tanker heeft een lengte van 255,4 m, breedte van 45,7 m en een diepgang van 13,7 m. Een 16.000 BHP Mitsubishi-Sulzer diesel, type 6 RT A 76 zal het schip een snelheid geven van 14 mijl per uur. De 'Nivosa' wordt omstreeks deze tijd opgeleverd.

Het 19.000 ton metende s.s. 'Acavus' van S.T.U.K. is op 2 mei jl. in Kaohsiung, Taiwan aangekomen om te worden gesloopt. Het schip werd in 1958 gebouwd.



Ir. Van Heeswijk helpt N.S.M.

Onze vroegere directeur, ir. M. L. C. van Heeswijk, is door de Gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland aangezocht om de in financiële moeilijkheden geraakte Nederlandse Scheepsbouw Mij in Amsterdam uit de problemen te helpen. Gedurende een aantal maanden zal de heer Van Heeswijk de curator helpen bij het zoeken van gegadigden die de werf willen overnemen.

Mededelingen

De heer A. A. A. ten Bruggencate (DFMS/4) heeft per 1 juli 1984 de dienst van de maatschappij met pensioen verlaten. Na uitvoerig beraad is besloten de ontstane vakature vooralsnog niet te vervullen. De verantwoordelijkheden van de heer Ten Bruggencate zijn ondergebracht in de secties DFMO en DFMD. Een en ander wordt mogelijk geacht door de bereikte stabilisatie in de maatregelen voor corrosiebestrijding.

Per 1 juli 1984 is de heer L. P. A. de Winter overgegaan naar de sectie DFMS ten einde met ingang van 1 augustus a.s. de functie van veiligheidsdeskundige (DFMS/3) over te nemen van de heer Steenstra. De heer Steenstra zal voor enige tijd terugkeren in vlootdienst. De verantwoordelijkheden voor de nieuwbouw zullen, nu de op de technische specificatie betrekking hebbende zaken zijn afgerond en de problemen rond de scheepsbedrijfsvoering en de indienststelling een aanvang nemen, worden overgedragen aan de heer J. de Ruiter (DFMO/2).



J. H. Kelly

Nieuwe Marine Co-ordinator

Per 3 september 1984 zal de heer R. W. Tookey, thans Marine Co-ordinator, de heer G. A. Bevan opvolgen als Group Public Affairs Co-ordinator. Als opvolger van de heer Tookey is benoemd de heer J. H. Kelly, momenteel vice president Crude Oil (ITC) van Shell International Trading Company.

Verzekering overlijdensrisico

Sinds kort bestaat ook voor Shell-medewerkers die geen hypothecaire verplichtingen hebben, de mogelijkheid, tegen aantrekkelijke voorwaarden, een overlijdensrisicoverzekering af te sluiten. Daartoe hebben Shell Nederland B.V. en Centraal Beheer Leven N.V. een overeenkomst gesloten. Van degenen die in het verleden een overlijdensrisicoverzekering in het kader van een hypothecaire geldlening (via ABHK of Van Lanschot) hebben afgesloten, wordt begin juli wederom automatisch de prolongatiepremie geïncasseerd. Als U vragen heeft of inlichtingen wenst over een van beide hiervoor genoemde vormen van overlijdensrisicoverzekering, dan kunt U zich wenden tot de heer M. Pronk - sectie DFP/11 (telefoon 010-696139).

PERSONEELSDONATIE PLAN

Maak er gebruik van

Vier jaar geleden begon Shell Nederland met het Personeelsdonatieplan - een systeem van donaties aan verenigingen en instellingen waar Shell-employés of hun directe familieleden lid van zijn. Iedere Shell-werknemer of -werkneemster kan voor zijn of haar vereniging een donatie van maximaal duizend gulden aanvragen om een kastekort aan te vullen of een speciale activiteit te helpen bekostigen.

Inmiddels is het Personeelsdonatieplan (PDP) een aardig succes gebleken. Sinds de start in 1980 hebben bijna 1800 mensen een donatie toegewezen gekregen; in totaal was daarmee ruim zeshonderdduizend gulden gemoed. Gemiddeld is ongeveer 95 procent van de aanvragen op één of andere wijze gehonoreerd.

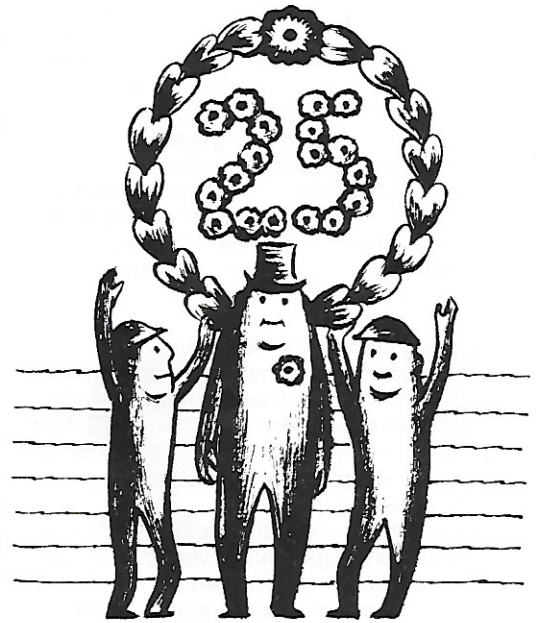
Donaties worden niet toegekend aan verenigingen of instellingen met enige politieke achtergrond, en evenmin voor activiteiten buiten Nederland of voor een directe investering in nieuwbouw. Voor het overige komt vrijwel iedere bestemming in aanmerking, mits, zoals gezegd, de aanvrager of één van zijn of haar gezinsleden lid is van de betrokken vereniging.

Eén keer per jaar

Een vereniging kan slechts één keer per jaar van Shell een donatie krijgen, dus als drie Shell-collega's gezamenlijk drie donaties aanvragen voor een vereniging waar zij allen lid van zijn, wordt slechts één aanvraag gehonoreerd.

Niet alleen geld

Behalve een geldbedrag van ten hoogste duizend gulden kan ook een bijdrage worden geleverd in de vorm van een schenking van overbodige bedrijfsbenodigdheden (doorgaans kantoorapparatuur), van een pakket



geschenkartikelen - voor wedstrijden, fancy fairs en dergelijke -, door het plaatsen van een goodwill-advertentie in het verenigingsblad (op jaarbasis) en, eventueel, door een jubileumgift.

In het laatste geval schenkt de Maatschappij een geldbedrag ter grootte van de leeftijd van de vereniging, vermenigvuldigd met tien, in gulden. De normale donatie komt dan in principe te vervallen.

Vervolg pag. 4

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2125	15.05.84	Vakatures (PCOR)
2126	23.05.84	Schaderapport No. 166
2127	30.05.84	Extra OR-overlegvergadering (PCOR)
2128	30.05.84	Koersen (PCOR)
2129	05.06.84	Pensionering A. A. A. ten Bruggencate (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

Jaarrekening

Alvorens een donatie kan worden toegekend moet inzage zijn verkregen in de jaarrekening van de vereniging over het afgelopen jaar. Een tekort op de post 'donaties/fondswerving' kan dan voor maximaal 25% door Shell worden aangevuld, binnen het maximum van duizend gulden. De reden daarvoor is de filosofie van de Maatschappij dat het niet gezond zou zijn indien een vereniging door slechts één bedrijf zou worden gesteund. In sommige gevallen heeft dat verenigingen gestimuleerd om ook bij andere bedrijven te gaan aankloppen, en dat valt toe te juichen. Het is een goede zaak als het bedrijfsleven verantwoord steun verleent aan nuttige verenigingen en instellingen.

Goed ambassadeurschap

De belangrijkste ambassadeurs van Shell zijn de eigen werknemers. Het zou toch te gek zijn als je allerlei instellingen die daar zelf om vragen, wel geld geeft en voor je eigen mensen niets doet, zo vindt men bij Shell Nederland.

Veel Shell-collega's bekleden functies in het verenigingsleven en via het PDP kan de aandacht gevestigd worden op het feit dat iemand die voor een club iets heel nuttigs doet, tevens werknemer is van Shell.

Wie niet?

Jammer, maar waar: er zijn Shell-mensen die geen donatie voor hun club kunnen krijgen. Uitgesloten zijn in de eerste plaats alle gepensioneerde ex-Shell-werknemers; verder Shell-werknemers die gedetacheerd zijn bij maatschappijen die niet deelnemen aan het personeelsdonatieplan van Shell en zelf geen vergelijkbaar systeem hebben. Dat zijn bijvoorbeeld de NAM en Billiton.

Meer dan één mag ook

Eén Shell-werknemer mag voor meerdere verenigingen donaties aanvragen, mits in alle gevallen aan de voorwaarden wordt voldaan. Laat het overigens wél duidelijk zijn dat men niet automatisch een bedrag van duizend gulden kan krijgen. Dat is maximum. De gemiddelde grootte van de donaties bedroeg tot nu toe ongeveer 340 gulden. Het tegen betaling plaatsen van advertenties is clubbladen, schenkingen en het beschikbaar stellen van geschenkartikelen worden daarnaast overigens apart bekeken.

Aanvragen donaties

Het aanvragen van donaties dient te gebeuren via de sectie DFP/4 (telefoon 010-696126). Daar kunt u een aanvraagformulier verkrijgen, alsmede een informatiefolder over de voorwaarden van het Personeelsdonatieplan.

LAST BUT NOT LEAST: ACTEON

Zoals vorige maand beloofd doen wij u nu verslag van de feestelijkheden rond de uitreiking van de veiligheidstrofee aan de 'Acteon'.

Eindelijk was het dan zover dat er voor de 'Acteon' een gunstige gelegenheid was om de trofee te overhandigen. De directie van de 'The Shell Company of the Islands' in Victoria op de Seychellen werd bereid gevonden de uitreiking te verrichten. Dat dit door hen bijzonder gewaardeerd werd blijkt wel uit het enthousiaste verslag dat wij vanuit Victoria ontvingen.

Op 5 mei werd een gezelschap van zo'n twintig personen gastvrij ontvangen door de opvarenden van de 'Acteon'. Naast de heer L. Shamhong, deputy General Manager van Shell Seychellen, waren als gasten o.a. aanwezig vertegenwoordigers van Mahe Shipping, het Ministerie van Transport en Port & Marine Services, allen met hun echtgenotes.

Ruime aandacht van de plaatselijke pers.

Seychelles NATION

Un jeune

UN jeune Brésilien a
façon peu banale de
l'argent par ses voisins
propre usage. Il est ma
Elder Dos Santos a
enterraient dans leur ja
pièces, ils la récupérerai
Certains mirent ainsi sou
cruzeiros (entre 60 et 100
L'affaire dura six mo
d'avoir été abusés, n'os
jeune homme gagna air
lars. Sans compter deux
à deux femmes par trop
Le pot roses fut a
l'ingénieur jeune homm
dénonça à la police.

The M.V. Acteon in Port Victoria.

Tanker awarded safety trophy in Port Victoria

M. V. ACTEON, an 19,000 ton Dutch Shell tanker, was awarded a company safety award on Saturday as the vessel discharged fuel in Port Victoria.

The Safety Trophy, awarded by Shell Tankers, Rotterdam, for accident-free operations in 1983, was handed over to the ship's master, Captain L.A. Groendijk, by Mr. Louis Shamhong, the Acting General Manager of the Shell Company of the islands Limited.

This was the first presentation of its kind ever made in Seychelles waters. Safety awards to Shell tankers are usually presented in Europe. However, since the 'Acteon' has not been in a European port for some time, Shell Tankers, Rotterdam, chose Seychelles from among the other countries with larger Shell companies.

"It goes without saying that the beauty of our islands, coupled with the friendly and welcoming attitude of the people, must have gone a long way in influencing this decision," Mr. Shamhong said.

The yearly Safety Trophy is part of a safety programme launched aboard Shell vessels last year and in all seven out of 31 ships are being awarded.

Among them is the 'Abida', one of three sister ships of the 23-year-old 'Acteon'.

The 'Acteon' has a complement of 17 Dutch officers and 18 Indonesian crew and also had an accident-free 1982 when the trophy had not yet been institutionalised.

Le G

Tuesday 11.00 Music 6.00 ram no 6

In zijn toespraak tot het gezelschap memoreerde de heer Shamhong dat de overhandiging van de veiligheidstrofee aan de 'Acteon' een historische gebeurtenis was, aangezien dit de eerste keer in de geschiedenis was dat iets dergelijks plaatsvond op de Seychellen. Hij was trots over het feit dat The Shell Company of the Islands, als relatief kleine maatschappij, de eer was toebedeeld om uitgekozen te worden de overhandiging van de trofee te verrichten. 'Ongetwijfeld heeft de schoonheid van onze eilanden, gekoppeld met de vriendelijkheid en gastvrijheid van onze bewoners, ertoe bijgedragen de keuze op de Seychellen te laten vallen', aldus de heer Shamhong.

Hoog peil

Hij belichtte enkele punten uit de geschiedenis van de 'Acteon': 'De 'Acteon' is 23 jaar oud en dit bewijst dat een oud schip nog steeds veilig kan zijn, vooropgesteld dat zij onder een goede leiding vaart en goed onderhouden wordt'.

Naast de 'Acteon' zijn ook haar drie zusterschepen, de 'Abida', 'Acila' en 'Acmaea' nog steeds in de vaart. De 'Acteon' is momenteel bemand met Indonesische scheepsgezellen en de heer Shamhong richtte ook een woord van dank tot hen voor hun uitstekende veiligheidsgedrag.

'Het behaalde succes van de 'Acteon' is voldoende bewijs wat men kan bereiken als leiderschap, discipline en moreel op een hoog peil staan', aldus de heer Shamhong. Hierna feliciteerde hij de opvarenden en overhandigde hij de veiligheidstrofee aan gezagvoerder L. A. Groendijk.

Jammer

Kapitein Groendijk bedankte de heer Shamhong voor zijn lovende woorden en de trofee. Als herinnering aan de uitreiking overhandigde hij hem een exemplaar van het gedenkboek van Shell Tankers en een stropdas. In zijn dankwoord feliciteerde de gezagvoerder ook de Indonesische scheepsgezellen. Tevens vermeldde hij dat het jammer was dat het veiligheidstrofeeën-programma niet eerder was ingesteld, aangezien de 'Acteon' ook in 1982 OMA-vrij had gevaren.

