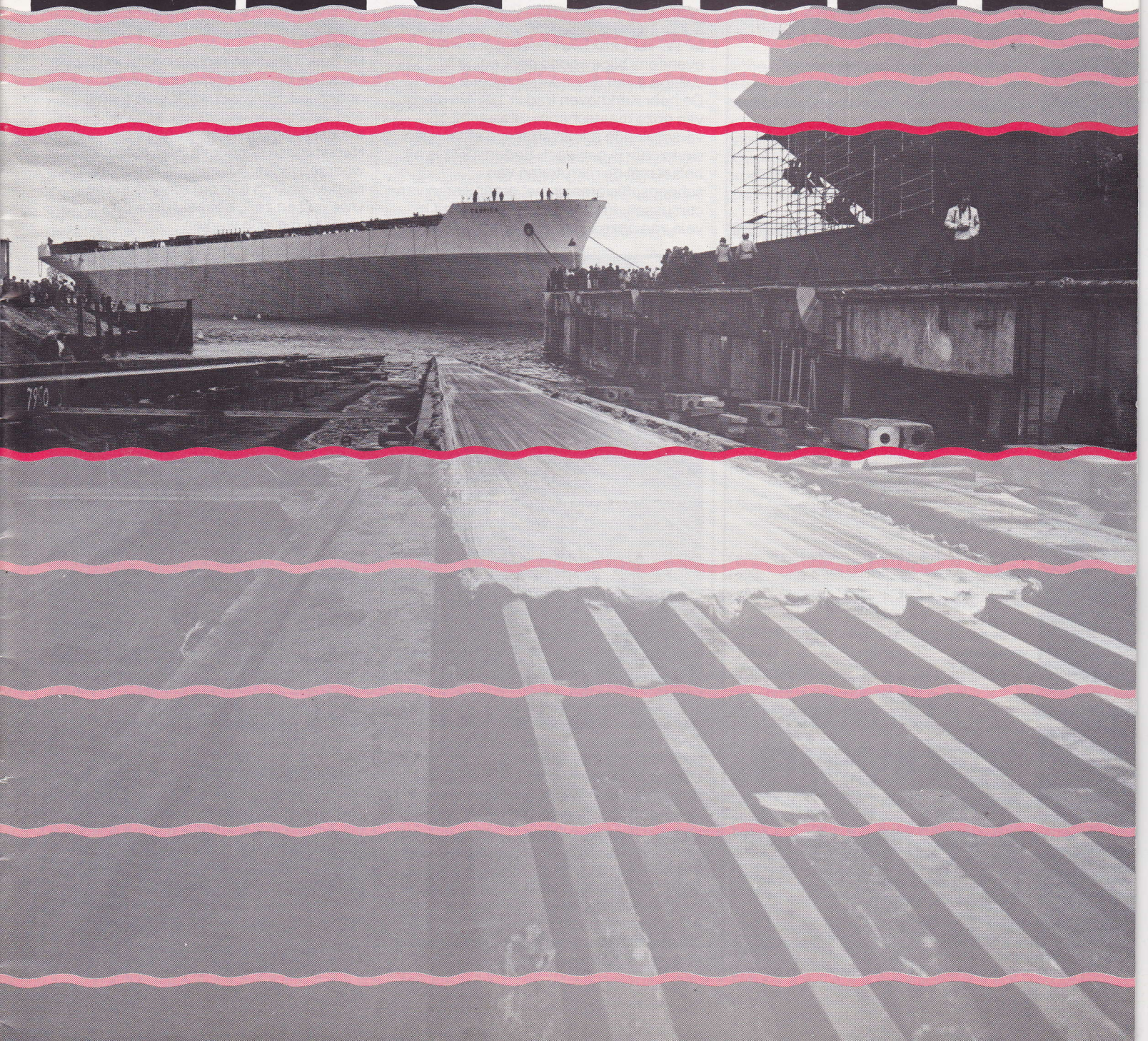


# SCHEEP



# ENIKA

21e jaargang  
nummer 10  
juni 1982



# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Eenentwintigste jaargang, nummer 10  
juni 1982

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

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

Druk  
Tijl Zwollebv

## IN DIT NUMMER

OR-verslag	4
'Caurica' gedoopt en te water	8
Aandelhoudersvergadering	
'Koninklijke'	11
Scheepsherkenning	12
Bollen, duinen en wind	14
Schoonschip	16
Personalia	18

## onderscheidingen

Ter gelegenheid van Koninginnedag is in ons land weer een reeks van onderscheidingen uitgereikt. Ook aan een aantal werknemers binnen de Koninklijke/Shell Groep viel deze eer te beurt. Bij Shell Tankers B.V. waren dit kapitein W. Croes, die werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau, en de heer J. B. Kerkhoven van DFP/1, die de eremedaille in goud verbonden aan de Orde van Oranje Nassau werd toegekend.

Aangezien kapitein Croes zich op die dag aan boord van het s.s. 'Laconica' bevond zullen de versierselen behorende bij zijn onderscheiding op een later tijdstip door de Burgemeester van Gilze en Rijen worden uitgereikt. Wij komen hier nog later op terug.

De heer Kerkhoven werd op 29 april jl., samen met zijn echtgenote en verdere familieleden, ontvangen door de Burgemeester van Heusden, de heer J. J. M. W. Ter Laak. De bijeenkomst werd eveneens bijgewoond door enige collega's van de onderscheidene. De heer Kerkhoven trad in 1947 in dienst van onze maatschappij, alwaar hij op verschillende administratieve afdelingen werkzaam is geweest. Sedert 1971 is hij belast met de rekrutering van scheepsofficieren en het organiseren van cursussen. In de loop der jaren heeft hij vele van onze bursalen begeleid tijdens

Woorden die ook zeer toepasselijk zouden zijn geweest bij bovengenoemde plechtigheid werden een paar dagen later, op 3 mei, uitgesproken door de Directeur-Generaal voor Energie van het Ministerie van Economische Zaken, drs. W. H. J. Tieleman: 'Shell heeft goede mensen in dienst en ik ben blij dat er vandaag aanleiding is om aan enkele van hen enige extra aandacht te geven'. Hij sprak ze uit ter gelegenheid van de uitreiking van onderscheidingen aan drie collega's van de jubilerende Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. Deze maatschappij gedenkt dit jaar haar 75-jarig bestaan.

Ook bij de Shell als organisatie stond de heer Tieleman even stil. Hij sprak zijn grote waardering uit voor hetgeen Shell doet in Nederland en voor Nederland. Het inmiddels tot algemeen onderwerp van gesprek geworden 'gentlemen's agreement' noemde hij één van de beste overeenkomsten die tussen het bedrijfsleven en de overheid gesloten kunnen worden. Dat er niettemin zo veel kritische geluiden worden gehoord, komt naar zijn mening doordat er vaak met te weinig kennis van zaken over wordt gesproken.

De heer Tieleman merkte op dat indachtig het spreekwoord 'onbekend maakt onbemind' Shell zelf wellicht té weinig aan het publiek laat weten, wat de maatschappij betekent voor de Nederlandse economie. Hij besloot zijn woorden aldus: 'Overigens wordt de manier waarop een organisatie als de Uwe reilt en zeilt, bepaald door de mensen die er in werken'.



hun studie aan een van de Hogere Zeevaartscholen. Hij onderhoudt daarvoor ook intensieve contacten met de ouders of verzorgers van onze bursalen, de directeuren en leraren van Hogere Zeevaartscholen en de officieren van de aan de scholen verbonden internaten. Niet alleen als blijk van waardering voor het werk dat de heer Kerkhoven voor onze maatschappij doet en gedaan heeft werd hem deze eremedaille toegekend. In het bijzonder zijn grote verdiensten in het verzet tijdens de tweede wereldoorlog droegen in hoge mate daartoe bij.

## Mededeling

De heer W. L. Westhoff (DFP/13) heeft zijn tijdelijke tewerkstelling aan de wal per 31 mei beëindigd in verband met zijn indiensttreding bij Shell Tunirex. Hij is opgevolgd door 1e stuurman J. W. Nieuwerf, die zijn werkzaamheden reeds op 3 mei jl. heeft aangevangen.



## Shell start olieproductie voor de kust van Tunesië

Tegen het einde van dit jaar zal Shell Tunirex het 42 km uit de kust van Tunesië gelegen Tazerka olieveld via een speciaal ontwikkeld systeem in productie brengen. Shell Tunirex heeft hierbij de leiding van een gezamenlijke onderneming met de Italiaanse oliemaatschappij Agip en de Tunesische maatschappij Etap. Van Shell Tankers B.V. zullen 31 officieren en een gezelschap op het ten behoeve van dit project te gebruiken productie- en opslagschip worden tewerkgesteld. Zij zijn hiertoe in dienst van de Exploratie en Productie functie overgegaan.

Het in 1979 ontdekte Tazerka olieveld heeft een geschatte reserve van 10 miljoen vaten. De zeediepte ter plaatse varieert van 140 tot 220 meter. De productie uit dit veld zal 10.000 vaten (van 159 liter) per dag bedragen en is slechts economisch mogelijk met toepassing van dit nieuw ontwikkelde, drijvende productiesysteem. Met gebruikmaking van conventionele methoden, een vast platform van staal of beton met een pijpleiding naar de kust, zou het veld niet economisch produceerbaar zijn. Het productiesysteem wordt de komende maanden geïnstalleerd en bestaat uit een permanent aan een boei gemeerde tanker met op het dek de nodige faciliteiten voor stroomvoorziening,

alsmede controle-apparatuur en behandelingsinstallaties ter besturing van de olieproductie.

Het ontwerp van de behandelingsinstallatie en de integratie van de productie-faciliteiten met de tanker werden uitgevoerd door Coasterminals B.V., Den Haag. De productie-installaties werden vervaardigd door de Hollandse Constructie Groep B.V. te Leiden en de dieselfgeneratoren door Bolnes Motorenfabriek B.V. te Krimpen aan de Lek. Voorts zijn tientallen Nederlandse toeleveringsbedrijven bij dit project betrokken geweest. Het gehele verankeringsysteem werd ontworpen en tijdens de constructiefase begeleid door S.B.M. (Single Buoy Mooring) te Monaco, een dochteronderneming van I.H.C. te Rotterdam.

De tanker die tevens dient als opslag voor de geproduceerde olie, is de aangepaste, 210.000 ton metende Shell-VLCC 'Murex', die thans op de werf van Compagnie Navals de la Ciotat bij Marseille wordt verbouwd. De olie zal met regelmatige tussenpozen door 'pendel'-tankers worden afgevoerd. De productie vindt plaats uit vier putten met op de zeebodem geplaatste afsluiters. De diepste put ligt op 220 meter onder de waterspiegel. De meerboei is bevestigd aan een 140 meter

lange cilinder met een doorsnede van 5 meter, waar doorheen alle productie- en controleleidingen lopen. Deze in schaal en uitvoering zeer geavanceerde onderwater-technologie maakt het bovendien mogelijk om te zijner tijd de productie te bevorderen door water en gas te injecteren.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1849	7.4.82	Kunstvezelstoffen (PCOR)
1850	15.4.82	Bemanningsstaat bij aankomst/vertrek
1851	15.4.82	Corr. serie No. 3 op deel III scheepsregl.
1852	23.4.82	Feestdagen (PCOR)
1853	28.4.82	Corr. serie No. 2 op deel I scheepsregl.
1854	29.4.82	Koninklijke onderscheidingen (PCOR)
1855	29.4.82	Koersen (PCOR)
1856	29.4.82	Aanstellingen (PCOR)
1857	7.5.82	OR-overlegvergadering (PCOR)
1858	10.5.82	Agentschap Curaçao (PCOR)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

# OR-OR

Een lange agenda lag er klaar voor de O.R.-leden die op 22 en 23 april jl. aan de vergaderingen deelnamen. Daarbij enkele bijzonder belangrijke punten, met name een voorgenomen reorganisatie van de civiele dienst. Ook bij de mededelingen van de bestuurder tijdens de overlegvergadering waren er punten waarvan de gevolgen, met name wat betreft de promotiekansen, niet onderschat mogen worden.

## VERSLAGGEVING

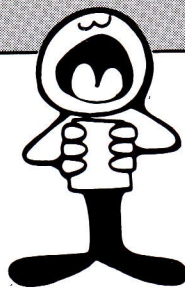
Alvorens een verslag te geven van al hetgeen op die twee dagen vergaderen van de ondernemingsraad ter sprake kwam, eerst iets over de verslaggeving zelf. Van enkele leden van de achterban was de opmerking binnengekomen, dat de verslaggeving in het verleden 'nogal summier en gebrekkig' is geweest. Niet dat om een gedetailleerd verslag werd gevraagd, maar wel om een verslag waaruit blijkt wat de O.R. doet, waar zij mee bezig is, wie er wat doet, wie een 'statisch' lid is (dus z'n mond nooit opendoet), wie voor of tegen een voorstel is, enz. Op die wijze, aldus schrijvers van de brief, kan de achterban de vinger aan de pols houden en ten minste vaststellen of op de juiste personen de stem is uitgebracht.

De raad achtte een dergelijk verslag, ook redactioneel, niet haalbaar. Het zou erop neer komen, dat vele pagina's in dit blad gevuld zouden worden met details, opmerkingen, voor- en tegenargumenten en stemverklaringen over elk besproken punt. Een verslag zou ontstaan, dat zodanig lang en gecompliceerd is, dat men als het ware door de bomen het bos niet meer ziet. Echter, om aan de op zichzelf niet onredelijke wens tegemoet te komen, stelde de raad nadrukkelijk dat

- het verslag van de O.R.-vergaderingen voor iedere stemgerechtigde ter inzage ligt
- de stemverklaring van een O.R.-lid in het verslag zal worden opgenomen als hij of zij daarom nadrukkelijk verzoekt en de raad ermee akkoord gaat
- de verslaggeving in dit blad minder summier dient te worden dan in het verleden gebruikelijk.

## DE CIVIELE DIENST

Veel tijd en aandacht is door de raad besteed aan een 'informatiestuk', door de maatschappij opgesteld, omtrent een



## Andere opzet van de civiele dienst Geen verbetering van de vlootsituatie Surplus in laagste rangen blijft aanhouden Bestandlijst senior-rangen

voorgenomen proef met een gewijzigde CD-organisatie. Tijdens de overlegvergadering gaf de bestuurder hierop nog aanvullende toelichting, waarbij hij o.a. stelde dat

- reeds vorig jaar door de O.R.-PLA-commissie was gevraagd de organisatie in de civiele dienst te heroverwegen
- door een onafhankelijke deskundige na een onderzoek aan boord voorstellen waren gedaan, waarin enkele gericht op mogelijke verhoging van de efficiency
- de vlootsituatie en het personeelsbestand van dien aard zijn, dat de tot dusver gevoelde noodzaak voor een permanente opleidingsfunctie (de 5e man in de C.D.) kan komen te vervallen

*Alvorens verder in te gaan op de reorganisatie zoals voorgesteld door de maatschappij en de daarover door de raad uitgebrachte 'aanbevelingen', zij duidelijk gesteld dat bij dit alles uitgegaan wordt van één restaurant voor alle opvarenden, met daarnaast een 'duty messroom', die slechts onder bepaalde omstandigheden mag worden gebruikt.*

### Wat stelt de maatschappij voor?

Zonder alle details op te sommen, gaat het ingevolge het voorstel van de maatschappij erom (en als zodanig was het ook tevoren met zowel de PLA-commissie als met de Commissie Vlootaangelegenheden besproken):

- de opleidingsfunctie dient te vervallen nu de vloot zodanig wordt ingekrompen, dat een speciale opleidingsfunctie overbodig is, zeker bij de huidige ruime personeelssituatie
- de hovo een coördinerende taak te geven met directe verantwoording aan de gezagvoerder
- de functie hoofdbediende in de toekomst te laten vervallen (maar hij behoudt zijn huidige gage, dus géén

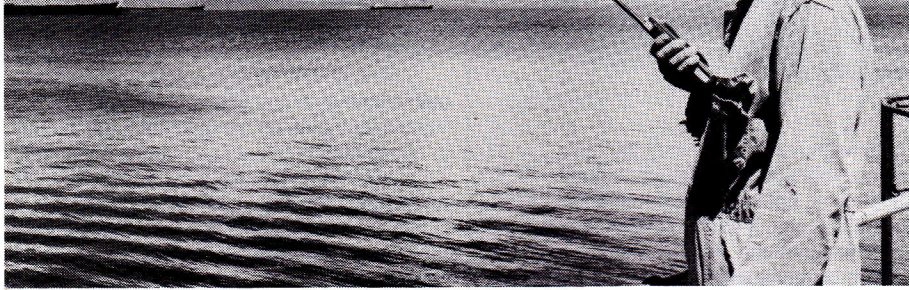
achteruitgang in inkomen)

- strikte maaltijduren in te voeren
  - de algemene werkploeg te laten inspringen bij het onderhoud van de openbare ruimten wanneer de C.D. dit werk niet aan kan
  - meevarende echtgenotes zelf het onderhoud van de eigen accommodatie te laten verrichten
  - de scheepswasserijwerkzaamheden anders te organiseren
  - een serie arbeidsbesparende maatregelen in te voeren, o.a. geer koffie/thee meer serveren op de brug en vereenvoudiging van de avondmaaltijd
- Nogmaals stelde de bestuurder, dat een en ander beslist niet ertoe zal mogen leiden, dat concessies worden gedaan aan essentiële zaken die het leefklimaat aan boord beïnvloeden.*

En ofschoon het wel degelijk de bedoeling is de nieuwe organisatie op de gehele vloot in te voeren (het is géén PLA-project), zal met de acht F-schepen worden begonnen. Bovendien zal de maatregel eerst op één F-schip worden uitgetoetst, met ex-hovo Van Schuppen – DFMO/7 – gedurende ongeveer een maand als begeleider. Hij zal daarbij o.a. een gespecificeerde manurenverdeling op schrift stellen, waarna het aldus ontstane 'draaiboek' aan de gezagvoerder ter hand zal worden gesteld, opdat deze de dan geldende gang van zaken zal continueren. Daarna gaat Van Schuppen naar het volgende schip, enz.

In zo'n georganiseerde civiele dienst is, aldus het maatschappij-informatiestuk, de maximale bezetting 28 personen. Meevarende echtgenotes worden als 50% arbeidsverzuwend voor de civiele dienst beschouwd. De maatschappij is op dit aantal van 28 gekomen, omdat het in het verleden al eens is voorgekomen dat een bezetting van 28 (dat wil zeggen:

... opgelegde vloten ...



inclusief de civiele dienstleden) haalbaar is voor 4 man in de civiele dienst.

### Raad heeft het er moeilijk mee

Dat kan met recht gezegd worden: ook al was het onderwerp tevoren met de PLA-commissie en de Commissie Vloot-Aangelegenheden besproken en toegelicht, ter vergadering zag men toch een aantal bezwaren aan het plan kleven. Trouwens, zo vroeg de raad zich af, in hoeverre kan de O.R. nog invloed uitoefenen? Weliswaar is de argumentatie van de maatschappij begrijpelijk (minder mensen aan boord, kleinere vloot, arbeidsbesparende maatregelen), maar er zijn toch een aantal facetten die de raad ertoe brengen ook uiterst kritisch de details van het informatiestuk door te nemen. Zo wordt door de maatschappij voorgesteld: de functies hovo, één bediende/kok en twee bedienden. Als wordt bedacht, dat degenen die onder bepaalde omstandigheden van de duty mess gebruik mogen maken, zelf de maaltijd in de kombuis moeten halen, is het toch beter als daar een man staat die de uitgifte in de hand houdt en bovendien normale kokwerkzaamheden kan verrichten. Trouwens, veronderstel dat de hovo een keer ziek is; het minste wat je dan moet hebben is toch iemand die de kookkunst goed machtig is. Daarom: geen bediende/kok, maar kok/bediende. Bij zijn andere werkzaamheden opgeteld, ziet de raad deze functie wel zwaarbelast. In het informatiestuk wordt de bediende/kok namelijk ook belast met het ontbijt in het restaurant alsmede met wasserij-werkzaamheden. Een bezetting van 28 opvarenden als maatgevend voor 4 man in de civiele dienst vindt de raad te hoog gegrepen.

Temeer omdat in het incidentele geval waar de bestuurder het over had, een bijzonder ervaren civiele-dienstploeg aan boord van het betrokken schip dienst deed. En dat kan je toch moeilijk maatgevend noemen.

Na uitgebreide discussie komt de raad dan ook tot een serie 'aanbevelingen', die vóór de 2e overlegvergadering schriftelijk aan de bestuurder worden voorgelegd en in de vergadering mondeling toegelicht. Hetgeen hierboven omtrent de kok/bediende is gezegd (met de nadruk op kok) is daarin zonder meer vastgelegd. Wat betreft de twee bedienden, zij dienen niet alleen de middag- en avondmaaltijd in het restaurant te verzorgen, zoals voorgesteld, maar ook het ontbijt. In verband met de gewijzigde taak, zal de wasserij-apparatuur 'kwantitatief en kwalitatief' voldoende moeten zijn, opdat de twee bedienden deze taak goed aan kunnen.

De raad houdt ook vast aan in principe 24 personen en slechts voor korte perioden mag dit tot maximaal 28 personen oplopen, bij 4 man in de C.D.

En als dan het gebruik van maaltijden in het restaurant wordt geconcentreerd, zo stelt de raad, stel dan bindende richtlijnen op, waarbij de openingstijden zijn tussen 07.30 – 08.30 voor het ontbijt 11.30 – 13.00 voor de middagmaaltijd 17.30 – 18.30 voor de avondmaaltijd.

Wat de duty messroom betreft, te gebruiken:

- voor het ontbijt van de werkploeg (wegens tijdgebrek)
- tijdens werkzaamheden die niet kunnen worden onderbroken
- voor het verstrekken van maaltijden aan walploegen. Dus géén invasie meer van allerhand functionarissen in het

restaurant, zoals in sommige buitenlandse havens nogal gebruikelijk is. De kok/bediende helpt de klanten in de duty mess dan aan hun maaltijd (géén serveren) en doet de afwas.

Bovendien wil de raad dat de rapportage door Van Schuppen vergezeld gaat van een rapport van gezagvoerder en hovo van het betrokken schip en besproken wordt met de O.R. Indien blijkt, dat een en ander toch leidt tot afbreuk aan het sociale of werkklimaat, dan de proef bijsturen of geheel stoppen. Achterstallig onderhoud (vervuiling!) moet beslist worden voorkomen en de representatie naar buiten mag niet in het gedrang komen.

### Reactie bestuurder

De bestuurder kon waardering opbrengen voor de kwaliteit van de aanbevelingen. Hij stelde verder, dat begeleider Van Schuppen inderdaad bijzondere aandacht moet schenken aan de juiste verdeling van de werkzaamheden tussen kok/bediende enerzijds en de twee bedienden anderzijds. Wat betreft de duty messroom, bleef hij erbij dat gebruik van deze ruimte tot de uitzonderingen moet behoren en hij wilde daarom de resultaten van de praktijkproef afwachten.

Wat maaltijdbereiding betreft, zij vervolgde de bestuurder, ziet hij qua werkbelasting weinig verschil tussen 24 en 28 personen. Wel wat schoonmaak van de hutten betreft. Zijn voorkeur blijft naar 28 personen gaan als grens, waarbij – indien werkelijk noodzakelijk – incidenteel de algemene werkploeg voor onderhoud van algemene ruimten kan worden ingezet.

Hij zegde toe dat, wanneer de praktijkproef op het eerste schip uitwees dat de voorstellen niet haalbaar waren, de situatie opnieuw zou worden bezien in overleg met de O.R. Het rapport van de begeleider dient daarbij aan de gezagvoerder/hovo te worden voorgelegd, die dan hun commentaar eraan toe dienen te voegen. Kortom: een deel van de aanbevelingen vond hij zonder meer acceptabel, maar de praktijk zal toch moeten uitwijzen wat de beste oplossing is. Wel stelde hij, dat wanneer gedurende enige tijd meer dan 28 man aan boord zijn (inclusief meevarende echtgenotes die dan voor 50% meetellen), een 5e C.D.-man aan boord zal worden geplaatst. Bij dokking daarentegen wilde hij wat de bezettingsgraad betreft meer vrijheid, met name wanneer de opvarenden aan de wal hun maaltijd moeten gebruiken.