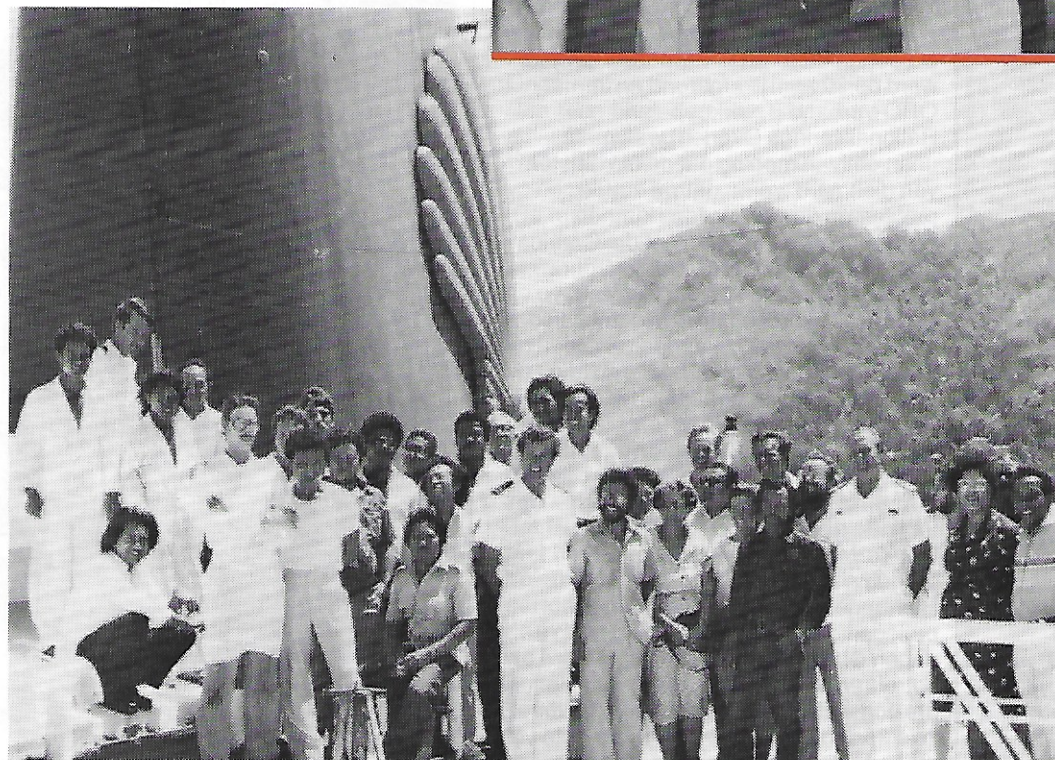
Kapitein Groendijk besloot zijn toespraak met een dankbetuiging aan Shell Seychellen voor de bereidheid om de trofee aan boord te komen overhandigen.

In 1983 hebben de gezagvoerders P. R. Brunet de Rochebrune, L. J. Hirs, H. A. Kuling en H. K. Paauw aan boord van de 'Acteon' dienstgedaan. Naast de op het moment van de uitreiking tewerkgestelde hoofdwerktuigkundige A. J. Baerveldt, hebben gedurende 1983 de heren O. A. van der Want, C. J. Vermeulen, J. van der Schee, C. C. Bartels en R. N. Groen als hoofdwerktuigkundige dienstgedaan.

Met de afronding van de uitreikingen aan de OMA-vrije schepen over 1983 sluiten we de veiligheidstrofeeën-cyclus gaarne af met de woorden 'wordt vervolgd in 1985'.

De Indonesische scheepsgezellen van de 'Acteon' speelden een niet onbelangrijke rol in het verwerven van de trofee.

Bemanning en genodigden op het achterdek, temidden van de exotische natuur van de Seychellen.



O.R.-VERSLAG

Verkoop 'Kylix'

Naar aanleiding van een van de bestuurder ontvangen adviesaanvraag voor de verkoop van de 'Kylix' werd op 29 mei jl. een extra O.R./O.V.-vergadering belegd. Er zouden echter op die dag niet voldoende O.R.-leden aanwezig zijn om een advies uit te kunnen brengen. Hiervoor is het quorum van 12 leden nodig. De maatschappij – en niet de O.R. – maakt in zo'n geval uit wie van de varende leden vervroegd afgelost worden. Helaas was het vervroegd aflossen voor één O.R.-lid de aanleiding om zijn lidmaatschap van de O.R. op te zeggen.

Alvorens tot de behandeling van het agendapunt 'adviesaanvraag Kylix' over te gaan, deed de heer Rasterhoff nog enkele mededelingen aan de O.R.

Perzische Golf

De bestuurder belichtte de ontwikkelingen in de Perzische Golf, welke tot oorlogsgebied is verklaard en deelde mede dat zich momenteel geen schepen van Shell Tankers in de P.G. bevinden. Uiteraard wordt de situatie met de nodige zorgvuldigheid bekeken; het is niet het voornemen om onze schepen de Perzische Golf in te sturen. Mochten er verdere ontwikkelingen komen, waarbij het eventueel voor zou kunnen komen dat er wel schepen naar de gevarenzone in de P.G. moeten (wat niet noodzakelijkerwijze naar Kharg Island behoeft te zijn) dan zal dit tijdig medegedeeld worden.

'Caurica'-project

De eerste fase van het 'Caurica'-project werd op 30 april jl. afgerond en in ORO-verband (Overkoepelend Rationaliserings Overleg) was men unaniem van mening dat de uitkomsten van dien aard waren dat we zonder problemen de tweede fase kunnen invoeren, dat wil zeggen dat de 'Caurica' onder bepaalde voorwaarden gedurende een jaar met drie in plaats van vier SGO's ers mag varen. Van de kant van de overheid zijn de opvarenden van de 'Caurica' gecompimenteerd met hun getoonde inzet en bereidheid in de afgelopen periode.

Veiligheid

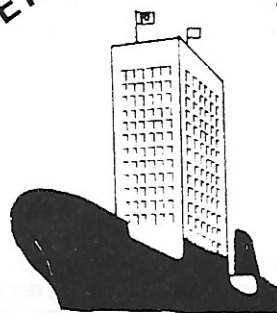
Inmiddels hebben zich op de vloot 3 OMA's voorgedaan en wel op de 'Tagelus', 'Dallia', en 'Fossarus'. Hiermede komen de ongevalvrije perioden op respectievelijk 91, 45 en 9 dagen. Natuurlijk zijn deze ongevallen te betreuren, maar we moeten zeker niet uit het oog verliezen dat er nu nog steeds zo'n 26 schepen ongevalvrij de eerste vijf maanden van het jaar zijn doorgekomen, waarmee de bestuurder het positieve

aspect van de zaak benadrukt. Het persoonlijke veiligheidsboekje is inmiddels gereed en zal onder het vlootpersoneel worden gedistribueerd.

Jongerendag

Op 11 mei jl. werd in het Shell-Gebouw wederom een jongerendag georganiseerd, waar zo'n 40 jongeren, voor het eerst in de samenstelling officieren en gezellen, bijeen kwamen. Het doel van de jongerendagen is in eerste instantie om informatie vanuit de Maatschappij naar de mensen over te brengen en aan de andere kant een stuk bevestiging te krijgen dat waar de Maatschappij mee bezig is, ook inderdaad leeft onder het personeel, waarbij tevens eventuele signalen meegenomen kunnen worden bij het formuleren van het beleid. Het programma voor 11 mei was nagenoeg gelijk aan dat van de in het verleden georganiseerde dagen. Nieuw waren de bezoeken aan diverse afdelingen in het Shell-Gebouw, zoals de postkamer en de telex-afdeling. Voor de middag stond er een forum-discussie op het programma met leden van het Management Team, waarin diepgaand werd gediscussieerd over uiteenlopende

ONDERNEMINGSRAAD



Shell Tankers B.V.

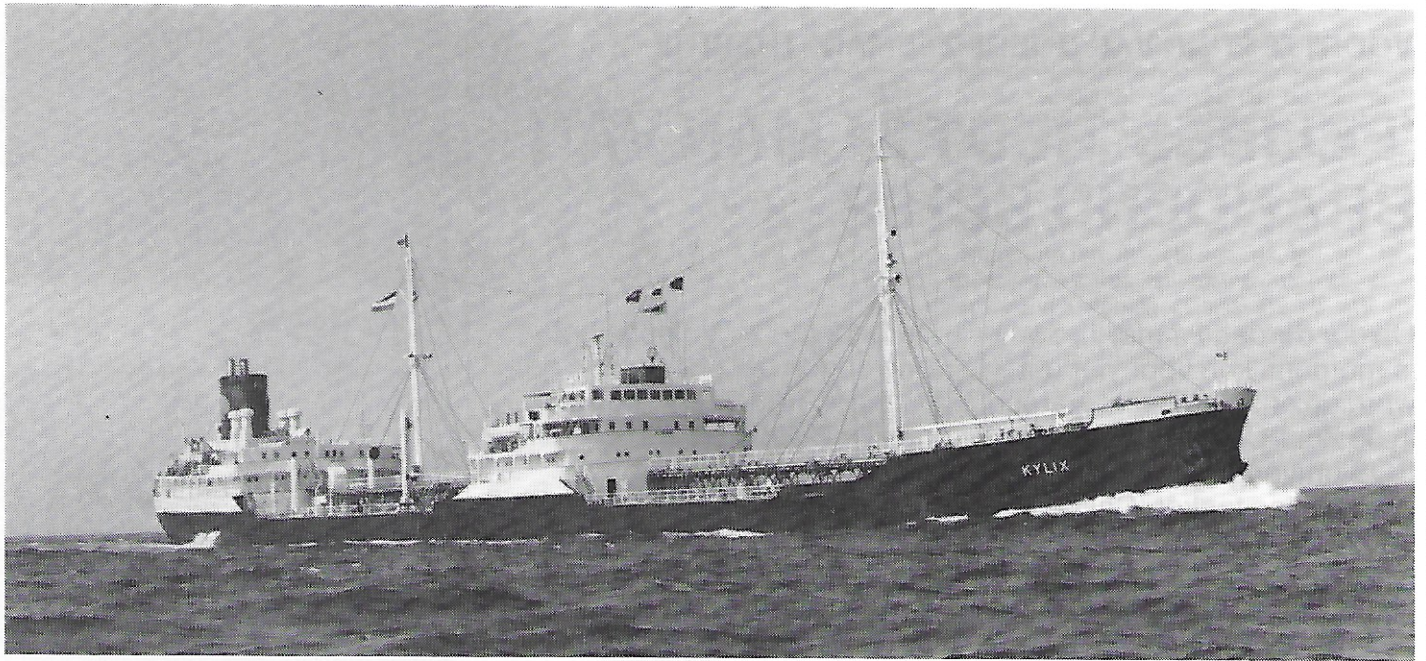
onderwerpen. Vooral de toekomst van de conventioneel opgeleide officieren (COO's) op de langere termijn heeft veel belangstelling. Opvallend in de discussie was het feit dat veel vlootpersoneelsleden onwetend zijn over de mogelijkheden om op kantoor 'aan te kloppen' met zaken welke men wil bespreken. Van de kant van het Management Team werd benadrukt dat om openheid te bevorderen voor een ieder, dus ook voor de jongere officieren en gezellen, altijd de deur openstaat. Vragen staat vrij, ook op kantoor.

Evaluerend kan over deze jongerendag worden gezegd dat de combinatie 'kijkje in de keuken' van de walorganisatie en de forum-discussie unaniem positief bevonden werd.

Aanstellingen

De heer Rasterhoff deed de verheugende mededeling dat het de bedoeling is om





per 1 juli 1984 een 5-tal officieren aan te stellen als 3e werktuigkundige en tevens een 5-tal als 4e werktuigkundige, terwijl ook zal worden gekeken naar de promoties tot gezagvoerder. Dit is een bijzonder belangrijk signaal voor betrokkenen, want ondanks het feit dat het met de promoties wat langzamer gaat dan in het verleden het geval was, zullen er desalniettemin per 1 juli toch een 15-tal aanstellingen plaatsvinden.

De Ondernemingsraad toonde zich zeer verheugd met deze mededeling en sprak bij monde van Wouter Kalkman haar waardering hierover uit. De heer Van Dalen, aanwezig in de vergadering als adviseur van de bestuurder, lichte hierop toe dat het personeelsverloop wat groter is geweest dan aanvankelijk in de planning verwacht werd en dat hier op plezierige wijze op ingespeeld kon worden.

Na de mededelingen van de bestuurder kwam het agendapunt aan de orde waarvoor deze extra vergadering belegd was:

Adviesaanvraag 'Kylix'

De bestuurder ging wat dieper in op de achtergronden naar aanleiding waarvan het voornemen tot stand kwam om over te gaan tot verkoop van de 'Kylix'. In het verleden is herhaaldelijk met de Ondernemingsraad van gedachten gewisseld over de huidige situatie op de wereldtankermarkt en de vooruitzichten

op korte en middellange termijn. Hierbij is ook de aandacht gevestigd op de onbevredigende situatie op de markt voor produktentankers, met name in de tonnageklasse tot 20.000 dwt. De in 1981 afgesloten time charter-overeenkomst voor de 'Kylix' loopt in juli a.s. af en de charterer heeft inmiddels te kennen gegeven de charter-overeenkomst van de 'Kylix' niet te willen verlengen. Medio 1984 zal de 'Kylix' 29 jaar oud zijn en haar zesde 'special survey' moeten ondergaan. Het brandstofverbruik van deze tanker, een stoomturbineschip, steekt ongunstig af bij dat van andere schepen in dezelfde tonnageklasse. Tegenover een dagelijks verbruik van 50 ton per dag voor de 'Kylix' staat een verbruik van 30 ton per dag voor een 'A'-klasse motorschip en minder dan 20 ton per dag voor een moderne produktentanker. In de afgelopen weken hebben gesprekken plaatsgevonden omtrent het afsluiten van een nieuwe time charter-overeenkomst. Hieruit is gebleken dat, zo het al mogelijk zou zijn om een time charter-overeenkomst voor een wat langere periode af te sluiten, deze in geen geval een sluitende exploitatie mogelijk zou maken. Het afsluiten van een charter-overeenkomst voor een kortere periode, b.v. 1 jaar, biedt geen soelaas, noch vanwege de lagere charter rate noch vanwege de marktvooruitzichten op wat langere termijn. Op grond van bovenstaande overwegingen is de directie van plan om het reeds in het in 1983 opgestelde

vlootplan aangekondigde voornemen om de 'Kylix' medio 1984 uit de vaart te nemen, uit te voeren. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan 'verkoop voor de sloop'.