### Schorsing

Niet zo gebruikelijk, maar uiteraard wel toegestaan is een schorsing van de vergadering. Zowel de bestuurder kan daarom vragen voor nader intern overleg als de ondernemingsraad. In dit geval was het de raad, die zich over de reactie van de bestuurder op de gedane aanbevelingen wilde beraden. Daarbij werd vooral ingegaan op het aantal opvarenden waarbij een civiele dienst van 4 man nog acceptabel zou zijn. Zeer duidelijk kwam daarbij naar voren, met name uit de aanwezige leden van

## O.R.-allerlei

*Wegens overplaatsing van O.R.-lid Spoelstra naar de NAM is de eerste reserve in Groep A: R. W. Overdijkink, aangezocht de vacature te bezetten, waar hij positief op heeft gereageerd.*

*Herhaling van brandweercursussen kan voorlopig niet worden gerealiseerd door beperkte capaciteit op de Rotterdamse brandweercursus. Collega's die hiervoor in aanmerking komen en nog nimmer een dergelijke cursus volgden, hebben daarom voorrang.*

*De tanktoelage voor aan boord meevarend walpersoneel wordt verhoogd tot f 20 per dag. Bij een oriëntatieris is er een toelage van f 40 per reis. Slechts een bescheiden deel van de toelagen is vrijgesteld van belasting.*

*Meerdere O.R.-leden meldden, dat het SGO-project dankzij het artikel in 'Schip en Ka' nu aan velen duidelijk was geworden. Daarbij vroeg men zich af of door eerdere publicatie de ontstane misverstanden zowel binnen als buiten de maatschappij niet hadden kunnen worden voorkomen.*

*Er komen binnenkort weer introductiecursussen voor die walcollega's die in 1981 en 1982 nieuw bij ons kwamen.*

groep B, dat het niet alleen ging om de civiele dienst zelf, maar ook om de service aan de opvarenden wanneer er een onderbezetting in de civiele dienst was.

Nadat de bestuurder en Van Dalen, hoofd afdeling Personeel, die normaliter altijd de bestuurder begeleidt bij de overlegvergadering, weer ter vergadering waren genood, werd hun medegedeeld, dat de raad vasthoudt aan 24 personen, met slechts incidenteel, voor **korte** perioden, een olopende scheepsbezetting tot maximaal 28 man, wat dan de absolute grens is. Bovendien: bij dokkingen zonder meer uitbreiding tot 5 man in de civiele dienst en géén uitzondering hierop.

### Reactie

De bestuurder reageerde hierop met te zeggen dat hij heel goed heeft geluisterd naar wat de raad te berde heeft gebracht, maar dat hij blijft bij het plan zoals voorgesteld en wil kijken hoe het in de praktijk uitwerkt.

### VLOOTBESTAND

Het gaat nog steeds niet goed in de tankvaart. Wel heel duidelijk komt dit naar voren als men de kranten goed leest. Tankers worden opgelegd en afgestoten. De Esso-vloot stoot 11 VLCC's af, VLCC's van Nederlandse rederijen worden opgelegd, ondanks dat ze nog bijna nieuw zijn.

Grote bekende onafhankelijke buitenlandse tankerreders failliet. Kortom: de situatie is somberder dan wij een jaar geleden dachten, aldus de bestuurder. De grote vraag is: how low can we go? Toen vorig jaar juni werd gesteld, dat we

*Meer collega's nodig voor platforms in de Noordzee*

in 1986 niet meer tankers in beheer zouden hebben dan 25, werd eraan toegevoegd dat getracht zou worden de inkrimping zo geleidelijk mogelijk te doen plaatsvinden.

Als de huidige marktsituatie in ogenschouw wordt genomen, ontkomt men niet aan het gevoel, dat die geleidelijkheid wel eens in het gedrang zou kunnen komen.

### PERFORMANCE STBV

Als men de performance van STBV in 1981 in enkele woorden wil samenvatten – en daarbij ter vergelijking neemt het budget zoals dat in 1980 voor het jaar 1981 was opgesteld – dan zou je zeggen: de performance was niet zo best. Maar, aldus de bestuurder, je kunt je natuurlijk afvragen of dat budget wel goed was? En dan zou je wel eens tot een heel andere uitspraak kunnen komen.

Het gaat er om waarmee je de performance wilt vergelijken. Gesteld mag worden, dat ook in 1981 de ladingbehandeling gemiddeld beter was dan bij 'derden'. Objectief beschouwd was de performance niet slecht, maar op bepaalde punten kan die in 1982 nog verbeterd worden. Als wij nu de recente dokkingen nemen van de 'Sepia', de 'Kylix' en de 'Acmaea', dan blijkt dat de eerste signalen bemoedigend zijn. Zeker de 'Kylix' en de 'Acmaea' zijn binnen de gebudgetteerde dokperioden gebleven en ook qua kosten is er geen overschrijding van belang.

De 'Sepia' heeft enkele dagen langer gedokt dan gebudgetteerd, maar is qua kosten ook binnen de norm, dankzij de eigen schoonmaakwerkzaamheden. Echter, als we bedenken dat ook nog enkele grote schepen moeten worden gedokt, dan is er nog een moeilijke fase voor de boeg. Pas dan kan het bewijs worden geleverd, dat we op de goede weg zijn met de dokkingen.

Ook wat olieverontreiniging betreft, sloeg de STBV-vloot in 1981 een goed figuur. Van de acht 'oil spills' waren er slechts twee te wijten aan het schip zelf; en die verontreinigingen waren van weinig betekenis. Wat de 'Ondina' betreft bij Hamburg, maar dan hebben we het over 1982 (zie Nieuws van Shell Tankers): er is nog geen inzicht in de juiste toedracht. Alhoewel de maatschappij gedekt is tegen eventuele kosten voortvloeiend uit verontreiniging, moet bedacht worden, dat een gebeurtenis altijd de premie voor de komende jaren omhoogdrukt, dus toch nadelige gevolgen wat het kostenaspect voor onze vloot betreft.

De performance van de vloot in het jaar 1981 zal verder ter sprake komen in de a.s. juni-vergadering. Dit geldt eveneens voor 'veiligheid', een agendapunt dat weliswaar ook op deze vergaderingen

Aanwezig op de O.R.-vergaderingen van 22 en 23 april jl. waren  
**Groep A:** C. L. Fehrmann, R. Jousma, W. Kalkman, R. Romijn, J. R. Spoelstra  
**Groep B:** R. P. L. Verhoeve, A. Vrolijk  
**Groep C:** J. van Duuren, C. M. A. de Goey, P. Huigen, E. M. Koot, H. P. J. Kosten  
Voorzitter tijdens de overlegvergadering met bestuurder was P. Huigen

besproken is, maar bij de bespreking van het Sociaal Jaarverslag in juni weer ter sprake zal komen.

### Raamagenda voor juni 1982

*Sociaal jaarverslag 1981*  
*Financieel jaarverslag 1981*  
*Leef- en werkklimaat aan boord*  
*(trillingen, geluidhinder, lading- en ketelgassen)*  
*Taken en bevoegdheden diverse commissies.*

### PERSONEELSSITUATIE

#### Wal

In het 1e kwartaal 1982 is 1 walcollega gepensioneerd, 1 heeft ontslag genomen en 2 zijn er overgeplaatst, hetgeen de vaste bezetting van 119 man per 31 december heeft teruggebracht tot 115 per 31 maart jl.

#### Vloot

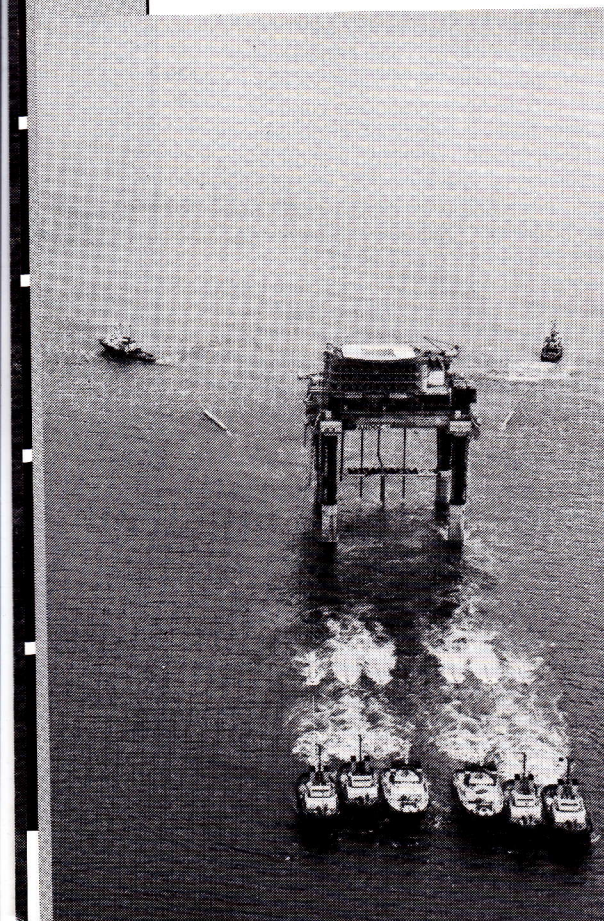
Inmiddels zijn weer 6 collega's definitief overgeplaatst naar Tunirex. In de 2e helft van mei zijn dezen gevolgd door nog 26 collega's. Ook naar de NAM zijn enkele overplaatsingen gerealiseerd, terwijl deze maatschappij haar personeelsbehoefte op langere termijn aan ons heeft opgegeven. Hieruit blijkt, dat dit jaar circa 10 jongere werktuigkundigen met 'B'-diploma in aanmerking zouden kunnen komen voor overplaatsing, reden om allen (dus ook degenen die zich niet voor een walfunctie hadden aangemeld) die wat leeftijd betreft in aanmerking zouden kunnen komen voor zo'n functie, aan te schrijven, met vermelding van de arbeidsvoorwaarden.

#### Junior-rangen

In de lagere rangen, 4e stuurlieden/5e werktuigkundigen, is een vrij groot surplus dat nauwelijks afneemt. Reden voor de maatschappij om hen schriftelijk te benaderen en eerlijkheidshalve erop te wijzen, dat de promotiekansen kleiner zijn dan in het verleden het geval was. Sommigen van hen ambieerden mogelijk een walfunctie, doch voelen zich geremd door vaarverplichtingen uit hoofde van verleende studiebeurzen. Zij zijn er nu op geweest, dat over ontheffing daarvan valt te praten. Met andere woorden: zo'n verplichting behoeft hen niet te weerhouden een alternatieve werkring te aanvaarden.

#### Senior-rangen

Ook bij hoofdwerktuigkundigen, 2e werktuigkundigen en 1e stuurlieden is een surplus ontstaan. Weliswaar zullen in de nabije toekomst enkele promoties tot gezagvoerder plaatsvinden en op langere termijn tot hoofdwerktuigkundige, maar niet in grote aantallen. Omtrent het promotiebeleid zijn



geleidelijk wat verschillen ontstaan tussen theorie en praktijk. Net als aan de wal moet promotie plaatsvinden op basis van behoefte en gebleken geschiktheid van de kandidaat. Daarbij wordt voor scheepsofficieren uiteraard de bestandlijst gehanteerd. Het is, zo zei de bestuurder, echter onjuist **alleen** af te gaan op de plaats van betrokkenen op de bestandlijst. Wanneer men niet bewezen heeft over alle benodigde capaciteiten voor de volgende rang te beschikken, wordt niet zonder meer de plaats op de bestandlijst als doorslaggevend beschouwd. In de komende jaren zullen de 15 volgens de lijst voor promotie aan de beurt zijnde 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen kritisch worden gevolgd qua geschiktheid voor de rang van gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige. Dit niet in negatieve zin, maar in positieve zin, d.w.z. blijken er tekortkomingen dan krijgen zij de kans hieraan iets te doen; door extra begeleiding bij voorbeeld, het laten volgen van een werkoverleg of andersoortige cursus dan wel het opdoen van een gewenste ervaring. Dit wil nu ook weer niet zeggen, dat iemand die net iets beter is dan degene die voor hem op de lijst staat, voorkeur krijgt. Zo lang men aan de **norm** voldoet en er ruimte voor promotie is, komt men als men volgens de bestandlijst aan de beurt is, voor promotie in aanmerking. Zijn er evenwel duidelijke tekortkomingen, dan krijgt men eerst de kans hieraan iets te doen maar wordt men eventueel gepasseerd als de norm nog niet is bereikt. Op zich zelf is dit niets nieuws: het geldt in zekere zin ook voor de andere rangen.

#### **Wachtassistenten**

De NAM heeft inmiddels drie wachtassistenten van ons overgenomen en tewerkgesteld in Rijswijk. Op de platforms in de Noordzee zijn meer collega's van dit kaliber nodig. Maar kandidaten dienen wel hun Voorlopig Diploma te hebben. Per brief zijn inmiddels de wachtassistenten aangeschreven om hen op deze overplaatsingsmogelijkheid te wijzen.