Als gevolg van het daadwerkelijk afstoten van de 'Kylix' zijn geen veranderingen in het personeelsbeleid, zoals dit de afgelopen jaren is gevoerd, te verwachten, aangezien het uit de vaart nemen van dit schip reeds voorzien was in het vlootplan.

De heer Van Dalen voegt hieraan toe dat de eerste vijf maanden van 1984 met betrekking tot het personeelsbeleid niet teleurstellend waren en dat de doelstellingen beter zijn dan we konden hopen. Op 1 januari zaten we dicht in de buurt van de balans, hetgeen een voortzetting betekent van het beleid zoals gevoerd in 1983.

Na intern beraad werd op grond van bovenstaande toelichting door de Ondernemingsraad met algemene stemmen positief gereageerd op de adviesaanvraag en door de O.R.-voorzitter Piet Huigen werd de volgende verklaring voorgelezen: 'De raad reageert positief op het verzoek van de bestuurder om de 'Kylix' af te stoten. Dit besluit is mede beïnvloed door de overtuiging dat de Maatschappij er alles aan doet om het vlootplan te volgen en het schepenbestand zo lang mogelijk op peil te houden'.

De heer Rasterhoff bedankte de O.R. voor haar positief advies en voegde hieraan toe dat het zeker niet zo moet zijn dat de O.R. de indruk zou krijgen dat Management alleen maar bezig is met het afstoten van schepen. Het beleid van de Maatschappij is en blijft gericht op de langere termijn. Tegen de achtergrond van dit beleid moeten we het volgende in ogenschouw nemen: schepen die niet meer 'levensvatbaar' zijn dienen afgestoten te worden, opdat het voortbestaan en de continuïteit van de Maatschappij beter gewaarborgd kunnen blijven.

Aanwezig op de vergadering van 29 mei 1984:

Groep A

Jan Alsmā
Wouter Kalkman
Jollie de Jong
Simon Neeleman
Frank Vergroesen

Groep B

Henk Dekker
Ruud Verhoeve
Theo van Vlijmen

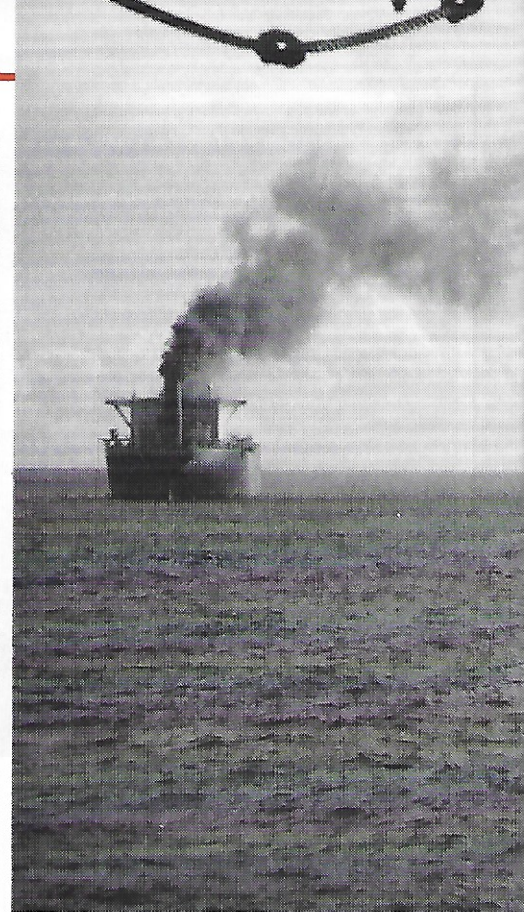
Groep C

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

'FELIPES' REDT 24 MAN VAN BRANDEND SCHIP

Op donderdag 24 mei jl., 's morgens kort voor vier uur, werd op onze 'Felipes', varende in de Zuid-Chinese Zee, een SOS ontvangen van de Liberiaanse tanker 'Casper Trader'. Op het 142.317 ton draagvermogen metende schip, leeg op weg van Japan naar Indonesië om een lading ruwe olie te gaan innemen, was brand uitgebroken in de machinekamer en de toestand liet zich ernstig aanzien. Er zouden slachtoffers zijn. Op de 'Felipes' werd snel de kaart

geraadpleegd. Volgens het ontvangen bericht bevond de 'Casper Trader' zich in de positie 7° 26' N en 108° 22' O, ongeveer 350 mijl ten noordoosten van Singapore. De 'Felipes' voer 7° 05' N en 108° 32' O. Gezien de relatief korte afstand besloot gezagvoerder Van der Ham het brandende schip zo snel mogelijk te hulp te komen. Dat betekende anderhalf uur varen op volle kracht. Het weer was buig met een ZZW-wind, kracht drie tot vier.

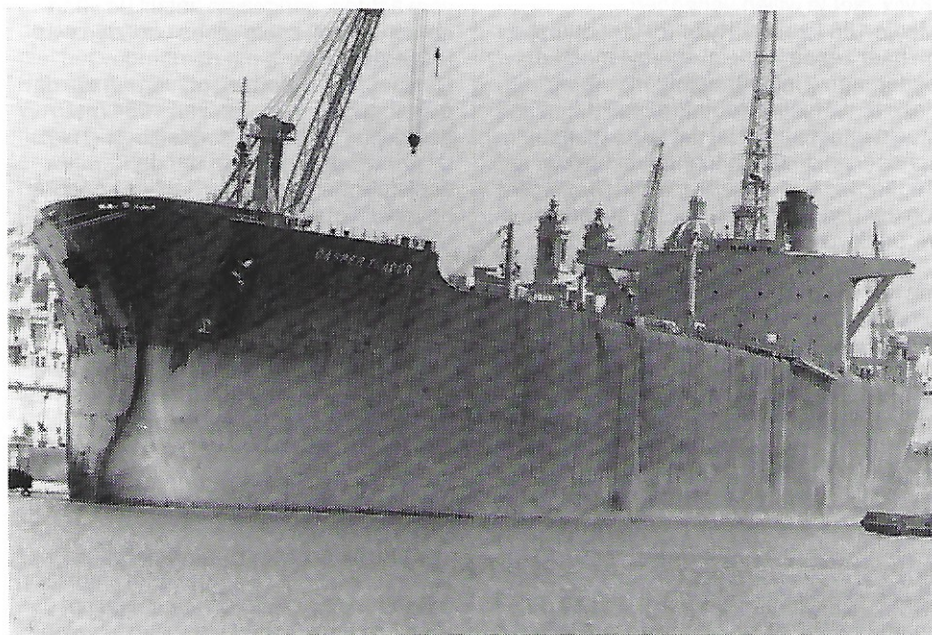


Zeven geredden

Kort na vijf uur kreeg men op de 'Felipes' de 'Casper Trader' in zicht. De rookpluim aan de horizon werd, naarmate de afstand tussen beide schepen kleiner werd, dikker en dikker. De 'Rimba Dua' was al ter plaatse aangekomen en was bezig om 25 opvarenden, waaronder een zwaar gewonde, die het schip met de bakboord-sloep hadden verlaten, aan boord te nemen.

Even na half zes meldde de 'Casper Trader' een explosie in de machinekamer. Er werd verzocht nog meer mensen van boord te halen omdat de stuurboord-boot niet meer te water gelaten kon worden.

Om twintig over zes lag de 'Felipes' gestopt op korte afstand van het voorschip van de 'Casper Trader'. Onder bevel van tweede stuurman Winters ging de stuurboord-boot op weg naar het brandende schip, waarvan de ladingtanks gelukkig gasvrij waren, zoals op de 'Felipes' was vernomen. Gelijkijdig arriveerde ook een uitgezette boot van de 'LNG Aquarius'. In overleg met de gezagvoerder van de gastanker werd besloten dat de overige opvarenden van de 'Casper Trader' door de 'Felipes' aan boord zouden worden genomen. Rond half acht werden zeven man overgenomen, zes Italianen en een Brit. Laatstgenoemde vertelde dat op het schip geen bluswater beschikbaar was en dat gezien de omvang van de brand het overbrengen van kleine blusmiddelen weinig zinvol zou zijn. Toch gaven de resterende bemanningsleden er de voorkeur aan vooralsnog aan boord te blijven. De zeven geredden werden naar de 'Felipes' gebracht, waarna de boot op verzoek van de 'Casper Trader' terugging om verder 'stand-by' te blijven-



De 'Casper Trader' in betere dagen. Het schip werd in 1971 als 'Sankoking' gebouwd door Kawasaki Heavy Industries in Kobe en in 1976 aangekocht door Hancock Shipping Comp., Monrovia, onderdeel van de Amerikaanse Marathon Oil Comp.

Het verzoek om hulp was door meerdere schepen opgevangen. Het Indonesische motorschip 'Rimba Dua' voer ijlings naar de plaats des onheils en ook de grote Amerikaanse gastanker 'LNG-Aquarius' zette koers naar de 'Casper Trader'. Aan boord was de toestand verre van rooskleurig. Om half vijf werd weer dringend om hulp verzocht. Door de zware rookontwikkeling was de radiokamer niet meer te betreden, vandaar dat gebruik werd gemaakt van VHF: 'are trying to fight fire, one crewmember seriously wounded, two missing, please render immediate assistance'.



Hulp aan hulpschip

Toen gebeurde er iets onverwachts. De boot van de 'LNG-Aquarius' kreeg problemen met de voortstuwing. De 'Felipes'-boot schoot te hulp en sleepte de defecte boot terug naar de Amerikaan. Hulp aan hulpschip . . . Even later was de gastanker weer op weg naar Japan. Stuurman Winters en z'n mannen begonnen, in afwachting van nadere berichten van de 'Casper Trader' de losdrijvende bakboord-boot van dit schip langszij de overboord hangende ladder op het voorschip van de 'Casper Trader' te brengen. De rookontwikkeling op het achterschip van de tanker werd sterker en de nog aan boord zijnde mensen hadden zich op het voorschip teruggetrokken. Iedereen keek gespannen toe hoe het zou gaan aflopen. Inmiddels had de 'Felipes', op verzoek van de gezagvoerder van de 'Casper Trader', contact opgenomen met de eigenaren, agenten en een sleepboot om assistentie gevraagd.

Weer zeventien man

Tegen twaalfen kwam een zware rook uit de diverse openingen van de accommodatie en even later gaven de achtergebleven mensen door vlag- en armsignalen te kennen dat ze het schip wilden verlaten. Aldus geschiedde. Een klein uur later werden 17 man gastvrij op

Foto's werden ons van scheepszijde en door derde stuurman Prenen ter beschikking gesteld.

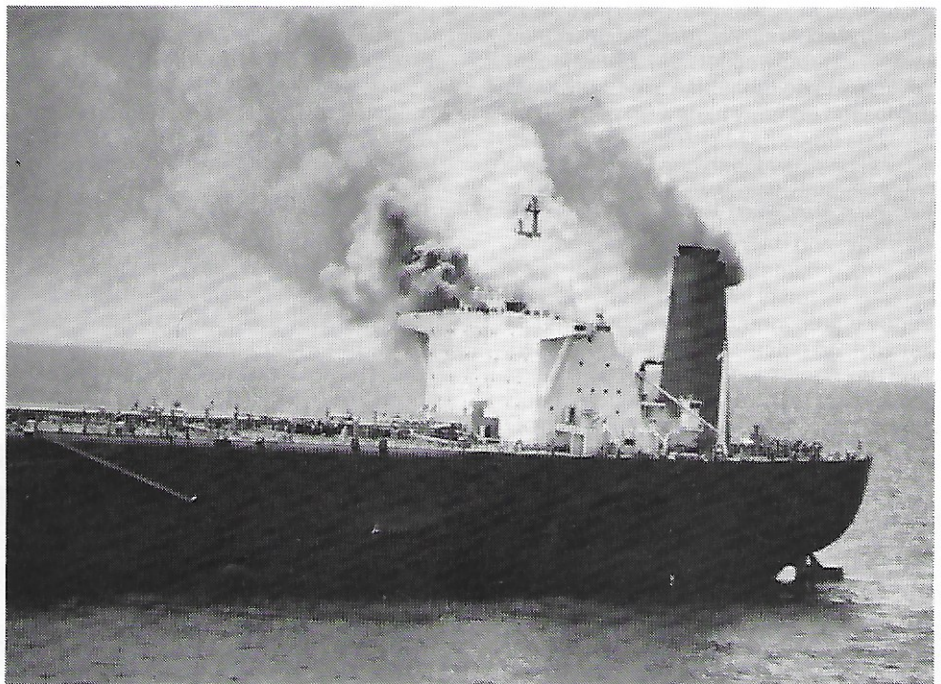
de 'Felipes' ontvangen. Het totaal aantal extra gasten kwam daarmee op 24. De 'Casper Trader' brandde nu als een fakkel en er werden meerdere ontploffingen gehoord. De 'Felipes' ging op wat veiliger afstand liggen. Gedurende de uren die volgden werd het verloop van de brand geobserveerd.

Omstreeks negen uur 's avonds werd, in overleg met Shell International Marine in Londen, de reis naar Singapore vervolgd. Onderweg kreeg de 'Felipes' het verzoek een aantal bemanningsleden van de 'Casper Trader' over te zetten op de tegemoetkomende sleepboot 'Smit

Muara'. De gezagvoerder, eerste en tweede stuurman, hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige en de bootsman stapten over om met de sleepboot weer naar hun schip terug te gaan ten einde de bergingskansen te bezien.

Kort na middernacht op de 26e mei ging de 'Felipes' in de Eastern Anchorage te Singapore ten anker alwaar na de benodigde formaliteiten de overige 18 opvarenden van de 'Casper Trader' van boord gingen. Dat was het besluit van een succesvolle reddingsoperatie en betekende tevens een voortzetting van een goede zeemanstraditie: onmiddellijke en daadwerkelijke hulp voor de mens in nood!

Hoe ging het verder met de 'Casper Trader'? In de Lloyd's scheepstijdingen lazen wij dat sleepboten er in zijn geslaagd het vuur te blussen en het schip naar de rede van Singapore te slepen. Gezien de omvang van de schade is het zo goed als zeker dat het schip zal worden gesloopt.



WERELD-ZEEVERVOER UIT HET DAL?

Uit de inhoud van het begin juni jl. gepresenteerde jaarverslag over 1983 van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging mag worden geconcludeerd dat het wereld-zeevervoer zich langzaam, heel langzaam uit het dal omhoogwerkt. Toch was er nog een duidelijke teruggang te constateren ten opzichte van het voorafgaande jaar, te weten 2,5% voor wat betreft de omvang van het vervoer over zee en in tonmijnen bedroeg de vermindering zelfs 3,8%. De sterke teruggang vond hoofdzakelijk plaats in het eerste kwartaal van 1983 want gedurende de drie overige kwartalen was er weer sprake van enige groei. Naar verwacht wordt zal deze opwaartse trend doorzetten. De prognoses gaan uit van een groei van het wereld-zeevervoer in 1984 van ongeveer 2%.

De wereldhandelsvloot nam in het verslagjaar met 1,6% af. Dit kwam door gesloopte en verloren gegane tonnage. Rekening houdend met de thans in bestelling zijnde schepen en een onveranderd slooptempo wordt over 1984 een verdere reductie van de wereldvloot verwacht.

Hoe is de situatie bij de verschillende soorten van vervoer?

Volgens het K.N.R.V.-verslag en de tijdens de persconferentie gegeven toelichting door het bestuur van de K.N.R.V. gaat bij de lijnvaart, dank zij een opleving van de wereldeconomie, de tendens in de goede richting. Hetzelfde geldt voor het bulkvervoer. In het bijzonder profiteren de grotere bulkcarriers van een aantrekkelijke markt. Gedurende de laatste maanden is het al meer dan eens voorgekomen dat er weer charters konden worden afgesloten voor een periode van een jaar. En dat is lange tijd niet gebeurd. . . . Het jaarrapport zegt dat bij de tankvaart een licht herstel optrad voor o.a. middelgrote tankers. Echter, de markt voor vooral kleinere producten- en chemicaliëntankers viel gedurende het grootste deel van 1983 sterk tegen. In het vierde kwartaal trokken de vrachten een ietwat aan.

Dit was de situatie internationaal gezien. Nationaal ging het de diverse soorten van

vervoer bepaald niet voor de wind. Dit had betrekking op zowel de lijnvaart, tankvaart, droge bulkvaart, sleepvaart als de offshore-dienstverlening. Naar verwacht zal 1984 een verbetering te zien gaan geven. De groei van de wereldhandel kan een positieve invloed op de zeevaart uitoefenen en verwacht mag worden dat de Nederlandse rederijen hiervan kunnen profiteren.

Meer Nederlanders

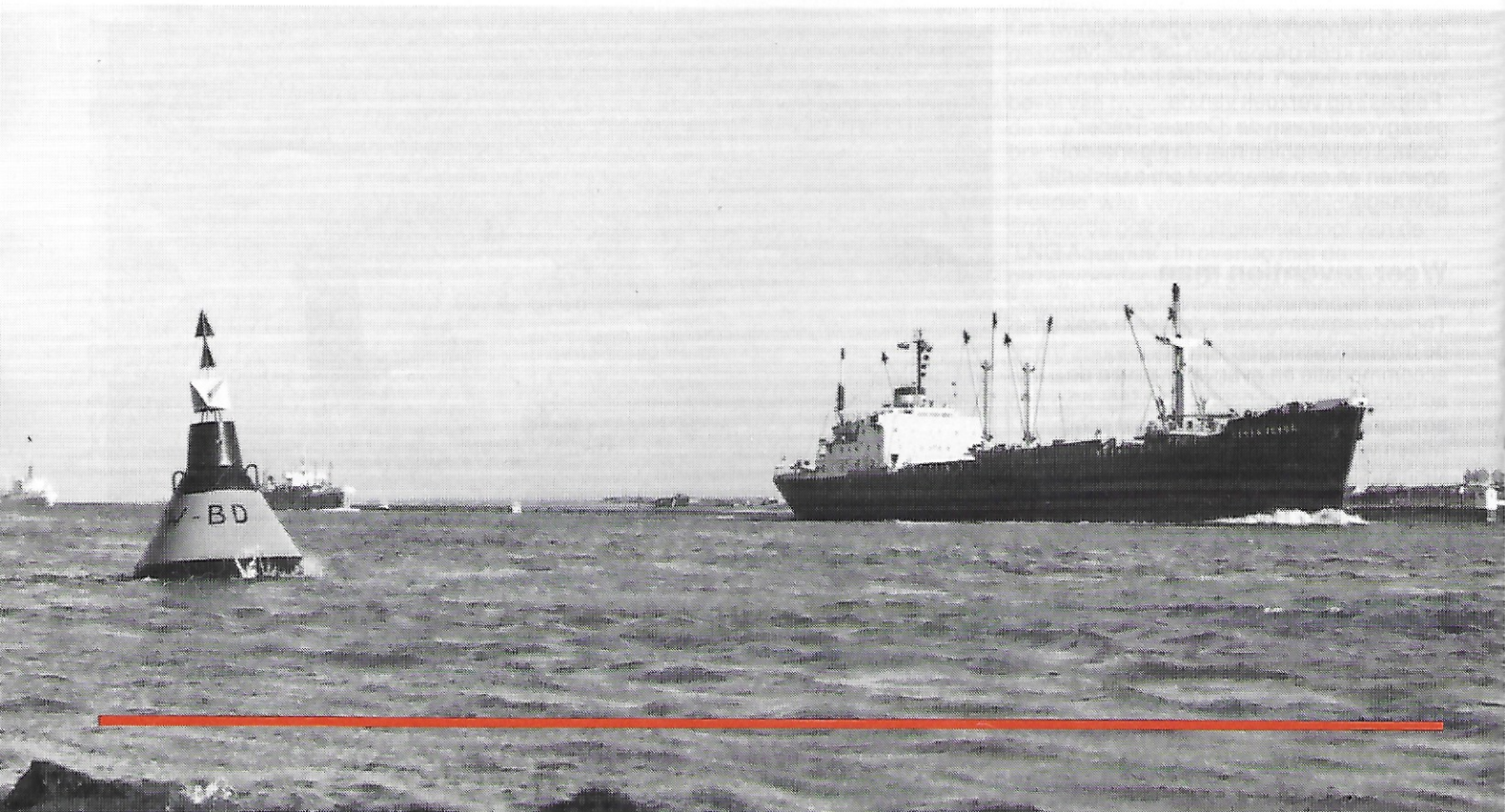
De Nederlandse koopvaardijvloot is gedurende 1983 met 0,5 miljoen ton gedaald en kwam op 4,9 miljoen ton draagvermogen. Ons land staat thans op de 20e plaats op de wereldranglijst van de voornaamste zeevarende naties, achter landen zoals Spanje, Singapore, Zuid Korea, Saoedi-Arabië en Denemarken. De vermindering van de Nederlandse handelsvloot was hoofdzakelijk het gevolg van het afstoten van tankschepen. Het aantal Nederlanders op de vloot is sinds 1980 met 10% toegenomen. In 1983 waren 10.800 Nederlanders op de vloot werkzaam. Het aantal buitenlanders daalde van 6800 in 1980 tot 4700 in 1983. Het K.N.R.V.-verslag pleitte om via rationalisering de arbeidsbevrediging en motivatie van de zeevarenden te verhogen. Het varen met geïntegreerde

scheepsgezellen op de Nederlandse handelsvloot is inmiddels uit het experimentele stadium. Er varen nu 36 GHV-schepen met een scheepsgezellenploeg die bestaat uit 8 geïntegreerde scheepsgezellen.

Rekening houden

Op 2 oktober 1983 trad het MARPOL-verdrag, ter voorkoming van verontreiniging door schepen, in werking. Volgens de K.N.R.V. blijven, ondanks toezeggingen van de overheid, twijfels bestaan over de daadwerkelijke realisering van de noodzakelijke voorzieningen voor de opvang van vloeibare afvalstoffen. Er wordt sterk voor gepleit dat de overheid in zijn beleid terzake van controle op, en de vervolging van overtredingen van lozingsvoorschriften, rekening zal houden met dit gebrek aan faciliteiten. Door de overheid is dit toegezegd. De voorzitter van de K.N.R.V., de heer G. Warnderink Vinke, maakte in zijn toelichting op het jaarverslag gewag van het feit dat zeer recent een Nederlandse tanker, tijdens binnenliggen in een Nederlandse haven, door de havenautoriteiten werd verboden enkele duizenden tonnen vuil ballastwater over te slaan in een lichter en gedwongen werd deze hoeveelheid aan boord te houden. Een en ander had tot gevolg dat het schip minder lading kon innemen dan was overeengekomen, wat aanzienlijke financiële consequenties met zich bracht. (het bewuste schip betrof ons s.s. 'Vitrea' dat pas geruime tijd later, tijdens een volgend bezoek, de partij ballastwater aan een walinstallatie kon afgeven - red.).

Exemplaren van het K.N.R.V.-jaarverslag 1983 zijn inmiddels naar de schepen verzonden.



ZURE REGEN TUSSEN WETENSCHAP EN GELOOF

SHELL WERKT MEE IN HET ZOEKEN NAAR OORZAAK EN GEVOLG

Zure regen. Er wordt veel over gesproken en geschreven. In de Tweede Kamer is onlangs uitgebreid gedebatteerd over het verschijnsel 'zure regen' en over de noodzaak en mogelijkheden tot bestrijding ervan. Dr. R. Bouwman, hoofd Maatschappelijke Groeperingen van de Public Affairs-organisatie van Shell Nederland B.V. heeft desgevraagd de tot nu toe bekende feiten met betrekking tot dit onderwerp op een rij gezet. Wat verstaan we onder zure regen, wat weten we over de oorzaken van aantasting van ons milieu en in welke gebieden treedt verzuring in belangrijke mate op? Op deze vragen wordt in dit artikel nader ingegaan.

Binnen het tijdsbestek van één jaar heeft het begrip 'zure regen' zich een plaats in de Nederlandse taal veroverd. De kranten staan er vol van en ons land schijnt plotseling vele experts op dit terrein rijk te zijn. Eigenlijk hoort men het in plaats van zure regen te hebben over 'atmosferische depositie'. Dit is een complex van verontreinigende stoffen in de lucht die invloed uitoefent op natuur, gewassen en gebouwen. Een wetenschap in ontwikkeling, maar voor sommigen is het meer een geloof geworden. Een geloof dat zich sterk concentreert op één van die delen van het complex, de zwaveldioxide (SO₂).

Wetenschap of geloof? In ieder geval praat bijna iedereen erover. Op 14 mei van dit jaar sprak de Tweede Kamer zich uit over de plannen die op het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) waren uitgewerkt.

Deze plannen gingen onder andere over een aanzienlijke vermindering van de Nederlandse uitworp van zwaveldioxide. Reeds daarvoor hadden wij in het april-nummer van Shell-Venster onze verbazing geuit over deze plannen, die de Nederlandse samenleving zo'n kleine twee miljard gulden per jaar moeten gaan kosten. Twee miljard gulden voor slechts een zeer geringe verbetering van de Nederlandse luchtkwaliteit die immers voornamelijk bepaald wordt door hetgeen een hele reeks landen om ons heen in de lucht uitstoten. Voor vele leden van de Tweede Kamer gingen de plannen van VROM echter nog niet ver genoeg. Het leven van de bossen en daarmee onze toekomst staan immers op het spel en de

oplossing van dit probleem ligt dan voor de hand: een vermindering van de uitstoot van een paar stoffen uit schoorstenen van de industrie en electriciteitscentrales. Het geloof in deze eenvoudige maar dure oplossing wordt versterkt door een algemene simplificatie van het probleem. Ten grondslag aan de uitspraken ligt namelijk de gedachte dat zure regen ontstaat door de aanwezigheid van zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃), en dat die zure regen vervolgens de veroorzaker is van bosschade. De drie genoemde stoffen worden bijna altijd in deze volgorde genoemd en bij nog verdergaande vereenvoudiging heeft men het eigenlijk alleen nog maar over zwaveldioxide.

Verzuurder

Ook de Stichting Natuur en Milieu maakte zich aan deze oversimplificatie schuldig door in maart 1984 Shell als aanvoerder van de grootste verzuurders van Nederland aan te wijzen. Onze reactie daarop maakte deel uit van het artikel in het april-nummer van Shell-Venster. Wij hebben moeite met een dergelijke eenvoudige voorstelling van zaken omdat die een wetenschappelijke benadering van het probleem in de weg kan staan. Pogingen de dialoog met wetenschappelijke argumenten te versterken, krijgen in deze situatie echter weinig kans. Een goed voorbeeld hiervan was het pleidooi voor een doordachte aanpak van jonkheer mr. A. A. Loudon, voorzitter van de Raad van Bestuur van Akzo. Zijn uitspraken via de Volkskrant

werden van vele kanten als hypocriet van de hand gewezen. Als we proberen het probleem wel uit de hierboven beschreven vertekende sfeer te halen, dan blijkt dat we in de geïndustrialiseerde wereld niet zozeer te maken hebben met de drie afvalgassen, maar met het eerder genoemde

'luchtverontreinigingscomplex'.

In dit complex, dat van lokatie tot lokatie van samenstelling kan verschillen, komen ook ozon en vluchtige koolwaterstofperoxiden als gevaarlijke stoffen voor de natuur naar voren.

Technische details worden in het artikel elders op deze pagina's besproken. Dit luchtverontreinigingscomplex wordt pas van belang nadat het in aanraking is gekomen met bomen of gewassen, hetzij direct, hetzij via droge of natte neerslag.