## **Commissies**

*De Centrale Ondernemings-Raad heeft een commissie 'Bedrijfscontinuïteit en Werkgelegenheid' ingesteld. Deze commissie heeft tot taak de samenhang tussen bedrijfs- en personeelplanning zichtbaar te maken aan de achterban. Binnen Shell Nederland zal de commissie gesprekken voeren over werkgelegenheid, investeringen en public relations, om duidelijkheid te krijgen over verschillende aspecten van het Shell-beleid. De commissie denkt met haar werk coördinerend te kunnen werken ten behoeve van de COR-commissies en de lokale raden. Als lid namens onze ondernemingsraad is Kalkman hierin gekozen.*

*Bij diezelfde COR is een commissie 'Pensioenen', waarin Kalkman eveneens zitting heeft genomen. De pensioenmaterie is echter zeer gecompliceerd en in verband met op handen zijnde wijzigingen wordt nagegaan of het niet beter is in onze O.R. een zgn. 'ad-hoc commissie' in te stellen, waarna het reglementair is toegestaan een deskundige aan te trekken. Het gaat immers om de belangen van zeer velen!*

*De COR-bulletins worden nu ook naar de schepen toegezonden voor ophanging op de publicatieborden.*

*De PLA-commissie van de ondernemingsraad wil van haar naam af. Voorgesteld is deze commissie voortaan te betitelen als CMB = Commissie Moderne Bedrijfsvoering.*

*R. Verhoeve, ter vergadering voor het eerst aanwezig omdat hij voor de retraite niet bijtijds kon worden afgelost, kreeg niet alleen een woord van welkom, maar werd tevens benoemd tot ad-hoc lid van de Commissie Sociaal Beleid.*

*De Commissie Financieel Economisch Beleid voelt zich nog niet 100% thuis in het gepresenteerde cijfermateriaal. Van Zanen, hoofd van de Financiële Afdeling, gaat nu samen met Tythof, hoofd van de boekhouding, een volle dag voorlichting geven aan de commissieleden.*

Tevens worden zij daarin gevraagd aan de maatschappij op te geven wat hun plannen zijn ten aanzien van verdere studie als zij hun vaartijd hebben behaald.

#### **Spaanse scheepsgezellen**

In antwoord op een desbetreffende vraag bevestigde het hoofd van de afdeling Personeel, dat het aantal bij ons varende Spaanse scheepsgezellen vermindert.

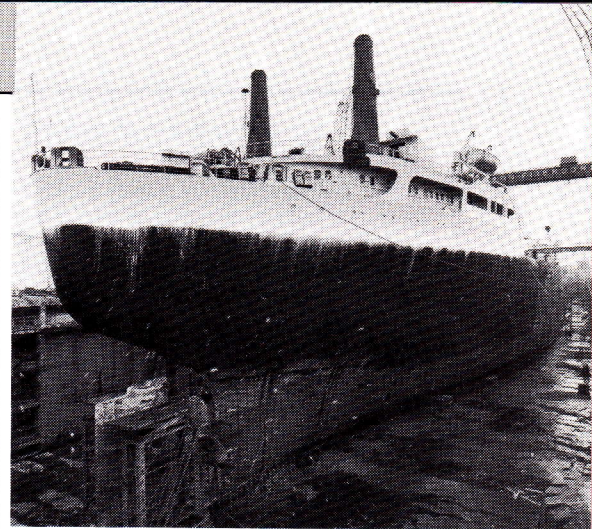
#### **WERKOVERLEG VLOOT/WAL**

De cursus Werkoverleg voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die regelmatig doorgang vindt, wordt nu geopend door een der leden van het managementteam. De slotsessie, waarop menige vraag door de deelnemers wordt gesteld, wordt bijgewoond door hetzij de fleet manager hetzij het hoofd van de afdeling Personeel. Dit heeft geleid tot gunstige reacties. Wel is duidelijk dat werkoverleg vloot/wal steeds meer een onderwerp van gesprek wordt. Weliswaar is werkoverleg vloot/wal van geheel andere aard dan aan boord of aan de wal, maar goed werkcontact is zeker nodig. Besloten is zo'n 10 à 12 walcollega's van de secties DFMO/P/D samen met collega's van de vloot aan enkele cursussen te laten deelnemen, waarna wellicht nog een cursus voor alleen walcollega's kan worden gehouden.

Medisch adviseur Boesaart, die tijdelijk de door het overlijden van dokter Engelsma opgevangen plaats bezet, gaf ter vergadering een inleiding over het functioneren van de medische dienst van Shell Tankers, waarna hij vragen beantwoordde.

Als bedrijfsgeneeskundige, zo stelde hij, wil en mag hij de huisarts niet vervangen. Dat wil dus niet zeggen, dat hij bij een ongeval op kantoor of een gewenst eenvoudig onderzoek weigert medewerking te verlenen, maar wel dat hij bij vermeende noodzaak van artshulp onmiddellijk naar de huisarts doorverwijst. Hem gaat het primair om de gezondheidsrelatie tussen de mens en het werk.

Hij verricht keuringen van zeevarenden,



*Sepia qua dokkosten redelijk binnen de maat*

van mee varende echtgenoten, van inspecteurs en incidenteel andere walcollega's die een reis moeten meemaken. Kortom: hij zorgt dat alle voor de zeevaart benodigde medische papieren in orde zijn.

Daarnaast verricht hij periodiek geneeskundig onderzoek (PGO) van degenen boven de 40 die daar prijs op stellen. Hem was inmiddels gebleken, dat het zenden van een kort bericht na zo'n onderzoek, met de mededeling dat alles in orde is, niet altijd even prettig was overgekomen. Om die reden vindt nu na zo'n PGO weer een gesprek plaats, net als voorheen, ook voor degenen die al een bericht thuis hadden ontvangen. Het is een misverstand, aldus dokter Boesaart, te denken dat wij op de medische dienst uitgebreide statistieken bijhouden. Dit is alleen mogelijk bij een grotere stafbezetting. Wel is men ermee begonnen om jaarlijks oogonderzoek te doen bij degenen die met beeldschermen werken. Overigens is tot heden, ook bij andere bedrijven, niets van nadelige invloed van het werken met beeldschermen gebleken.

Keuring van zeevarenden begint al met degenen die naar de zeevaartschool gaan en daarbij al een band met de maatschappij krijgen. Bekeken wordt nu in hoeverre ontheffing valt te regelen van het voor zeevarenden nog wettelijk verplichte jaarlijkse röntgenonderzoek. Op aanbeveling van de senior-staf aan boord worden incidenteel collega's opgeroepen voor een gesprek over bedreiging van hun gezondheid door overmatig drankgebruik, enz. Daarbij wordt zo nodig contact onderhouden met de huisarts, terwijl de gezagvoerder van het volgende schip gevraagd wordt toezicht te houden.

Ziekenbezoek bij collega's thuis vindt alleen door hem plaats wanneer het ziektebeeld nog vaag is. Geenszins is het de bedoeling controle uit te oefenen. Zijn taak bestaat verder o.a. uit verzorging van de scheepsgeneesmiddelen, het geven van adviezen in samenwerking met de radiomedische dienst, het adviseren van directie, gezagvoerders, enz. voor zover het medisch aspect bij het werk een rol kan spelen. Met de maatschappelijk werkster wordt nauw samengewerkt. Samen met haar wordt elke 5 à 6 weken de ziekenlijst met de afdeling Personeel doorgenomen.

# caurica



## **gedoopt en te water**

Na dagen van zon keek menigeen op zaterdagmorgen 24 april toch met enige zorg naar de lucht: het was kouder en een regenbuitje was niet uitgesloten. Maar we boften. Weliswaar klapperde het dak van de grote tent op de Verolme-werf Heusden nu en dan vervaarlijk en rukten de RSV- en Shell-vlaggen pittig aan de hoge vlaggestokken, maar het bleef droog daar aan de Bergse Maas. Ruim 300 gasten waren omstreeks half





elf bij de binnenkomst van de doopvrouw, mevrouw Witteveen-de Vries Feyens, echtgenote van een der commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, al in de sfeervol aangeklede tent aanwezig. Een 6-jarig meisje, dochtertje van een van de Verolme-medewerkers, bood haar een fraai boekje aan, waarna omstreeks elf uur – na het nuttigen van koffie met petit four met Shell-schelp, het hele gezelschap naar het bordes vòòr de boeg ging, vanwaar de doop zou plaatsvinden. Onder het uitspreken van de bekende doopformule, waarbij ook de toekomstige opvarenden het beste werd toegewenst, ging de fles champagne met kracht tegen de boeg. Niet hard genoeg, want hij weigerde stuk te gaan. Geen nood, de doopvrouw was mans genoeg om het met een reuzezwaai nog eens te proberen en deze keer met succes. Vervolgens werd met een bijltje door haar een koord doorgehakt, waarna alle aanwezigen met spanning naar de boeg omhoogkeken. Het duurde toch nog een aantal seconden voordat er beweging waarneembaar was. Maar eenmaal gekomen, nam die snel toe, steeds sneller, om daarna onder de tonen van het Wilhelmus en loeien van scheepsfluiten in haar element te glijden. 'Haar' schrijven we nu met opzet, want nu bouwnummer 986 officieel haar naam heeft gekregen, beschouwen we het casco als een schip, dus vrouwelijk.

## Welkom

In de ruime tent wachtte de aanwezigen bij terugkomst het bekende glas champagne. En enkele toespraken, waarbij de heer Rijke van de Raad van Bestuur van R.S.V. de spits afbeet. Als gastheer op deze voor werf en rederij feestelijke dag, verwelkomde hij eerst de vele genodigden, waaronder Minister Van der Stee, de commissaris van de Koningin in Noord-Brabant, de heer Van der Harten, Groepsdirecteuren Van

Wachem en Choufoer, de Marine Co-ordinator Mr. Tookey en vele, vele anderen.

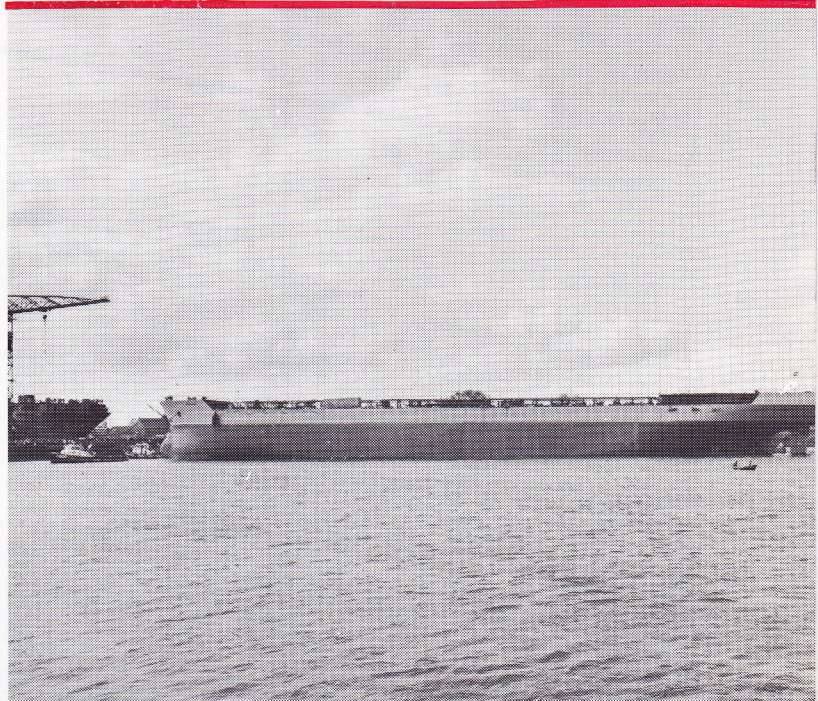
Na het geven van een aantal bijzonderheden van de 'Caurica', die wij in diverse artikelen onder de kop 'Nieuws van de Nieuwbouw' reeds aan onze lezers doorgaven, bracht de heer Rijke ook de kleur van het schip ter sprake. Want wat velen al onmiddellijk was opgevallen: het schip was boven de waterlijn grijs, daaronder groen. Kleuren die wij in onze vloot niet voor de huid gewend zijn'. Maar er komt nog verf overheen, dus wel degelijk zal de 'Caurica' dezelfde kleur boven de waterlijn krijgen als de overige Shell-tankers. Echter, het groen onder de waterlijn wordt gehandhaafd, een SPC-verf die door de integratie van de verschillende lagen er nu nog wat vlekkelig uitzag, maar – om spreker aan te halen – het schip krijgt nog een groene laag eroverheen, waarna ze er als een goudhaantje uit zal zien.