Zwaveldioxide

Wanneer we dieper ingaan op de werking van enkele van deze stoffen, ligt het voor de hand te beginnen met de meest bekende en meest onderzochte stof, het zwaveldioxide. Dit gas komt voor in de verbrandingsgassen van fossiele brandstoffen en is, mogelijk door haar algemene bekendheid, inmiddels de meest verdachte stof geworden.

Merkwaardig is echter dat op enkele plaatsen in de wereld waar de bosschade het grootst is, in West-Duitsland en Californië, er géén direct verband is tussen de lokale zwaveldioxidenneerslag en die bosschade. In West-Duitsland bijvoorbeeld is aanzienlijke bossterfte in Beieren en Baden-Württemberg, maar dit is veel minder het geval in het Ruhrgebied, waar de concentratie van zwaveldioxide in de neerslag bijna twee keer zo hoog is als in het zuiden van de Bondsrepubliek.

Ook laboratoriumexperimenten hebben uitgewezen dat geen merkbare schade aan planten wordt toegebracht bij SO₂-concentraties die typerend zijn voor de westerse geïndustrialiseerde regio's. Er is wél sprake van directe aantasting rondom de bruinkolengestookte centrales waar zéér hoge SO₂-concentraties gemeten kunnen worden. Aan de uitstoot van zwaveldioxide is overigens in principe op korte termijn wel wat te doen, ook al zijn daarmee hoge kosten gemoeid. Dit kan door de ontzwalling van de

brandstof, voor of tijdens de verbranding, of door uitwassing van het verbrandingsgas.

De door Shell in Europort gebouwde semi-commerciële wervelbedverbrander (FBC) is een goed voorbeeld van ontzwaveling tijdens de verbranding van steenkool.

Stikstofoxiden

Anders ligt het reinigingsprobleem bij de zogenaamde stikstofoxiden (NO_x). Deze ontstaan bij verbranding door oxidatie van een klein deel van de stikstof uit de verbrandingslucht. De meeste NO_x in onze westerse samenleving zit in uitlaatgassen van auto's. De uitstoot van industriële fornuizen en andere verbrandingstoestellen wordt in sterke mate bepaald door technische factoren, zoals de vorm van de verbrandingskamer en de manier waarop brandstof en lucht worden toegevoerd. De NO_x -uitwerp van deze vaste bronnen kan dus sterk beperkt worden door onder meer een aangepaste stooktechniek.

Overigens geldt dat ook voor auto's: een verbeterd technisch motorontwerp kan tot een aanzienlijke vermindering van NO_x -uitstoot leiden. Voor de verbetering van de kwaliteit van uitlaatgassen van auto's heeft men echter voorlopig de keuze laten vallen op een katalytische nabehandeling. Hiervoor is dan wel de inzet van loodvrije benzine noodzakelijk. Dit pakket van maatregelen vergt een ingrijpende verandering bij zowel de automobiellindustrie als bij de raffinaderijen. Daar het wegverkeer niet aan landsgrenzen is gebonden, vraagt een en ander om een Europese aanpak.

Ammoniak

De derde stof uit het bekende rijtje, ammoniak, is voornamelijk afkomstig van de intensieve veeteelt en wel uit de mest. Ammoniak kan wel als een typisch Nederlands probleem gezien worden en waar dus iets aan gedaan kan worden binnen de eigen landsgrenzen. In Nederland wordt namelijk aanzienlijk meer ammoniak uitgestoten dan in onze buurlanden, en deze stof slaat bovendien op korte afstand van de bron neer.

Ozon

In wetenschappelijke kringen, zowel in West-Duitsland als in de Verenigde Staten, waar de problemen van luchtverontreinigingsschade al veel langer de aandacht trekken dan bij ons, wint de opvatting dat ozon en peroxiden een grote rol spelen, steeds meer terrein. Ozon is een zeer actieve, sterk oxiderende vorm van zuurstof, die gevormd wordt onder invloed van zonlicht. Deze vorming wordt sterk gestimuleerd door de aanwezigheid van stikstofdioxide (NO_2), een lid van de NO_x -familie. In laboratoriumexperimenten en veldstudies is inmiddels vastgesteld dat ozon al bij zeer lage concentraties schadelijke effecten heeft op planten, juist onder droge omstandigheden. Deze wetenschap zet ons aan het denken

wanneer we beseffen dat de grote toename van de bosschade in West-Duitsland werd geconstateerd na enkele lange droge zomers (1982/1983). Tijdens deze zomers werden er, mede door de hoge stikstofdioxidegehalten van de lucht, gedurende langere perioden zeer hoge plaatselijke ozonconcentraties gemeten.

Tenslotte mag bij een objectieve beschouwing zeker niet vergeten worden dat ook de natuurlijke afsterving van bossen een realiteit is.

Dit verschijnsel is bekend uit vorige eeuwen en er is in West-Duitsland ook wel een zinnige verklaring voor. Sinds de vorige eeuw heeft daar op grote schaal ontbossing plaatsgevonden, gevolgd door een aantal cycli van herbebossing met bomen die daar oorspronkelijk niet thuishoorden, zoals bepaalde soorten dennen en sparren. Dikwijls bestaan deze aangeplante bossen uit één of twee soorten bomen (monocultuur). Er heeft dus een grote ingreep in de natuur plaatsgevonden, en in de landbouw en met name in de fruitteelt is maar al te goed bekend dat men deze praktijken niet straffeloos kan blijven uitoefenen.

Oorzaak

Voorgaande punten zijn zeker niet aangehaald om Shell vrij te pleiten. Neen, het zijn feiten die men zelden in de media kan aantreffen maar die wel serieus worden genomen in wetenschapskringen. Ze worden bijvoorbeeld door het ministerie van Wetenschap en Technologie in de Bondsrepubliek en

door het Environmental Protection Agency in de Verenigde Staten erkend en bestudeerd.

Uit deze feiten mag niet geconcludeerd worden dat zwaveldioxide geen bedreiging voor het milieu vormt. Deze stof voegt wel degelijk toe aan de verzuring van het oppervlaktewater en van het grondwater. Ook kan SO_2 de door ozon veroorzaakte bladschade in planten versterken. Maar het zou in dit stadium van kennisvergaring en onderzoek naar oorzaak en gevolg onjuist zijn maatregelen te nemen die onevenwichtig verdeeld zijn over de componenten van het luchtvervuilingscomplex.

Shell

Vanzelfsprekend en terecht komt dan de vraag: wat doet Shell aan dit probleem? Welnu, binnen Shell wordt in het Comité van Groepsdirecteuren grote aandacht besteed aan deze problematiek. Het management erkent dat de atmosferische vervuiling een zaak is die serieuze bestudering verdient en ziet het als zijn verantwoordelijkheid aan een oplossing bij te dragen. Voor de keuze van die oplossing moet duidelijkheid omtrent oorzaak en gevolg van 'zure regen' wel het uitgangspunt zijn. Op dit moment wordt dan ook gewerkt aan een studie die de gegevens in kaart moet brengen en die het bedrijf in staat moet stellen straks zinnig bij te dragen. De studie is inmiddels in volle gang en zodra daar iets concreets over kan worden medegedeeld komen wij daarop terug.

ZURE REGEN:

VAN OORZAAK TOT GEVOLG

De oorzaak

Deze moeten we zoeken in de 'atmosferische depositie' (neerslag) van een complex van verontreinigende stoffen. Deze komen in de lucht deels door menselijk handelen, deels uit de natuur zelf. Vanuit de lucht beïnvloeden deze stoffen dan de natuur, de gewassen en de gebouwen op directe wijze of door droge of door natte neerslag. 'Zure regen' is een onderdeel van de natte neerslag. Het luchtverontreinigingscomplex verschilt van plek tot plek in samenstelling, maar kan ruwweg verdeeld worden in de volgende stoffen:

- Zwaveldioxide (SO_2), ontstaat door verbranding van zwavel die van nature in fossiele brandstoffen (olie, kolen) zit. In Nederland is SO_2 hoofdzakelijk afkomstig van energiecentrales en raffinaderijen. Deze stof, die overigens ook in evengrote hoeveelheden door de natuur zelf wordt geproduceerd (bijvoorbeeld vulcanisme),

kan door chemische reacties gemakkelijk worden omgezet in zwavelzuur.

- Stikstofoxiden (NO_x) is een verzamelnaam voor verbindingen die ontstaan bij alle verbrandingsprocessen die in de lucht plaatsvinden. In Nederland is NO_x voor ca. 50% afkomstig van automotoren (uitlaatgas). In de dichtbevolkte gebieden van onze westerse samenleving kunnen dus in het algemeen hoge NO_x -waarden gemeten worden. Deze stoffen kunnen omgezet worden in salpeterzuur.

- Ammoniak (NH_3) is geen zuur maar juist een zuurneutraliserende stof, die in Nederland voornamelijk ontstaat als bijproduct (mest) van de intensieve veeteelt. Door de werking van micro-organismen in de bodem kan omzetting tot salpeterzuur plaatsvinden, zodat ammoniak in die zin bijdraagt aan de bodemverzuring.

- Ozon (O_3) is eveneens niet zuur, maar kan op zichzelf schade veroorzaken.

Ozon wordt gevormd onder invloed van het ultra-violette deel van het zonlicht en kan onder meer in grote hoeveelheden geproduceerd worden uit stikstofdioxide (NO_2), een van de NO_x verbindingen.

– Vluchtige koolwaterstoffen ('HC's') komen voor in uitlaatgassen van auto's en bijvoorbeeld rond (petro)chemische complexen. Ongeveer vijftig procent van de vluchtige koolwaterstoffen is overigens afkomstig van natuurlijke bronnen, zoals terpenen (vluchtige bestanddelen van bomen, de bekende dennegeur). Na reactie met ozon kunnen oxiderende producten, waaronder peroxiden, ontstaan die op hun beurt aanleiding geven tot gewasbeschadiging.

Wat er gebeurt

De manieren waarop deze stoffen hun schadelijke werking uitoefenen zijn globaal als volgt in te delen:

- Via een directe 'droge' aanval op bladeren, naalden en bast.
- Via een directe 'natte' aanval samen met regen, sneeuw of mist. De zure delen uit het luchtverontreinigingscomplex zijn dan in deze natte neerslag opgenomen en kunnen aanleiding geven tot uitwassing van voor de plant belangrijke elementen zoals bijvoorbeeld magnesium uit het bladgroen.
- Via een meer indirecte aanval door verzuring van de bodem. Deze verzuring kan leiden tot uitwassing van belangrijke

voedingszouten uit de bodem, tot bodemstructuurveranderingen en tot wortelbeschadiging.

De gevolgen

De gevolgen kunnen worden onderverdeeld in vier hoofdcategorieën:

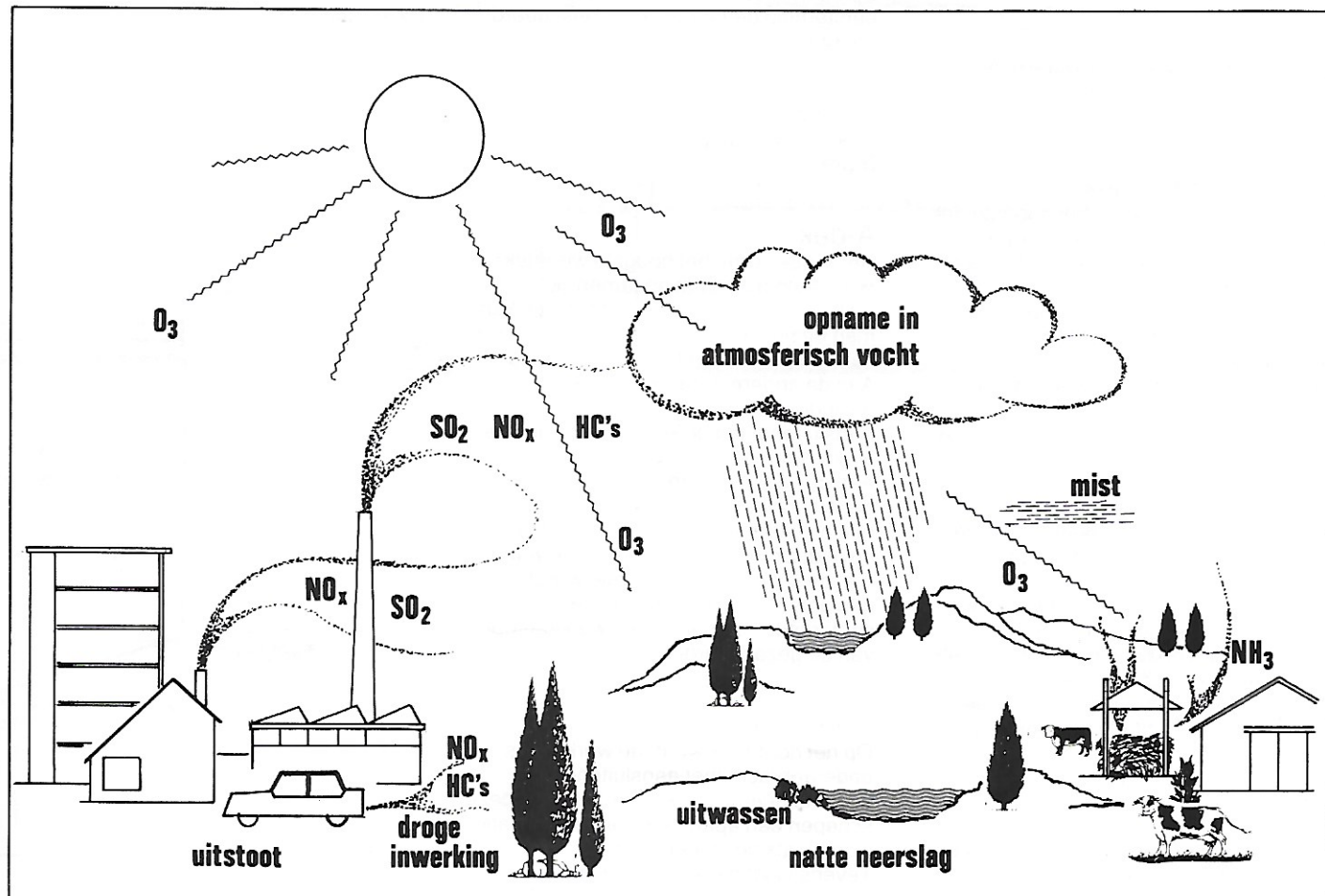
- Schade aan gewassen en bomen,
- Verzuring van oppervlaktewater, verlies van visbestanden,
- Schade aan monumenten en gebouwen.
- Gezondheidseffecten, onder andere ten gevolge van mogelijke veranderingen in de kwaliteit van het drinkwater.