## Aandenken

Na de velen die hebben meegewerkt aan het ontwerp en de bouw van het schip te hebben bedankt, bood de heer Rijke aan doopvrouw Witteveen een envelope met inhoud aan. Ingevolge de wens van Mw. Witteveen was namelijk niet, zoals gebruikelijk, een sieraad voor haar persoonlijk aangekocht, maar het te besteden bedrag bestemd om er lesmateriaal voor een kloosterschool in India voor te kopen. Aan de heer Witteveen werd het verzilverde bijltje, met inscriptie en coromandel steel, overhandigd waarmee de laatste beletselen waren weggenomen. En dit laatste, zo verzekerde de heer Rijke de aanwezigen is werkelijk het geval. Door een ingenieus systeem van hefbomen wordt door het breken van het koord de klink waarmee het schip nog op haar plaats wordt gehouden, losgelaten.

## Investeringsdrang

Ir. H. de Ruiter, voorzitter van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V., tevens Regionaal co-ordinator Europa, begon zijn toespraak met erop te wijzen, dat het de Koninklijke/Shell niet aan spontane investeringsdrang ontbreekt. 'Niets is minder waar voor een onderneming als de onze, die al van oudsher in eigen land en daarbuiten werkzaam is en, naar de toekomst kijkend, steeds volop plannen maakt om



daarmee in te spelen op een zich voortdurend wijzigende markt. Wel is het zo, dat elk van die plannen uiteraard steeds moet voldoen aan rendementseisen, die iedere commerciële organisatie moet stellen, om te kunnen overleven. Droeve voorbeelden van wat er gebeurt als aan die rendementseisen niet strak de hand wordt gehouden, zien we helaas maar al te veel in binnen- en buitenland. Dat betekent dus dat, naarmate onze toekomstverwachtingen veranderen, ook onze individuele plannen bijstelling behoeven; sommige projecten vallen af, andere worden gewijzigd en nieuwe worden ter verwezenlijking toegevoegd.

Onze aanwezigheid hier te lande, kapitaalsintensief als we nu eenmaal zijn, leidt dan ook tot een permanente investeringsactiviteit. De totaal-cijfers spreken duidelijke taal; zo investeerde Shell in Nederland in 1980 een bedrag van f 900 miljoen, het vorig jaar ruim f 1100 miljoen en is de verwachting voor dit jaar ongeveer f 1400 miljoen. In het kader van al deze investeringsactiviteiten moet ook de bouw van een tweetal smeeroletankers hier in Heusden worden gezien. Na te hebben gewezen op de verschillen tussen verwachting en werkelijkheid, met name in de tankermarkt, gaf de heer De Ruiter een duidelijk sprekend voorbeeld hiervan.

'Zo is de aanvoer uit het Midden-Oosten in belangrijkheid sterk achteruitgegaan ten gunste van olie uit de zeer nabije Noordzee en ook Afrika. Was in 1976 de import in Nederland van ruwe olie uit het Midden-Oosten nog 50

miljoen ton, vorig jaar was dit slechts ongeveer 25 miljoen ton. Illustratief is ook, dat we thans niet meer denken in termen van steeds groter wordende schepen. De ULCC van 1 miljoen ton zal waarschijnlijk nooit worden gebouwd.' De tankermarkt kenmerkt zich bij uitstek niet alleen door de lange termijn waarvoor investeringen worden gedaan, doch ook door het hoge niveau van de te investeren bedragen. De twee smeeroletankers, die naar internationale maatstaven klein zijn, vertegenwoordigen reeds een investering van ruim f 130 miljoen. Met deze bouw zijn ongeveer 1800 manjaren van hoge kwaliteit gemoed bij de werf en bij de onderaannemers te zamen.

Als we nu trachten vooruit te zien, is één ding zeker, namelijk dat 1990 er waarschijnlijk geheel anders uit zal zien dan we thans denken. Dat bij een zo grote mate van onzekerheid voorzichtigheid, ja soms zelfs terughoudendheid moet worden betracht, is begrijpelijk.

## Dank

De dank van Shell Tankers aan mevrouw Witteveen voor de succesvolle doop en tewaterlating van de 'Caurica' bracht onze president-commissaris tot uitdrukking door haar een exemplaar van de Cauricaschelp te overhandigen, gevat in een kristallen bol met inscriptie. Ook voor de medewerkers van de Heusdense werf had de heer De Ruiter een aandenken aan de Shell. Aan de heer Van der Vooren, O.R.-vertegenwoordiger, overhandigde hij het eerste exemplaar, een kristallen

presse-papier, waarin de boeg van een Shell-tanker symbolisch onze erkentelijkheid uitdrukt. Daarbij de toezegging dat in de week erna aan elke medewerker van de Heusdense werf zo'n attentie zou worden uitgereikt. Nadat de heer Van der Vooren namens het personeel de doopvrouw had bedankt voor haar daad en de Shell voor het kleinnood en de daarmee uitgedrukte waardering, kreeg Mw. Witteveen van de directeur van de Heusdense werf, de heer Van Mourik, een miniatuur houten boeg aangeboden in het model van de 'Caurica', waarin de restanten van de fles waarmee het schip was gedoopt, waren ondergebracht.

## Band met schip

Ten slotte nam mevrouw Witteveen plaats achter de microfoon. Na Shell Tankers te hebben gefeliciteerd met de nieuwe aanwinst en de werfwerknemers gecompimenteerd voor de met het schip gemaakte vorderingen, zei de doopmoeder: 'Ik hoop de lotgevallen van mijn petekind in de komende jaren te mogen volgen. Zij heeft een mooie naam. Wanneer het schip gereed is, wil ik gaarne een cadeau aanbieden dat op de een of andere wijze de recreatie van de opvarenden ten goede komt'. Na nogmaals haar dank te hebben betuigd aan de directie van de werf voor de gulle gave bestemd voor lesmateriaal voor de kinderen in de Indiase school, die zij recentelijk zelf had bezocht, was het officiële gedeelte ten einde.

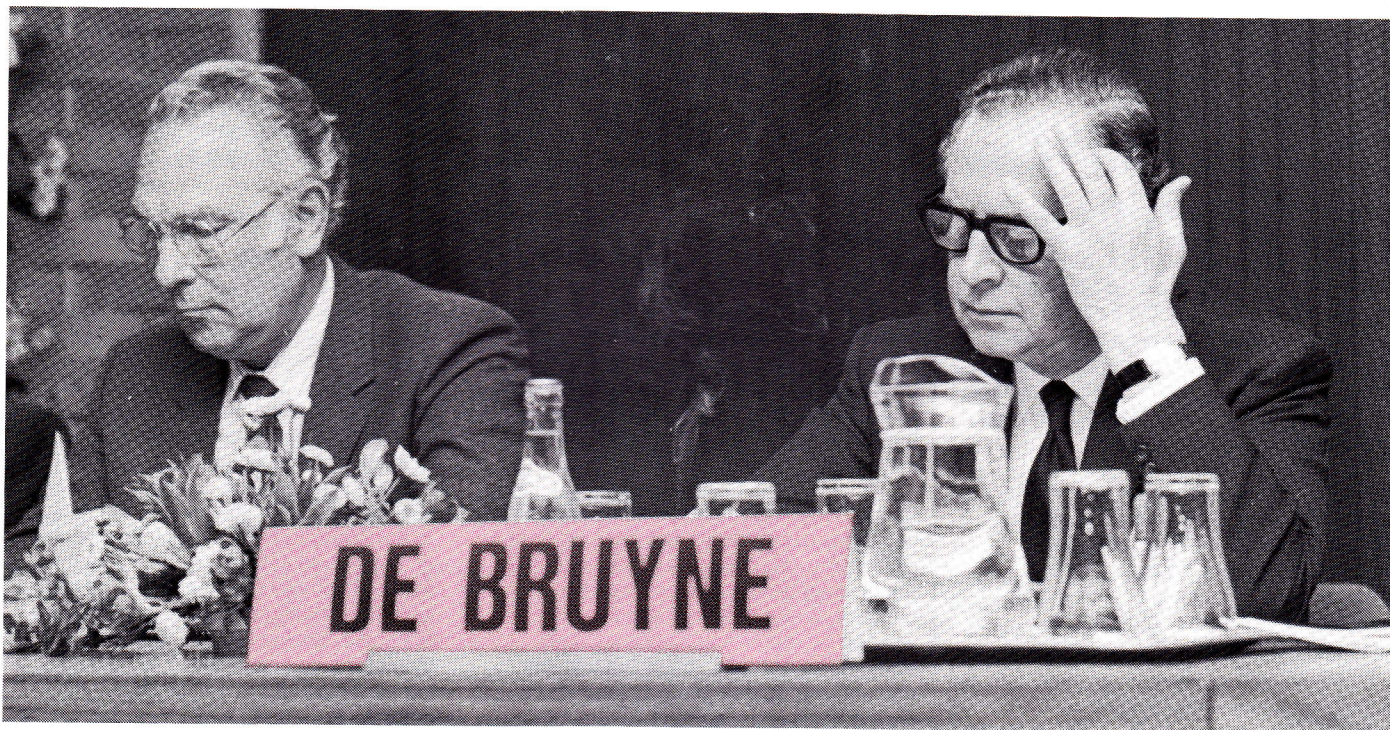
## Feestelijk besluit

Het aantal gasten mocht dan hoger zijn dan op de Heusdense werf gebruikelijk, dit weerhield de gastheren niet om de aanwezigen bijzonder te verwennen met een buffet, dat alle eer werd aangedaan. Inmiddels is de 'Caurica', zoals we in ons vorig nummer al schreven, versleept naar IJsselmonde, alwaar het schip verder wordt afgebouwd om omstreeks september te worden opgeleverd.

Een relatief groot aantal collega's - van vloot en wal - was aanwezig bij de doop van de eerste smeeroletanker. Daaronder niet alleen zij die functioneel door de werf waren genood, waaronder een aantal collega's uit Londen, maar ook ongeveer de helft van degenen die zich als belangstellende hadden opgegeven na onze oproep in dit blad. Lof daarbij voor diegenen die wel een kaart hadden gekregen, maar door omstandigheden op het laatste moment waren verhinderd. Omdat zij prompt de kaart aan ons retourneerden, konden wij weer vijf reserves met hun introductie, gelukkig maken.



## 'Wij doen het beter dan de concurrenten'



Als de wereldeconomie door de minder snelle stijging van de olieprijs een nieuwe stimulans krijgt, zal de OPEC ongetwijfeld weer in staat zijn de produktie op te voeren. 'En van dat tijdstip zijn we misschien niet eens zo ver meer af', aldus president-directeur drs. D. de Bruyne in een algemene vergadering van aandeelhouders van de 'Koninklijke', gehouden op 22 april jl. in Den Haag. Hij voegde hieraan toe: 'Ik wil er daarom op wijzen dat wij bij het beoordelen van de energiesituatie en het nemen van strategische beslissingen, en dat vooral regeringen bij het formuleren van hun energiebeleid in tijden van tijdelijke overschotten, rekening moeten houden met de behoefte aan olie en energie op langere termijn. Het is dan ook een verontrustend verschijnsel dat tal van projecten die de energievoorziening voor de jaren negentig zouden moeten veilig stellen, in deze tijd van economische teruggang en een te ruim aanbod opnieuw zorgvuldig moeten worden bestudeerd, in veel gevallen moeten worden uitgesteld en soms zelfs moeten worden gestaakt'.

### Kanttekeningen

De heer De Bruyne was zijn toespraak begonnen met enkele kanttekeningen bij de al eerder gepubliceerde resultaten over 1981. Als belangrijk aspect noemde hij daarbij het begin 1981 genomen besluit om de olievoorraden van de Maatschappij te verminderen: 'De steeds verder teruglopende vraag en de daling van ruwe-olieprijzen later in het jaar, hebben uitgewezen dat dit een zeer belangrijke beleidsbeslissing is geweest. Wij zijn namelijk een van de weinige grote

oliemaatschappijen die momenteel niet met zware financieringskosten voor grote olievoorraden in hun maag zitten'. Verder wees hij op de aanhoudend sterke financiële positie van de Groep, gelet op de moeilijkheden van de afgelopen jaren en de zware financiële verplichtingen. Over de diverse activiteiten merkte hij onder andere op dat de kolensector in 1981 voor het eerst winst heeft opgeleverd, maar dat de metaalsector het minder goed deed. Over de winstverwachtingen van de Chemie toonde hij zich niet optimistisch.

### Huidige marktsituatie

Vervolgens gaf de heer De Bruyne een overzicht van de marktsituatie, die omstreeks september vorig jaar enkele duidelijke tekenen van verbetering te zien had gegeven. 'Maar deze relatief stabiele toestand op de oliemarkten bleek van korte duur en, zoals we dit jaar hebben kunnen waarnemen, staan de prijzen van zowel ruwe olie als olieproducten onder zware druk'. Een heel belangrijke oorzaak hiervan is de nog steeds teruglopende vraag, beïnvloed door de slechte economische toestand, energiebesparing en overschakeling op andere energiebronnen. De heer De Bruyne: 'Ook het interen op voorraden door de oliehandel en door verbruikers als reactie op de hoge rentestand en het speculeren op dalende prijzen, kunnen de recente ontwikkelingen op de markten extra beïnvloed hebben'.

'Aan de aanbodzijde zijn er eveneens factoren in het spel. Zoals u weet, handhaafde Saoedi-Arabië tot voor kort een hoog productiepeil. Tevens is het

duidelijk dat olielanden buiten de OPEC, niet in de laatste plaats het Verenigd Koninkrijk, vastbesloten zijn op volle of nagenoeg volle capaciteit te blijven produceren, terwijl de export vanuit de Oostbloklanden op een hoger niveau lijkt te liggen dan eerder was voorspeld. Om de produktie op peil te kunnen houden, hebben deze landen de prijzen met enkele dollars per vat verlaagd'.

'Op de voorraden bij de industrie, die in 1981 een recordomvang hadden, wordt thans ingeteerd aangezien dit, uitgaande van een teruglopende markt, financieel aantrekkelijk is. U zult begrijpen dat ik blij ben dat wij dit in 1981 al gedaan hebben'.

### Voorsprong

Wat de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep betreft: 'Na gedurende lange tijd in het nadeel te zijn geweest bij de aankoop van ruwe olie, beleven we thans dat het concurrentienadeel bij de Aramco-partners is komen te liggen.' 'Onze flexibiliteit in de oliehandel en de grote spreiding van onze aanvoerbronnen komen ons in de huidige marktsituatie bij de aankoop van ruwe olie en olieproducten goed van pas. En hoewel aan onze voorsprong op veredelingsgebied door dalende benzineprijzen misschien enige afbreuk wordt gedaan, doen wij het beter dan onze concurrenten, niet in de laatste plaats doordat wij op markten over de gehele wereld ruim vertegenwoordigd zijn en de produktenprijzen daar in tal van gevallen minder onder druk staan dan in Europa het geval is', aldus de heer De Bruyne.

# SCHEEP-SHERKENNING

**Eind vorig jaar brachten wij in dit blad een artikel over scheepsherkenning. Schepen die we tijdens ons verblijf aan boord tegen kunnen komen. Ook schepen die op hun reizen Nederlandse havensteden aandoen. Sommigen zijn gemakkelijk herkenbaar. Anderen daarentegen kunnen niet zo gauw aan vorm of naam worden geïdentificeerd.**  
**'t Zou een lijvig boekwerk worden om alle bestaande scheepstypen uitvoerig en zo volledig mogelijk de revue te laten passeren. Daarom pikken we er gewoon een paar uit. Dit keer, in deel twee van 'Scheepsherkenning', weer een paar en wellicht binnenkort nog een serie. Want uit ontvangen reacties is ons gebleken dat er belangstelling bestaat voor dit onderwerp.**

We gaan kris-kras door het 'assortiment'. Nadat we in deel één aandacht hebben besteed aan bulkcarriers, suppliers, carcarriers, multi-purpose schepen, reefers en full container schepen richten we nu de schijnwerper op feeders, passagiersschepen, gascarriers en LASH-schepen.

## Feeders

Een feeder is een scheepstype dat we pas een jaar of tien, vijftien kennen, maar waarvan de aantallen drastisch toenemen.

Wat zijn het voor schepen en waar worden ze voor gebruikt? Wel, ze zijn vrij klein, tussen de 1000 en 5000 ton draagvermogen. De vaartuigen zijn ontworpen om de aan- en afvoer te verzorgen van containers. En dan hoofdzakelijk van havens die over 'diepwater' container terminals beschikken naar de kleinere havens die de grote containerschepen niet kunnen ontvangen en vice versa. Een soort op-en afhaaldienst. Ze 'voeden' de grote terminals, vandaar het woord 'feeder'. Vooral in West-Europa en het Middellandse Zee gebied varen er vele honderden. Ze zijn herkenbaar aan een vlak dek, zonder laad- en losgerei. Een beperkte hoeveelheid containers, 60, 80, 120 stuks, naar gelang van de grootte van het schip, wordt per walcontainerkraan aan boord gezet.

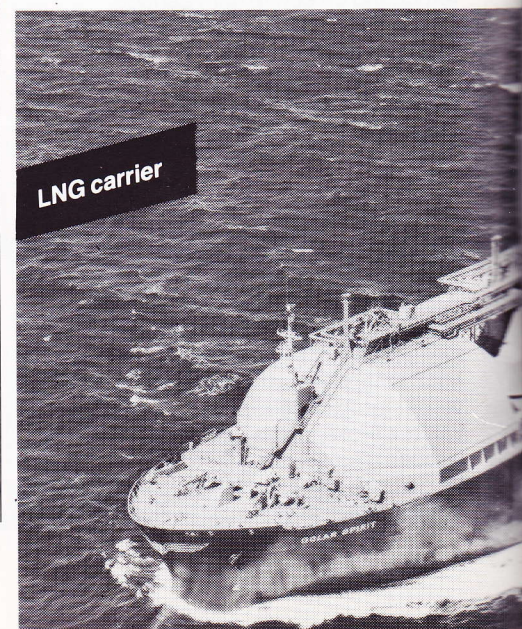
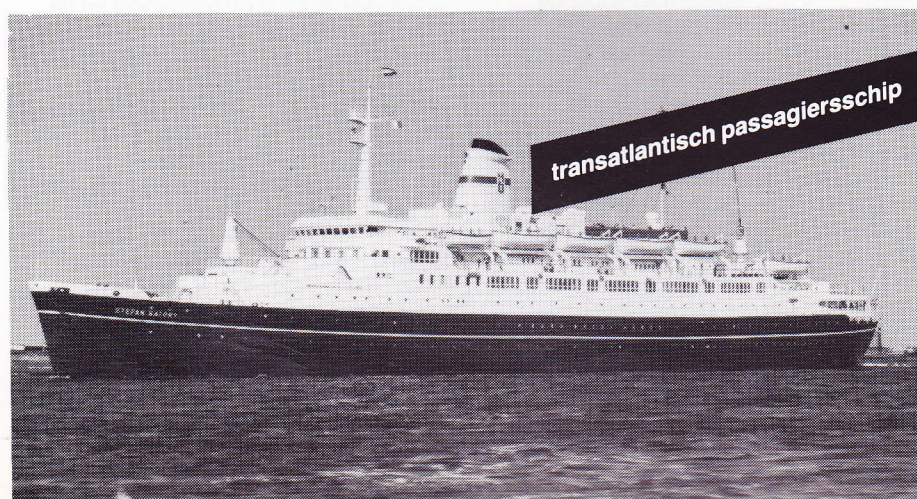
Onmiddellijk valt de hoge achteropbouw op. Dat is noodzakelijk om het personeel op de brug een onbelemmerd uitzicht te geven over de hoog opgestapelde containers aan dek. In slappe tijden worden de feeders ook voor andere doeleinden gebruikt, zoals het vervoer van staalprodukten en gezaagd hout. Opmerkelijk is dat slechts weinig landen grotere feedervloten exploiteren. Duitsland is in dit verband de lijstaanvoerder. De Hamburgse scheepsagent Peter Döhle heeft ruim 70

feeders onder z'n hoede. Veelal zijn de schepen eigendom van kleinere rederijen of kapitein-eigenaars. Rederijen met meer dan 10 schepen behoren tot de uitzonderingen.

De Duitse scheepswerven zijn zeer actief in het bouwen van dit soort schepen. Zo bouwt de werf Sietas in Hamburg de feeders in serie, 30 tot 40(!) per jaar. Ze zijn 'van de plank' te koop, dat wil zeggen, de casco's zijn identiek. De reder beslist over de te installeren voortstuwing, nautische apparatuur e.d.

## Passagiersschepen en cruiseschepen

We maken een grote sprong. Naar passagiersschepen en cruiseschepen. 'Wat zit daar nu voor verschil in', zult u zeggen, 'ze vervoeren toch allebei passagiers?' U heeft natuurlijk gelijk maar toch wordt er onderscheid gemaakt tussen de passagiersschepen die een vaste route bevaren en cruiseschepen die haven-in en haven-uit gaan in gebieden waar het voor toeristen goed toeven is. De transatlantische passagiersschepen zijn nagenoeg verdwenen. Het vliegtuig heeft het vervoer overgenomen. Als één van de weinigen (zo niet de enige) steekt de Poolse 'Stefan Batory', de vroegere 'Maasdam' van de Holland Amerika Lijn, nog zeer frequent in een lijndienst de Atlantische Oceaan over. Veel van dit soort schepen 'van toen' zijn al gesloopt of zijn omgebouwd tot cruiseschip. Dat wil zeggen, kleinere passagierscapaciteit, betere accommodatie en veel ruimte voor



ontspanning. De cruisevaart maakt redelijk goede tijden mee. Een vakantie op zee is 'in'. Maar bij al de momenteel in aanbouw zijnde cruiseschepen wordt de spoeling wel dunner. Grote cruiseoperators zoals de Holland America Cruises, Peninsular & Oriental, Chandris, Costa Line en niet te vergeten de Russische Staatsrederij beschikken over tientallen prachtig ogende schepen. Smetteloos wit of blauw of zwart met een witte opbouw. De TV-serie 'Loveboat' laat mooie plaatjes van een modern cruiseschip zien.

### Gascarriers

Van de cruisevaart naar de gasvaart. Een grote stap. Maar een type schip dat zeker niet in het verhaal mag ontbreken. Op wat grotere afstand lijken de gasschepen wel wat op een olietanker maar komen ze wat dichterbij dan zien we een zeer uitgebreid leidingnet aan dek. Een warwinkel van pijpen en afsluiters. De lading gas wordt in sterk gekoelde vorm vervoerd, in wel of niet van buitenaf zichtbare bolvormige of cilindervormige tanks. Meer en meer wordt met grote letters de soort lading op de scheepsrump geschilderd: LNG of LPG. De LNG carriers zijn veelal fors van formaat. Een capaciteit van 130.000 m<sup>3</sup> is geen uitzondering meer. De LPG carriers zijn over het algemeen kleiner. Maatschappijen die zich bezighouden met het vervoer van vloeibaar gas in grote tot zeer grote schepen zijn onder meer: Mundogas, Sigvald Bergesen, Gotaas Larsen, El Paso, Sonatrach en, zoals bekend, de Shell Groep. Tot de kleinere

operators behoren b.v. Myhre en Langfeldt uit Noorwegen, Tholstrup uit Denemarken, Uniegas uit Rotterdam. In het verre Oosten opereren talrijke Japanse reders met schepen van 2000 m<sup>3</sup> en olopend tot wel 60.000 m<sup>3</sup>. Grote leveranciers van nieuwbouw-gasschepen vinden we in Noorwegen (Moss Vaerft) en Frankrijk (Chantiers Navals de la Ciotat).

### LASH-schepen

Een 'Lighter Aboard Ship' is één van de onelegantste schepen die we op zee kunnen tegenkomen. Die ontmoetingen zullen echter niet zo vaak plaatsvinden want ze zijn slechts bescheiden in aantal. Voor het LASH-principe zou een grote toekomst zijn weggelegd. Dat werd vóór 1970 gezegd. Van die voorspellingen is echter tot nu toe niet veel uitgekomen. Het idee om lichters met lading en al aan boord van een 'moederschip' te brengen en vervolgens naar een bestemming, ergens aan de andere kant van de oceaan te varen is ontwikkeld in de Verenigde Staten. De lichters, rechthoekige bakken, worden met behulp van een schepenlift via een opening in de achterkant van het moederschip aan boord gebracht. Het voordeel hiervan is dat de bakken zelf ver landinwaarts kunnen worden beladen en voor de deur van de afnemer weer gelost kunnen worden. Het systeem is te vergelijken met het vervoer per container. Voorwaarde is wel dat de betrokken bedrijven aan vaarwaters liggen die verbonden zijn met havens waar de grote LASH-schepen afmeren.