Andere factoren

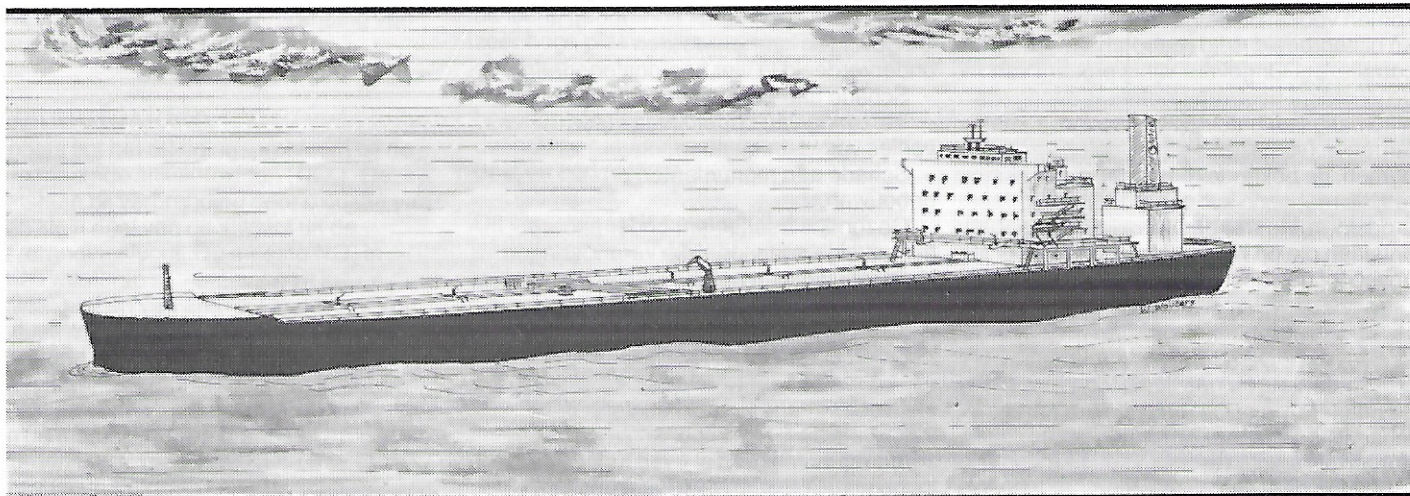
Het voorafgaande maakt duidelijk dat ingewikkelde inwerkmechanismen zorgdragen voor een al even ingewikkeld luchtvervuilingscomplex. Dit complex wordt in de praktijk ook nog eens door andere factoren beïnvloed. De voornaamste hiervan zijn:

- het weer,
- de terreingesteldheid,
- de bodemstructuur en samenstelling,
- de tijd die verstrijkt tussen uitstoot en inwerking.

Schematische voorstelling van uitstoot, transport, inwerking en neerslag van afvalgassen uit en in de samenleving.



Nieuws van de Nieuwbouw



In de derde aflevering van onze serie 'Nieuws van de Nieuwbouw' geven wij u wat globale informatie over de indeling van de achteropbouw, zoals deze er op de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata' uit zal gaan zien.

In dit stadium kan nog niet te veel ingegaan worden op details aangezien de nieuwbouw nog niet daadwerkelijk is begonnen.

De opbouw bestaat uit in totaal 6 dekken en de schepen zullen worden uitgerust met een liftinstallatie.

Navigatie brug-dek

Het navigatie brugdek is het hoogste dek. Er is naar gestreefd om een zo open mogelijke brug te verkrijgen met uitzicht rondom.

Veel ideeën van de zgn. 'Schip '80'-commissie zijn in dit brug-ontwerp terug te vinden.

Op dit dek bevindt zich tevens, achter de brug, de radiokamer.

D-dek

Dit dek is het hoogst gesitueerde woondek, dus direct gelegen onder de brug. Op dit dek zijn de woon- en slaapruijten voor de gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige en radio-officier. Tevens bevinden zich hier de loodsenhutten en twee hutten waarin elk twee leerlingen kunnen worden ondergebracht. Dit zijn de enige twee hutten die voor dubbele bewoning zijn ingericht.

C-dek

Dit dek vormt het middelste woondek en hier bevinden zich de woon- en slaapruijten voor de 1e stuurman, 2e

werktuigkundige en vijf hutten voor de geïntegreerde officieren. Op dit dek is ook het zgn. gymnasium gelokaliseerd, de ruimte hiervan is voldoende om ook tafeltennis te kunnen spelen.

B-dek

Het B-dek is het laagste woondek en hier zijn het scheepshospitaal en de eerste-hulp behandelkamer gesitueerd. Tevens bevindt zich hier de scheepswasserij. Verder bevinden zich op dit dek 13 hutten voor de geïntegreerde bemanning. Ook het zwembad is ingedeeld op het B-dek.

A-dek

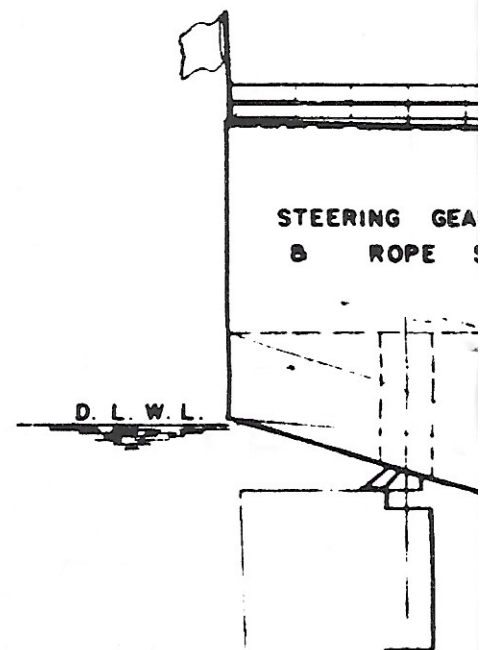
Het A-dek vormt het hoogste werkdek. Hier bevindt zich het gezamenlijk restaurant. Aan de voorkant hiervan kan men de bar vinden, terwijl opzij aansluitend de kombuis is gesitueerd. Aan de andere zijde van de kombuis bevindt zich de zgn. 'duty mess'. Aansluitend aan de kombuis zijn de koel- en vrieskamers geplaatst. Aan de voorzijde van het A-dek is de gezamenlijke controlekamer voor dek- en machinekameractiviteiten. Aan BB-zijde bevindt zich de conference-room waarin o.a. de scheepsadministratie wordt geplaatst. Aan SB-zijde van de conference-room komt het werkkantoor van de gezagvoerder.

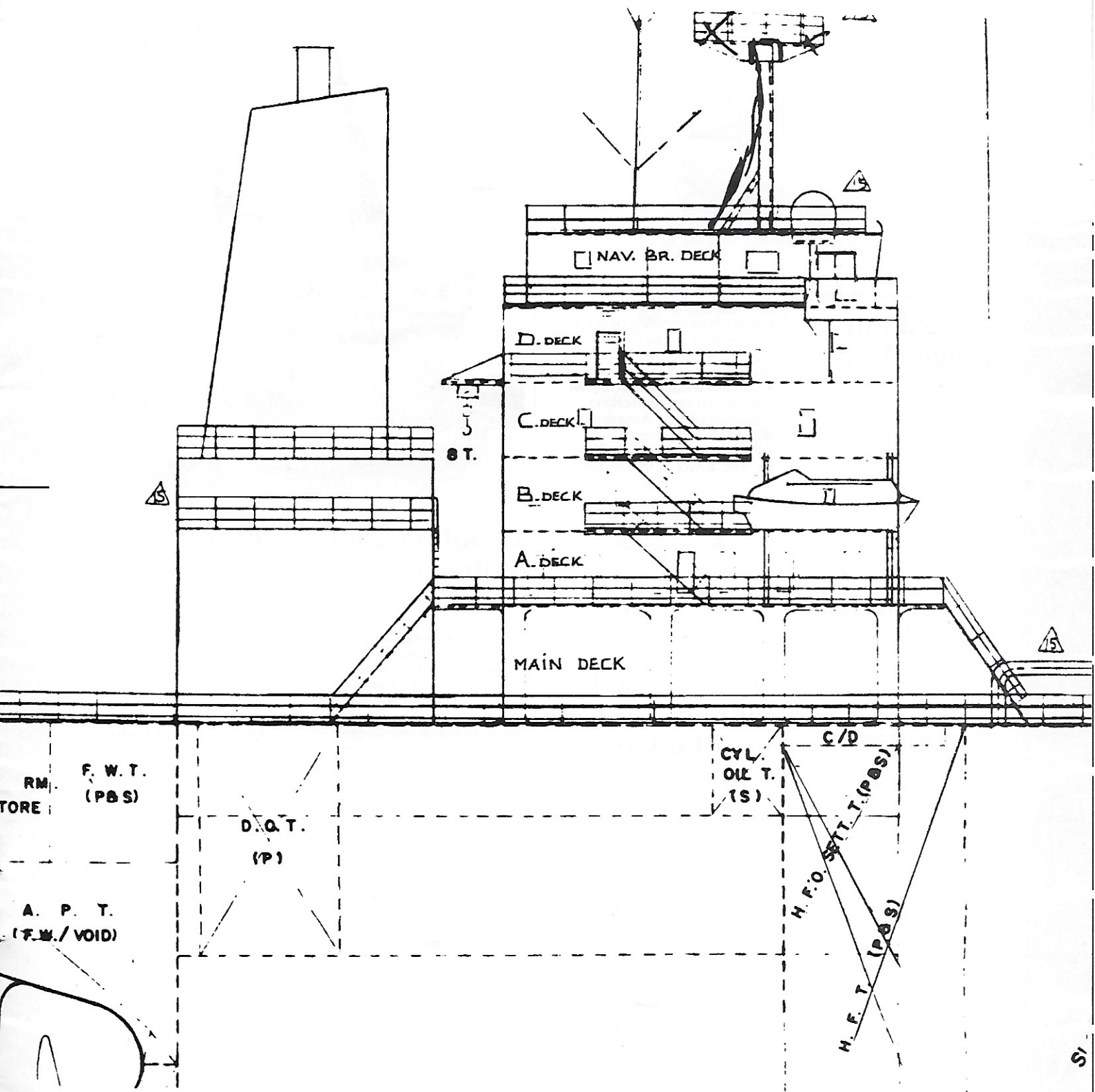
Hoofddek

Op het hoofddek wordt de werkplaats ondergebracht met aansluitend de gecombineerde store. Ook zal er op deze schepen een aparte elec./instrumentatie werkplaats gesitueerd zijn. Tevens vindt men op dit dek het fire-control station en de halon-kamer.

Ook is er een hut gesitueerd voor het onderbrengen van b.v. een onderhoudsploeg.

In de hydrauliek-kamer op dit dek is de equipment geplaatst voor ladingafsluiters en bediening van de ladingpompen. Tevens zal zich op het hoofddek een aparte opslagruimte voor verf bevinden. Ook is er plaats gemaakt voor de noodgenerator en de zgn. upper-generator.





SCHOON SCHIP

Herdenking 'Junyo Maru'

De Stichting Herdenking 'Junyo Maru' – Sumatra organiseert op 18 september 1984 een ceremoniële ereherdenkingsdienst ter nagedachtenis aan de gebeurtenissen omtrent de 'Junyo Maru' in 1944 tijdens de Tweede Wereldoorlog. Op 18 september 1944 – toen in Nederland het geallieerde offensief losbarstte en de slag om Arnhem naderde – werd de 'Junyo Maru' getorpedeerd. De ondergang van dit schip is tot dusver de grootste scheepsramp in de (oorlogs)geschiedenis (ca. 5800 slachtoffers). Om deze 'vergeten' scheepsramp, het massagraf in de Indische Oceaan en het grote aantal slachtoffers van de 'Sumatra-spoorweg' éénmalig in naam te herdenken, werd de stichting Herdenking 'Junyo Maru' – Sumatra in het leven geroepen. De stichting stelt zich ten doel:

- een reconstructie van de scheepsramp;
- het houden van een herdenking en postuum eerbetoon aan de slachtoffers en hun nagelaten betrekkingen op 18 september 1984 te Nijmegen in de St. Stevenskerk. Voor deze dienst zullen worden uitgenodigd overlevenden en (daarna) aan de Sumatra-spoorbrug tewerkgestelde krijgsgevangenen, familierelaties, autoriteiten, zij behorende tot de 'Indische' verenigingen en verzet,

alsmede belangstellenden. Indien u belangstelling hebt voor het bijwonen van de plechtigheden en de bijeenkomst in Nijmegen dan kunt u dit kenbaar maken bij het secretariaat van de Stichting. Het adres luidt: St. Annastraat 452, 6525 ZP Nijmegen, telefoon overdag: 080-225644, tst. 345, 's avonds 080-553855. Een plaatsbewijs zal u dan worden toegezonden. Voor verdere informatie kunt u zich eveneens tot het secretariaat van de Stichting wenden.

Nieuwe Shell-binnen-vaarttanker

De afdeling Watertransport van Shell Nederland Verkoopmaatschappij heeft besloten tot aanschaf van een nieuwe binnenvaarttanker. Het schip, dat 'Shell 4' gaat heten, zal het grootste worden dat Shell op de Nederlandse waterwegen tot nu toe in de vaart heeft gehad. De afmetingen worden $100 \times 11,4 \times 3,3$ meter. De 'Shell 4' zal 2600 ton lading kunnen vervoeren, variërend van ruwe olie tot benzines. Met de bouw zal direct worden begonnen bij Scheepswerf De Biesbosch in Dordrecht. De oplevering van het bijna 6 miljoen gulden kostende schip is voorzien voor maart 1985.