De 'moederschepen' kunnen we op de transatlantische routes tegenkomen. Het zijn langgerekte schepen (gemiddeld 200 tot 250 meter lang), met de scheepsbrug op het voorschip gesitueerd. Een verrijdbare hijsinstallatie (schepenlift) is goed zichtbaar. De bakken worden op en naast elkaar neergezet. Gelijk met de bakken worden ook containers vervoerd en grote constructies, stalen pijpen, vrachtauto's, etc. De LASH-schepen vallen bepaald niet op door sierlijkheid, nee eerder door hun plomp en vormloos uiterlijk. Het overgrote deel van de bescheiden vloot LASH-schepen is eigendom van of vaart voor Amerikaanse rederijen. Lykes Lines uit New Orleans is een heel bekende op dit gebied.

De in somber grijs geschilderde schepen lijken op het eerste gezicht op grote droogdokken. Enige jaren geleden is het LASH-schip 'München' van de Duitse HAPAG tijdens zwaar noodweer op de Atlantische Oceaan met man en muis vergaan. Van hetzelfde type vaart thans nog de 'Bilderdijk' van Incotrans uit Rotterdam. Een jaar of zes geleden startte een Deense rederij een feederdienst voor LASH-schepen. Het bleek geen succes te zijn, voornamelijk als gevolg van grote tegenwerking van havenarbeiders in Engeland. Zij zagen een flink stuk werkgelegenheid verloren gaan omdat er vrijwel geen mensenhand meer te pas kwam aan deze vorm van ladingbehandeling. De Deen heeft de dienst gestopt en nieuwbouwplannen (in fig. betekenis) maar laten varen.



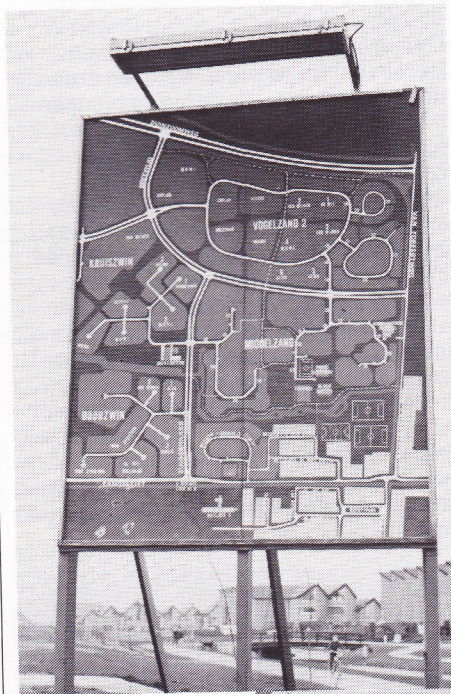
# Bollen, Duinen en Wind

We leerden het op school, de bollenstreek: Hillegom, Lisse, Sassenheim. Maar niet alleen daar. Ook in de Noordelijker kuststroken van Zuid- en Noord Holland wordt veel aan bollencultuur gedaan. Rijdende van Alkmaar naar Den Helder met rechts, pal langs de weg, het water van het Noordhollands Kanaal zie je in het voorjaar aan je linkerhand ook daar de prachtige, diepe kleuren van uitgestrekte velden met narcissen, tulpen en hyacinten. Dit veelkleurige landschap wordt afgewisseld door stukken gras- en bouwland maar steeds komen er weer nieuwe bloemtapijten in zicht. Tot voorbij Julianadorp, een kilometer of vijf zuidelijk van Den Helder. Julianadorp is ons einddoel vandaag. Om precies te zijn, de nog vrij nieuwe woning van de familie v.d. Heuvel in de wijk Drooghe Weert. Niek v.d. Heuvel, ruim een jaar geleden nog vierde werktuigkundige bij Shell Tankers, nu werkzaam bij de Nederlandse Aardolie Maatschappij in Den Helder, en zijn vrouw An, vorig jaar huisvrouw in 's Hertogenbosch, nu haar huishouden bestierend in een geheel nieuwe omgeving: de kop van Noord Holland.

## Geen heimwee

Mevrouw v.d. Heuvel: 'Hoewel we in Den Bosch woonden ben ik zelf geen Brabantse van geboorte. We hebben er ook niet zo lang gewoond. De omschakeling naar hier was daarom niet al te groot. Heimwee heb ik beslist niet, ook niet naar de Zuidelijke carnavalsvieringen. Trouwens, we zijn geen van beiden van die feestvierders . . . De heer des huizes troffen we ook thuis. Min of meer noodgedwongen want zijn vrouw had het behoorlijk te pakken: koorts en snipverkouden. Het was beter

geweest om met een warme kruik onder de wollen dekens te kruipen maar eigenlijk kan een huisvrouw nooit ziek zijn. De beide kinderen, de een acht maanden en de ander anderhalf jaar oud, vertoonden dezelfde ziekteverschijnselen. 'Als er nog geen kinderen waren geweest, was m'n man wel door blijven varen. Hij deed het erg graag. Varen was z'n lust en z'n leven. En bovendien werd hij aan boord zeer gewaardeerd, had altijd prima conduites en zo.' Haar man knikt instemmend. 'Indien ik was blijven varen had ik nu, theoretisch, 'second' kunnen zijn met m'n 'B'. Maar de promoties verliepen zo traag dat ik het, eerlijk gezegd, toen niet meer zag zitten. Maar zoals m'n vrouw al zei, door de komst van de kinderen heb ik de knoop definitief doorgehakt en de maatschappij om een baan aan de wal gevraagd. Je mist, als je op zee zit, zo ontzettend veel van het opgroeien van de kinderen. Dat krijgen van een walbaan lukte wonderwel. Bij de NAM in Den Helder was voor mij een plaats vrij'. De tijdelijk tot huisvrouw gebombardeerde Niek v.d. Heuvel gaat één van de kinderen even op bed brengen en daarna koffie zetten. 'Kan hij zelf eens zien, dat ons beroep als huisvrouw niet altijd even gemakkelijk is . . . Maar om op dat veranderen van



baan terug te komen. We kunnen ons beiden gelukkig snel aan gewijzigde omstandigheden aanpassen. Zo zouden we het erg leuk hebben gevonden om voor een jaar uitgezonden te worden, bijvoorbeeld naar Curaçao. Wie weet gebeurt dat nog wel eens in de niet al te verre toekomst. Maar dan pas na een jaar, na de afronding van de opleiding van Niek.'

## Duin en strand

De familie v.d. Heuvel woont nu ruim driekwart jaar in Julianadorp. In een moderne, ruim opgezette nieuwbouwwijk. Maar wat natuurlijk wel te begrijpen is bij een kersverse stadsuitbreiding (in dit geval dorpsuitbreiding), de omgeving doet een beetje steriel aan. De groene aanplant is nog uiterst bescheiden. Met het oog op de zanderige grond moet de beplanting met grote zorg worden uitgezocht. Lang niet alles 'doet het' in de schrale ondergrond.

'We hebben er een deskundige bijgehaald om onze tuin te verzorgen. Op zijn advies is de grond wat rijker gemaakt door er koemest aan toe te voegen'. 't Is wel leuk om vlak bij de duinen en het zand te wonen maar 't kan ook een heleboel overlast geven door stuifzand. Want waaien doet het hier altijd wel. Mevrouw v.d. Heuvel slaat de schrik nog om het hart als ze terugdenkt aan die stormnacht, vorig jaar. 'Windkracht 12, 't leek wel of het hele huis bewoog. Nadat er een paar pannen van het dak waren gewaaid, zijn we met z'n allen beneden gaan bivakkeren'. Zulke orkaanachtige winden behoren gelukkig tot de grote uitzonderingen. Uit het raam kijkend zie je in de verte de duinen liggen. Ook aan de voorkant van het huis is het uitzicht nagenoeg onbelemmerd. 'Blijft dat zo?', vragen we.

'Voor de eerstkomende tijd wel'.

De koffie wordt voor ons neergezet.

'Er is niet meer zo'n behoefte aan dorpsuitbreiding, en wat ons betreft kan het blijven zoals het nu is'.

Het huis waar de familie v.d. Heuvel woont hebben ze eerst gehuurd.

Gebruikelijk is dat de man bij een overplaatsing zoals deze eerst een poosje van een hotel gebruik maakt. Er is dan ruimschoots gelegenheid naar een geschikte woning uit te zien. Niek en An v.d. Heuvel hebben dat bewust niet gedaan, maar gelijk een, op het eerste gezicht, aantrekkelijke woning gehuurd. De afspraak was gemaakt dat na verloop van tijd de woning kon worden gekocht. Ze hebben besloten dit te doen nadat hun koopwoning in Den Bosch tegen de taxatiewaarde door de maatschappij was overgenomen. 'Een goede regeling, want anders waren we het huis daar misschien nog niet kwijt geweest'.

'Er wonen niet zo veel NAM-mensen hier. 't Is haast allemaal Marine wat de klok slaat. De meeste collega's wonen verder weg. Velen hebben een huis gekocht in Schagen. Een wat aantrekkelijker plaats



dan Julianadorp, maar de afstand tot Den Helder is een stuk groter. Als ik de auto overdag wil gebruiken breng ik m'n man even naar Den Helder en haal hem 's avonds weer op. Woon je verder weg dan wordt dat wel een stuk moeilijker.' We willen ons bezoek niet te lang maken, vooral niet als je bij iemand bent die eigenlijk in bed hoort. Maar eerst wordt er nog eens koffie ingeschonken voordat we de terugreis aanvaarden. De Brabantse gastvrijheid is ook naar dit deel van Nederland meegenomen . . .

## Scholen

'Met scholen hebben we niet te maken. Nog niet tenminste. De oudste gaat, als het zover is, naar de peuterschool. Dat kan geen problemen geven. Ook het vinden van een lagere school zal niet moeilijk zijn. Vervolgscholen zijn er niet, zover ik weet. Dat wordt dan op de fiets of met de bus naar Den Helder.

Met het doen van inkopen zijn we ook grotendeels op Den Helder aangewezen. Vooral tijdens de zomermaanden zit je wat het doen van boodschappen in de verkeerde hoek'.

'Waarom dan?', vragen we.

'Wel, in het toeristenseizoen liggen de prijzen hier aanmerkelijk hoger dan buiten die periode'.

Daar hadden we niet zo gauw aan gedacht maar inderdaad, er zijn hier legio campings en zomerhuisjes die in het zomerseizoen bevolkt zijn met zee- en strand-liefhebbers. Maar niettegenstaande de aanwezigheid van vele toeristen wordt het beslist niet te vol. Verkeersfiles, zoals iedere dag weer opnieuw op de Nederlandse wegen voorkomen, zijn hier onbekend. Geen

stank van uitlaatgassen.

'De lucht die je hier inademt heeft een geheel andere samenstelling dan die in Den Bosch. M'n man had vroeger, als hij met verlof thuis was, altijd hooikoorts. Sinds we hier wonen heeft hij er geen last meer van gehad. Daar staat tegenover dat de temperatuur hier veel frisser is dan in de rest van Nederland. Je doet hier zo een kou op als je even naar buiten loopt.' Wellicht ook de oorzaak van haar gezondheidstoestand nu?

## Pittig

Op tafel ligt een studieboek. 'Ja, ik moet volgende week tentamen doen voor een gascursus. Samen met mijn collega's krijg ik een uitgebreide en intensieve opleiding. De ene cursus na de andere.

En flink pittig. Buiten de specifieke jobtraining worden velerlei cursussen gegeven op het gebied van veiligheid, brandbestrijding, EHBO, vaardigheid in het gebruik van reddingsmiddelen aan boord van boor- en productieplatforms. Enfin, te veel om op te noemen. Ze houden ons wel bezig . . .'

Niek v.d. Heuvel heeft z'n draai wel gevonden zo te zien. En dat kan zijn vrouw beamen. 'Alleen die grote zelfstandigheid die je aan boord hebt mis ik hier wel eens. Bij het ontstaan van defecten of storingen mag je er zelf niet op af, maar moet een reparatieploeg worden gewaarschuwd. Wel te begrijpen dat het hier zo gaat maar als voormalig scheepswerktuigkundige ben je geneigd er zelf op af te gaan en de storing of het defect zelf te gaan verhelpen. Mijn taak is echter een controlerende. Je moet ook op dat punt omschakelen, maar 't went wel . . .'

# SCHOON SCHIP

## Boekenkisten

Recentelijk heeft u het in ons blad kunnen lezen: de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart in Rotterdam is verhuisd. Voor alle zekerheid even het nieuwe adres herhalen: Westewagenstraat 74, 3011 AT Rotterdam, telefoon 010-112389 of 331569. Men beschikt nu over een mooie, ruime behuizing in het hartje van Rotterdam. Als onze schepen boekenkisten willen omruilen kan dit ook buiten Nederland plaatsvinden. Bekend zijn de ruildepots in resp. Singapore (Ds. I. Brommet, 34, A Seah Im Road, tel. 2725000) en Curaçao (Ds. W. Plantinga, Jantje Wever 12, tel. 671574). Maar er zijn meer mogelijkheden tot ruil in het buitenland. In Australië, Flying Angel Club, 76, Queen Victoria Street, Fremantle, tel. 5-355000. Canada: J. Merkus, 8512 Karman Ave, Burnaby B.C., Vancouver, tel. 5242644. Engeland: BBS Sailors Home, Dock Road, Grangemouth, tel. 3323. Verder nog in o.a. Antwerpen, Aberdeen, Durban, Kaapstad.