Grootste Shell-zelftankstations

Onlangs zijn de nieuwe Shell-Zelftankstations Hazeldonk-Oost en -West officieel geopend. De stations zijn tegenover elkaar gelegen aan de belangrijke internationale grensovergang Rijsbergen tussen Nederland en België, ten zuiden van Breda (E10/A16).

Met de bouw van beide stations was ca. 6 miljoen gulden gemoeid en er waren 50 aannemers en leveranciers bij betrokken. Dat betekende een werkgelegenheid van ruim 7000 mandagen gedurende 8 maanden.

Bij deze stations kunnen 34 auto's tegelijkertijd tanken. De omzet van beide verkooppunten zal meer dan 40 miljoen liter motorbrandstoffen per jaar bedragen. De 22 ondergrondse tanks hebben een opslagcapaciteit van bijna een miljoen liter.

Nieuw is de mogelijkheid (op het station richting België) voor de automobilist om aan dezelfde pomp zowel benzine als autogas te tanken.

'Autoweg Service'

Vorige maand is de nieuwste editie van 'Autoweg Service', een naslagwerk voor automobilisten, verschenen. De gratis brochure van 32 pagina's is in een oplage van een half miljoen exemplaren verspreid over 350 servicepunten langs de snelwegen: tankstations en wegrestaurants.

'Autoweg Service' is een uitgave van de Stichting Motorwegverkeer Service, een samenwerkingsverband van een aantal oliemaatschappijen, de Grenswisselkantoren, de Federatie van Wegverzorgende Horecabedrijven en de ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat.

De Stichting staat onder voorzitterschap van de heer C. Verhooff van Shell Nederland Verkoopmaatschappij; Shell was indertijd de belangrijkste initiatiefnemer.

In eerste instantie was de brochure uitgevoerd als een uitvouwkaart van Nederland, met achterop een lijst adressen van wegrestaurants,

SCHOON SCHIP

tankstations, motels en dergelijke. Hij werd echter al snel uitgebreid tot een echt boekje, waarin deelkaarten zijn opgenomen en waarin een schat aan informatie voor de automobilist wordt gegeven. Toegevoegd zijn nu ook gegevens over toeristische attracties.

Reden voor de uitgave van de brochure was indertijd de groeiende noodzaak om automobilisten en beroepschauffeurs op de hoogte te brengen van de openingstijden van benzinstations langs de snelwegen, en om de service van de horeca langs de wegen te verbeteren ter wille van het toerisme.

SHELL FILM-TOPPERS

De bioscopen in ons land trekken steeds minder bezoek. De bioscoopexploitanten klagen steen en been en zinnen op een modus om hun zalen weer gevuld te krijgen.

Met de Shell-films gaat het steeds beter. Zagen in 1982 niet minder dan 2.144.230 mensen in ons land één of meerdere Shell-films, vorig jaar steeg dit aantal tot 2.187.640.

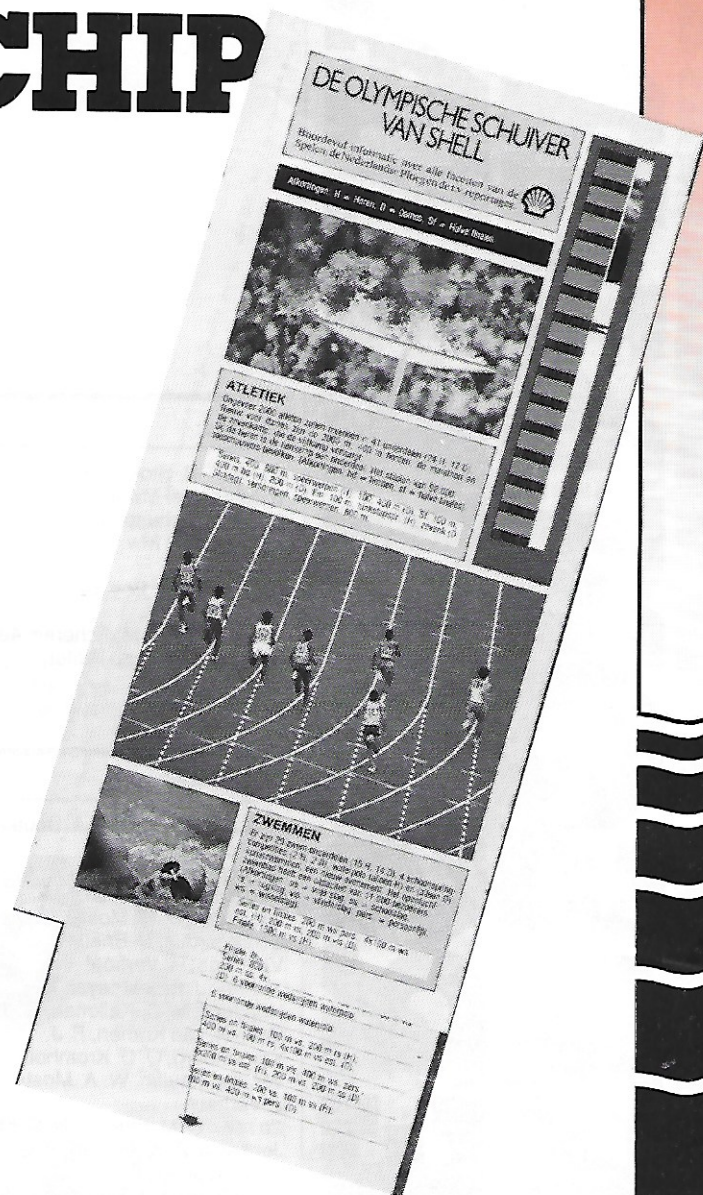
De meest bekeken film in 1983 was 'Tijd voor energie', gevolgd door de nummer één van 1982, 'Levend water'. Verder staan in de 'top tien' van 1983: 'De lage landen', 'Werkpaarden op zee', 'Als auto's konden praten', 'Alles over olie', 'De motor', 'Behoudt het woud', 'Morgen begint de vakantie' en 'De dieselmotor'.

Olympische schuiver

Shell Nederland Verkoopmaatschappij BV speelt in op de belangstelling voor de Olympische Spelen in Los Angeles. Bij aankoop van minimaal één liter Shell-smeerolie krijgt de klant op de meeste verkooppunten een 'Olympische Schuiver' cadeau. Door de schuiver op de juiste datum te zetten, kan bij de diverse takken van sport worden afgelezen welke onderdelen er die dag worden afgewerkt. De schuiver vormt de omslag van een boekje waarin een schat aan informatie over de moderne Olympische Spelen en de zomerspelen in Los Angeles staat vermeld.

Deze actie maakt deel uit van een vrij intensief promotieprogramma, waarmee Shell haar aandeel in de krimpende oliemarkt wil vasthouden en zo mogelijk vergroten.

De film 'Behoudt het woud' ging het afgelopen jaar in première. Deze gaat over de bedreiging van grote regenwouden, die worden aangetast door milieuvervuiling en ontbossing. Shell-medewerkers die één of meerdere films willen vertonen op scholen, clubavonden e.d. kunnen zich voor het verkrijgen van nadere informatie in verbinding stellen met de Shell Nederland Filmcentrale in Rotterdam (telefoon 010-696185). Niet Shell-mensen dienen hiervoor contact op te nemen met de Shell Nederland Filmcentrale in Velp (085-629189).



NIEUWE S.B.S.

Er is weer een nieuwe Shell Briefing Service-brochure verschenen: 'Olie en Gas in 1983'. Deze jaarlijkse uitgave bevat cijfermateriaal over onder meer olie- en gasproductie, de vraag naar en het gebruik van olie en gas, de bezetting van raffinaderijen, het aantal tankers dat over de gehele wereld wordt

ingezet voor het vervoer van olie en gas en hoe het de OPEC-landen in 1983 verging. Vooral die laatste cijfers zijn interessant: het aandeel van de OPEC in de productie van ruwe olie en aardgascondensaten daalde voor het vierde achtereenvolgende jaar. Slechts 33% van de wereldproductie kwam uit de OPEC-landen, in 1979 was dat nog bijna de helft. Exemplaren van de brochure zijn naar de schepen verzonden.

Offering a Fully Integrated
Shipping Service

Abba
Shipping
Limited

HARTLEPOOL (0429 75601)
SEAHAM (0783 814841)
MIDDLESBROUGH (0642 224515)

Zou het zingen minder lucratief zijn geworden?

Gehuwd:

10.04: F. R. Stoker, hoofd voeding, met Mw. E. P. van Wijhe;
13.04: R. Schaap, alg. sch. vakman, met Mw. W. J. van der Haar;
26.04: R. H. J. Bos, 5e wtk. met Mw. E. Bandell;
18.05: G. H. G. M. Scheres, 4e stm, met Mw. J. de Ruiter;

Aflossingen

roff.: A. A. J. Donker, A. Boutkan, J. O. de Visser
gezagv.: D. de Boer, C. J. Clarisse, C. R. Groen, L. A. Groendijk, D. M. Mos, J. S. Schregardus, P. Snel, G. Verbrugh, R. Verhoef
1e stm.: J. Broekmeyer, R. Hendriks, M. C. Kalkman, G. J. Knol, R. van Kranen, F. J. Kronenberg, C. D. Kromhout, W. van der Meulen, W. A. Mostert, A. J. Verheul
2e stm.: C. M. Bianchi, N. C. M. Jonker, J. A. Koenraad, P. C. Mink, J. Schol, P. J. F. Steenbergen, J. Teertstra, J. S. de Vos, P. L. van der Vos
3e stm.: P. D. Blok, R. van der Bos, H. Hennis, D. F. A. Maljers, P. J. Prenen, R. I. de Roos, H. J. M. van der Sijp
4e stm.: R. A. Huting, J. W. Kremer, R. H. Nagel, M. A. Nanlohy
hwtk.: C. C. Bartels, N. C. van der Vecht, S. A. Verhage, O. A. van der Want
2e wtk.: F. A. J. Boot, R. J. Bosman, G. J. van Eyk, A. M. P. B. Fluitsma, J. C. Ganzinga, J. Kruijsse, A. Sloot, J. Smid, H. Tesink, C. G. van der Zwet
3e wtk.: J. P. P. van Alebeek, F. van den Boogaard, W. H. Hennink, J. Kruize, P. van Noort, W. J. Stam
4e wtk.: A. P. P. van den Broek, R. Groeneweg, N. A. Hoek, W. H. Kuyper, W. G. de Leeuw van Weenen
5e wtk.: P. H. Bastin, R. S. H. Fokkinga, D. J. Galama, W. J. D. M. Gakes, A. M. van der Marel, W. G. van Meegen, T. A. Neven, H. J. Pietersma, B. Scholten, R. de Vries, R. T. M. Wilmering, H. B. Stratman
vrn.: G. J. van Delft, T. H. van Vlijmen
vak. 1: J. M. Kools, L. van der Velden
wass.: H. Brouwer, R. Croese, H. Klijnstra, L. Kruik, J. J. Snijders,

G. C. Wiegant
saw.: J. P. Almeida, H. N. Dekker, J. Hendriks, J. A. Schaarman, G. H. de Visser
asaw.: W. P. Guyt
asv.: B. A. Amstelveen, F. F. Beekhuis, G. A. Brand, L. A. Douma, S. J. van der Heide, J. G. M. van Heugten, H. P. de Leeuw, G. S. J. Metzelaar, H. H. van Oostrum Jr., I. Snoek, P. L. Watamaleo, R. Zwart
aasv.: C. J. F. van den Berg, H. van der Laaken, R. Renders, T. C. J. G. Schuit, A. L. P. Valkering
hovo.: B. Gohres, H. W. J. van Haarst, C. P. Hoogesteger, W. F. H. van der Moezel
kok.: R. A. Snel, A. Verbunt
bed.: A. Bottenberg, J. den Hoed, A. Scheffer, L. L. Teveer, I. M. C. Veenstra
hbed.: A. J. J. Ceelen, J. L. F. Romen, L. J. Schalk, C. Westbroek

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
1e stm.: C. P. C. van Goethem, hwtk.: H. L. de Koning, 3e wtk.: F. S. Koolen
m.s. 'Acila'
2e stm.: B. M. Stubbe, wnd. 2e wtk.: J. L. B. de Bruin, 5e wtk.: P. Kees
m.s. 'Acmaea'
3e stm.: R. J. M. Herbes, wnd. hwtk.: J. P. Kalkman, wass.: R. J. G. van der Klis
m.s. 'Acteon'
wnd. gezagv.: J. Baard, 3e stm.: E. J. D. de Leeuw, 4e stm.: H. de Looft, J. P. J. G. IJzerman, 5e wtk.: E. van der Holst
m.s. 'Cardissa'
wnd. 2e stm.: J. L. Pool, 3e wtk.: P. E. Statema, asv.: J. P. W. Dallmeyer, H. Noordam, B. L. Quist, G. Struik, bed.: J. M. M. Behle, hbed.: J. Breyer
m.s. 'Caurica'
1e stm.: J. P. J. M. Cobelens, hovo: G. Barnhard
m.s. 'Cinulia'
1e stm.: H. Sieders
m.s. 'Dallia'
3e stm.: M. J. A. Krijvenaars, vak. 2: A. Costas Ezcurdia
m.s. 'Daphne'
1e stm.: B. Koppe, 4e wtk.: M. B. van der Horst, 5e wtk.: P. Drewes, saw.: F. Kromjongh, C. H. Moerkerk, asv.: M. H. Grootveld
m.s. 'Diadema'
4e wtk.: P. Hesselink, 5e wtk.: J. T. G. Verwey
m.s. 'Felania'
gezagv.: R. van Westendorp, 2e wtk.: E. E. Kreune, asaw.: C. J. Otto, P. Y. van Sluisdam, asv.: A. de Baat, bed.: H. H. P. van Koppen
m.s. 'Felipes'
roff.: J. Gerritsen, gezagv.: W. S. van der Ham, 1e stm.: T. W. Scharrenburg, 3e stm.: A. W. F. Pera, asaw.: J. Hart, asv.: F. G. M. van Kleef, aasv.: P. Raams
m.s. 'Ficus'
asv.: A. C. Dieckman, A. Pervoost
m.s. 'Flammulina'
2e stm.: A. A. Schmidt, 2e wtk.: E. Aanen, 4e wtk.: P. Molendijk, asv.: W. P. L. Broers, aasv.: R. Engelsman
m.s. 'Fossarina'
2e wtk.: J. E. A. Westerbeek, 3e wtk.: J. H. A. Schulten, 4e wtk.: R. F. van Loon, asv.: R. Schaap, R. Vijlbrief, aasv.: P. K. J. van de Bunt, kok: W. N. Top, bed.: A. Barendse, M. Jonkman, ajng.: A. J. Lankhof, J. L. G. van der Loop
m.s. 'Fulgur'
gezagv.: F. W. van Oerle, 1e stm.: W. Kalkman, aasv.: A. van Eysden, ajng.: H. Boontjes, J. P. Snels
m.s. 'Fusus'
2e wtk.: J. J. J. Ludekuse
s.s. 'Kylix'
gezagv.: H. K. Paauw, 2e stm.: H. J. Lenstra, 4e stm.: D. Gadradaj, hwtk.: S. Neeleman, 5e wtk.: R. M. van Sonsbeek
s.s. 'Lacónica'
5e wtk.: H. Roelvink, J. C. Paul
s.s. 'Latia'
akok: R. B. Takke
s.s. 'Lepton'
roff.: W. Schelling, 1e stm.: F. de Vries, 2e stm.: R. van der Voort, 3e stm.: R. F. Portman, 4e stm.: H. B. Stratman, 2e wtk.: C. W. H. van Holthuysen, 4e wtk.: A. van Beek Jr., wnd. 4e wtk.: E. M. Bosch, 5e wtk.: M. Boersma, R. G. Kooiman, vrm.: P. van der Toorn, wass.: S. Y. Tijsma, saw.: J. Booy, J. H. T. M. Vissers, asv.: J. J. van Triet, hovo: H. J. van Alphen, bed.: G. P. Onder de Linden, A. D. Pattiha, hbed.: W. M. Beekman, J. A. Small
m.s. 'Niso'
roff.: F. K. van Westen, 5e wtk.: P. A. B. Snijders, hovo: W. G. Meuleman, vak. 1: H. Bouza Alonso, saw.: J. Farina Cacabelos, J. Figueirido Acevedo, E. Gestido Martinez, A. Loureiro Gonzalez
s.s. 'Ondina'
1e stm.: W. Beekman, 2e stm.: P. A. Vermolen, 4e stm.: G. H. Reitsma, 5e wtk.: E. J. M. Trimbach, hovo: G. van Driel
s.s. 'Onoba'
gezagv.: A. P. J. Ham, 1e stm.: G. L. A. Martens, 3e stm.: J. R. N. de

Bode, 2e wtk.: I. J. Albrechts, 5e wtk.: A. F. den Hengst, J. W. de Vries
m.s. 'Tagelus'
 2e stm.: A. L. M. Nagelkerke, 3e stm.: C. J. M. Roels, 2e wtk.: T. Bakker, 3e wtk.: A. van der Ster, vrm.: J. M. Wiglevan
s.s. 'Vitrea'
 gezagv.: C. P. Schoenmakers, wnd. 2e stm.: L. van den Ende, 2e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld
s.s. 'Zafra'
 gezagv.: A. C. Weide, 1e stm.: G. van der Oord, 2e stm.: D. Dankkaart, 3e stm.: H. J. Otte, 5e wtk.: H. C. van Beek, L. van der Woerd, wass.: J. A. Beukelman
s.s. 'Zaria'
 5e wtk.: R. H. J. Bos, wass.: F. Oostdijk

Uit dienst getreden:

3e wtk.: J. H. van Leuven;
 4e wtk.: D. Struyk;
 alg. sch. vakman: A. R. Oosterhof, J. G. M. van Heugten;
 aank. sch. vakman: S. A. P. van Gils;
 hoofd voeding: F. W. A. van Deursen;

Overplaatsingen:

4e wtk.: L. A. van Beelen – N.A.M.;
 wachtassistent: J. L. Greving – N.A.M.;

Tijdelijke tewerkstelling:

3e wtk.: P. A. van Splunter – Shell Tankers B.V. walorg. afd. DFMP;

Met pensioen:

gezagv.: J. L. Muyskens;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.-th. – N. M. J. Duyn;

Voor de vele blijken van belangstelling en medeleven die ik na het overlijden van mijn man zowel van vloot- als walmedewerkers van Shell Tankers B.V. heb ondervonden, betuig ik allen mijn welgemeende dank.

Mw. A. A. I. Immerzeel-Fiedler

2e Stuurman G.H.V. – J. L. Pool;
 M. J. A. Krijvenaar;
 'B' – P. Hesselink, R. M. van Sonsbeek;

Onze vlootjubilairissen:



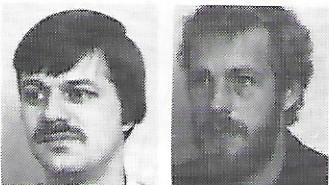
J. Pousada Perez;
 sch. gezel a/w
 10 jaar op
 23.05.1984
J. Schol
 2e stm.
 10 jaar op 01.08.84



C. J. Clarisse
 1e stm.
 25 jaar op 03.08.84
A. A. Schmidt
 2e stm.
 10 jaar op 03.08.94



M. Hus
 gezagv.
 30 jaar op 04.08.84
J. Marijs
 wnd. 3e wtk.
 10 jaar op 04.08.84



P. J. F. Steenberg
 2e stm.
 10 jaar op 04.08.84
R. A. de Lange;
 hoofd voeding
 10 jaar op
 06.08.1984



A. Zwierts
 2e stm.
 10 jaar op 10.08.84
W. G. Kole
 3e wtk.
 10 jaar op 11.08.84



C. A. M. Rovers
 2e stm.
 10 jaar op 11.08.84
E. E. de Rijke
 3e stm.
 10 jaar op 11.08.84



P. A. Ankerman
 hfd. wtk.
 25 jaar op 14.08.84
A. van der Ster
 3e wtk.
 10 jaar op 15.08.84



N. C. van der Vecht
 hfd. wtk.
 25 jaar op 15.08.84
H. A. van der Want
 2e stm.
 10 jaar op 15.08.84



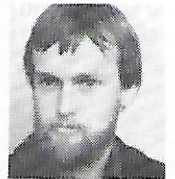
A. J. Leget
 3e wtk.
 10 jaar op 20.08.84
B. L. C. Maas
 3e wtk.
 10 jaar op 20.08.84



J. P. Hendriks
 1e stm.
 25 jaar op 20.08.84



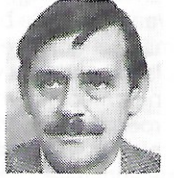
R. van Kranen
 1e stm.
 25 jaar op 20.08.84



P. E. Statema
 3e wtk.
 10 jaar op 20.08.84



O. A. van der Want
 hfd. wtk.
 30 jaar op 25.08.84



J. Broekmeyer
 1e stm.
 25 jaar op 25.08.84



W. J. M. Braeken
 2e wtk.
 25 jaar op 26.08.84



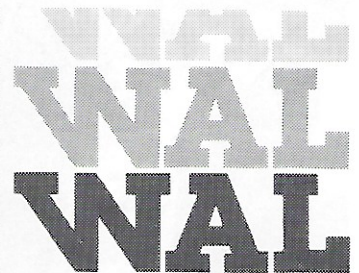
J. J. F. Reitsma
 hfd. wtk.
 30 jaar op 28.08.84



A. Leffers
 2e stm.
 10 jaar op 29.08.84



W. A. van Noort
 hoofd voeding
 10 jaar op
 29.08.1984



In dienst

28.05: Mw. M. Prins (DFF/5)

Met pensioen:

M.i.v. 01.06.1984: N. Coors (DFF/3)

ELF VLOOTCOLLEGA'S MET PENSIOEN

Dinsdag 29 mei jl. was in meerdere opzichten een bijzondere dag. Niet alleen herdacht gezagvoerder Muyskens zijn geboortedag, ook nam hij die dag officieel afscheid van vrienden en bekenden van STBV. Met nog tien andere collega's, vijf gezagvoerders, vier hoofdwerktuigkundigen en een tweede werktuigkundige verliet hij de dienst van de maatschappij om van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

De koffie stond klaar toen zo tegen half vier de eersten van het gezelschap afscheidnemenden in het Shell-gebouw arriveerden. De echtgenotes kregen een handboekje uitgereikt en al heel gauw werden de eerste verhalen van 'weet je nog ...' gehoord.

Met opzet was de spiegelzaal, een kleinere zaal op de tweede verdieping van het Shell-gebouw gekozen als plaats waar de eerste begroeting door enkele maatschappij-vertegenwoordigers plaatsvond. Het vergemakkelijkte ondermeer het maken van de traditionele groepsfoto. Toch werd het nog even goed opletten want een stuk of wat belangstellenden had ongemerkt kans gezien in de groep 'klaar voor de fotograaf' te infiltreren. Ze werden met zachte hand naar elders gedirigeerd. Dat elders was de grote lunchkamer waar zich inmiddels een schare collega's en andere belangstellenden had verzameld om het afscheid mee te maken. Zoals gebruikelijk had de afdeling Catering van Shell Nederland weer haar uiterste best gedaan om het de aanwezigen met hapjes en drankjes naar de zin te maken.

De in de grote lunchkamer bevestigde scheepsbellen vormen niet alleen een mooie entourage, ze kunnen ook worden

gebruikt om een groot gezelschap receptiegangers een ogenblik tot stilte te manen. Het doordringende geluid klonk tot in de verste hoeken van de lunchkamer. Het moment was daar dat onze directeur achter het spreekgestoelte plaatsnam.

Veel gebeurd

De heer Rasterhoff ging, samen met de aanwezigen, in gedachten een flink eind terug in de tijd. Terug naar omstreeks 1950. De afscheidnemenden zaten in die jaren op de zeevaartschool, sommigen bij elkaar in dezelfde klas. Het was in die periode dat de wederopbouw van ons land in volle gang was. Een tijd van hard werken en opoffering. Een tijd waarin heel erg veel mogelijk was. Van bureaucratie was nog nauwelijks sprake. In die jaren werd begonnen met het grootste vloot-nieuwbouwprogramma ooit door Shell op stapel gezet. Een opdracht van zo'n 28 schepen en dat aantal steekt wel schril af tegen de drie LR's die nu voor onze maatschappij in aanbouw zijn. 'Maar', aldus Rasterhoff, 'de gezamenlijke tonnage van toen, vergeleken met de huidige nieuwbouw ontliep elkaar niet veel'. Het reflecteert de schaalvergroting maar ook de personeelsproblematiek. Sinds die vijftiger jaren is er veel gebeurd, veel veranderd en ook veel verbeterd. We zijn van een tijd van opbouw thans in een periode van afbouw terechtgekomen, dat vinden althans de pessimistisch gestemde mensen. Anderen stellen dat het thans een periode van ombouw is. Maar de optimisten onder ons zijn de mening toegedaan dat we ons ook nu in een tijd van opbouw bevinden. Rasterhoff noemde in dit verband een aantal zaken die bepalend zijn voor onze toekomst: het 'Flammulina'-project, de projecten op de beide nieuwe 'C'-schepen, de nieuwbouw

van de LR's. En zich speciaal tot de groep scheidende collega's wendend: 'U hebt de mogelijkheden gecreëerd opdat de jongeren een toekomst zullen hebben. Heel veel dank voor uw grote inzet in opoffering'. Zeer nadrukkelijk betrok onze directeur het thuisfront, in het bijzonder de echtgenotes, in zijn woorden van dank. 'De zeemansvrouw staat achter haar man, naast hem en als dat nodig is, ook achter hem'. Zij in het bijzonder willen wij laten delen in onze huldeblijken, 'en dat mag best eens worden gezegd'. Na de aanbieding van een persoonlijk geschenk aan de afscheidnemenden las Rasterhoff tot slot de inhoud van enkele binnengekomen telegrammen voor o.a. afkomstig van de 'Acmaea' en de 'Onoba'. 'Nog vele gelukkige en gezonde pensioenjaren!' Alle aanwezigen konden zich van ganser harte bij deze goede wensen aansluiten.

Begrip en geduld

Een van de officieren voor wie eveneens die 29e mei het officiële einde van een lange carrière op zee betekende was kapitein Croes. Namens alle collega's die samen met hem afscheid namen dankte hij alle belangstellenden voor hun aanwezigheid. Ook woorden van dank aan de dames en heren van de afdeling Personeel. Hij had grote waardering voor de wijze waarop zij hun werk doen. 'En wij bezorgen ze ongetwijfeld vroegtijdig grijze haren'. Eveneens alle lof aan het adres van de heren van de Postkamer die voortdurend hun best doen om de scheepspost, waar ook ter wereld, zo snel mogelijk aan boord te krijgen. 'In al hun anonimiteit doen ze een prima job'. Kapitein Croes dankte de aanwezige echtgenotes voor hun begrip en geduld in de achterliggende jaren. Maar tegelijkertijd vroeg hij nog wat extra begrip en geduld gedurende de komende maanden, want twee kapiteins op één schip kan wel eens moeilijkheden geven . . .

De gezellige receptie duurde nog geruime tijd, waarna later die avond met enkele maatschappij-functionarissen gezamenlijk werd gedineerd in een nabijgelegen restaurant.

1. gez. J. B. P. Imming, 2. mw. Muyskens, 3. mw. Imming, 4. gez. J. L. Muyskens, 5. gez. J. Priest, 6. mw. Priest, 7. mw. Arkema, 8. gez. H. J. Allaart, 9. hwtk. W. Groenendijk, 10. gez. G. Arkema, 11. hwtk. J. G. Bron, 12. mw. Groenendijk, 13. mw. v.d. Hoek, 14. mw. Croes, 15. 2e wtk. A. de Jong, 16. hwtk. W. J. v.d. Hoek, 17. gez. W. Croes, 18. mw. De Jong, 19. hwtk. C. J. Vermeulen, 20. mw. Vermeulen.