## Feest op DFP/1

Zowel buiten als binnen het Shell-gebouw regende het op maandag 3 mei. Buiten een meiregentje, binnen een confettiregen. De meiregen was voor iedereen, de regen van papiersnippertjes gold exclusief voor de een paar dagen ervoor gedecoreerde Joop Kerkhoven van DFP/1. Een met zorg nagemaakte kopie van de eremedaille in goud, verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau, werd hem plechtig door een vrouwelijke collega omgehangen. Z'n bureau was kunstig versierd en een fles geestrijk vocht stond gereed om op een geschikt moment door hem te worden geconsumeerd. Natuurlijk moest hij zijn echte gouden medaille, die



hij een paar dagen eerder had ontvangen uit handen van de burgemeester van Heusden door iedereen laten bewonderen. Joop kan er terecht trots op zijn want die eer om zo'n onderscheiding te

krijgen valt iemand niet zo vaak te beurt. Later die dag kreeg hij van chef DFP, de heer C. van Dalen, de draagmedaille, behorende bij de onderscheiding, op het revert van z'n colbert gespeld.

## De dikste

Het gaat niet over personen. 't Komt ook niet in het Guinness Book of Records. Hooguit in het Shell Tankers Book of Records als dat zou bestaan. Maar wat zou u zeggen als u een rekening gepresenteerd kreeg, bestaande uit niet minder dan 722 (!) pagina's? Alle bladen van de rekening naast elkaar gelegd kom je op een lengte van meer dan 140 meter . . . Voor zover men zich dat bij onze maatschappij kan herinneren is dit de dikste nota die ooit is ontvangen. Het betreft hier een gespecificeerde rekening van een werf in Singapore in verband met een dokking van een onzer schepen aldaar. Met zo'n

boekwerk voor je op tafel gaat je nieuwsgierigheid allereerst uit naar de laatste pagina: het eindbedrag. Dat was, alhoewel geen record, toch een som waar je even stil van wordt: ruim 7,3 miljoen gulden.

## Reünie

De vereniging van Oudleerlingen van de Zeevaartschool op Terschelling belegt op zaterdag 25 september 1982 op Terschelling een reünie voor oud-leerlingen met partners. De dag begint met een ontvangst in het gebouw van de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' en wel na aankomst van de

ochtendboot. Dat samenzijn, onder genot van een hapje en een drankje, duurt tot een uur of twee. Daarna hebben de reünisten vrijaf tot acht uur 's avonds. Dan is er een gezellig samenzijn in Hotel Europa, met alle gelegenheid voor een onderlinge kout en een dansje, waarvoor 'levende' muziek aanwezig is. Die muziek en de ontvangst 's morgens worden bekostigd uit het inschrijfgeld van f 30,— per persoon. Men kan zich aanmelden door het inschrijfgeld te storten op postrekening 623808 t.n.v. Verg. van oud-leerlingen H.Z.S., Terschelling, of AMRO-Terschelling 47 41 86 075 (giro bank: 803049) onder vermelding van: 'Reünie 1982'. Doe dit meteen, als u van plan bent te komen, of in elk geval vóór 1 augustus a.s.





# SCHOON SCHIP

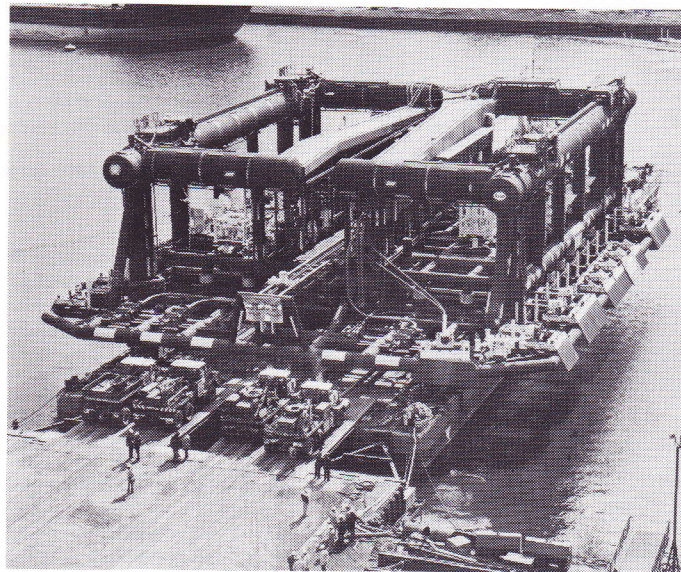
## AUK-verstekeling

Een niet alledaagse verstekeling werd onlangs op het AUK-Alpha platform ontdekt. Toen een uit Aberdeen aangevoerde container werd geopend sprong er een kat uit te voorschijn. Het dier zal zich niet zo happy hebben gevoeld tijdens het transport; ze ging onmiddellijk aan de haal na het verlaten van de grote, stalen doos. Ogenblikkelijk zette het personeel van het platform de achtervolging in. Maar ondanks het lokken met lekkere hapjes lukte het pas dagen later om poeslief te grijpen en een veilig plaatsje te geven. Een productieplatform, midden op zee, is echter geen riante omgeving voor huisdieren. Besloten werd het dier terug te sturen naar Aberdeen. Zo gezegd, zo gedaan. Iedereen nam afscheid van de inmiddels 'Auk Aristicat' genoemde poes en het dier ging terug naar Aberdeen. Daar aangekomen toonden de Britse immigratie-autoriteiten zich onverbiddelijk. Poes kon geen geldige gezondheidspapieren tonen en moest een paar maanden in quarantaine. Kosten van dit gedwongen verblijf £ 300.—. Maar wie betaalt zo'n

verplichte logeerpartij? In allerijl werd door personeel van Shell Expro het 'Auk-Aristicat Fund' in het leven geroepen om het benodigde geld bijeen te brengen. Ook aan boord van onze 'Zafra' werd met de pet rondgegaan en dit leverde het respectabele bedrag van £ 52.— op, bijeengebracht door de gehele bemanning. Bij Shell Expro was men zeer verrast met dit vorstelijke bedrag. Samen met andere ter beschikking gestelde bedragen is het wel zeker dat 'Auk Aristocat', na een goede verzorging in het quarantainepension, weer in z'n vertrouwde omgeving in Aberdeen kan gaan rondstappen.

## 792 wielen

Via een aantal trailers met in totaal 792 wielen werd op 8 april jl. een U.M.C. op een zeevaardige ponton in de haven van de H.C.G.-werf geplaatst. En voor wie die afkortingen niet veel zeggen: U.M.C. betekent Underwater Manifold Centre, een door Shell en Esso ontwikkeld geavanceerd onderzees verzamelcentrum, dat op de werf van de Holland Construction Group in Schiedam is gebouwd. Zoals op een der foto's te zien rust het circa 2200 ton wegende gevaarte, dat een omvang heeft van een half voetbalveld, op trailers met in totaal 792 wielen, de wielen van de zware wagens



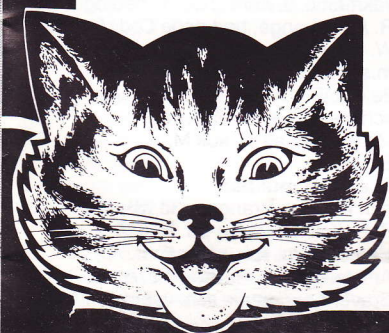
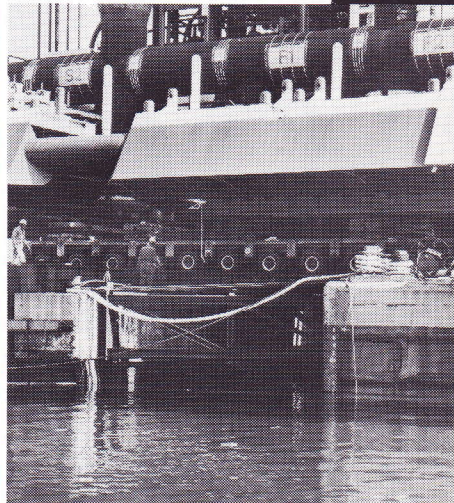
op de andere foto te zien niet meegeteld. Inmiddels is het U.M.C. versleept naar het Cormorant-veld op het Britse continentale plat.

### Succesvolle resultaten

Het U.M.C.-systeem steunt op de succesvolle resultaten die werden verkregen bij de afwerking en de productie van een onderzeese satellietput, die zich ongeveer drie mijl ten noorden van het Zuid-Cormorant-platform bevindt. Deze put produceert sinds januari 1981 en heeft tal van kenmerken die in het U.M.C.-project zullen worden toegepast.

Op deze U.M.C., waarvan geruime tijd een model heeft gestaan in de hal van het Shell-Gebouw, kunnen negen putten worden aangesloten, waarvan elke put een basisput, een satellietput en een productie- of injectieput kan zijn. Het systeem is gebaseerd op een hoogwaardige techniek en is het resultaat van diepgaande ontwerpstudies en proefnemingen over een periode van ruim vijf jaar. Een uitgebreid team van technische specialisten werd

daarbij gesteund door de faciliteiten van Shell, Esso en de fabrikanten van de apparatuur. De totale investering voor het U.M.C., de bijbehorende pijpleidingen en controleleidingen en de boorwerkzaamheden bedragen circa f 1,6 miljard.





## In memoriam

Op 18 april jl. is overleden de heer **A. M. Bos van Doorneveld**, oud-gezagvoerder. De heer Bos van Doorneveld verliet de dienst der maatschappij op 31 januari 1953 na 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 78 jaar.

Op 23 april jl. is overleden de heer **A. Roest**. Na aanvankelijke tewerkstelling op de vloot kwam hij als voedinginspecteur in vaste waldienst. Laatste dienst was de heer Roest chef van de sectie Civiele Dienst. De heer Roest verliet de dienst der maatschappij per 1 november 1969 na ruim 22 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 70 jaar.

Op 26 april jl. is overleden de heer **J. van Duin**, oud-gezagvoerder. De heer Van Duin verliet de dienst der maatschappij op 1 april 1955 na 26 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 81 jaar.

Op 28 april jl. is overleden de heer **A. de Groot**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer De Groot verliet de dienst der maatschappij op 1 december 1955 na ruim 19 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

*Voor de vele blijken van belangstelling, medeleven en voor de bloemen die wij mochten ontvangen bij het overlijden van onze zoon, broer en verloofde Rob de Vries danken wij u allen heel hartelijk. Het was voor ons een grote troost.*

*Fam. J. de Vries en verloofde Martha Vroegrijk*

Hermo, mar. int. J. M. Lage  
Muinos, J. Figueirido Acevedo, A.  
Loureiro Gonzalez, I. Parcerio  
Caamano;  
**s.s. Ondina:**  
sch vakman 2w B. J. Huizinga;  
**s.s. Onoba:**  
4e stm. P. Vermaas, stag. stm. H.  
J. K. Brouswinkel, G. N. Mercera,  
2e wtk. C. Hemmer, 5e wtk. R. M.  
van Sonsbeek, sch. vakman 2w  
W. Steensma, hoofd voeding J.  
Roosenburg;  
**s.s. Sepia:**  
2e wtk. J. A. de Groot, 3e wtk. P.  
A. van Splunter, 4e wtk. C. M.  
Abrahams, 5e wtk. A. C. Kleyn;  
**s.s. Vitrea:**  
hfd. wtk. C. Pietersen, 5e wtk. F.  
C. H. Roete, stag. wtk. H. W. de  
Vries;  
**s.s. Zafra:**  
3e stm. A. W. F. Pera, wnd. 3e  
wtk. R. Romijn, 4e wtk. A. A.  
Wagenaars, sch. vakman 2w C.  
van der Hoek, hoofd voeding B.  
M. de Roode;  
**s.s. Zaria:**  
gezagv. P. Snel, 1e stm. A. L. M.  
van Dun, 4e stm. H. G. van Boxtel,  
radio-off. A. A. J. Donker, hfd. wtk.  
C. H. de Koning, wnd. 3e wtk. C.  
J. Spanjer, 4e wtk. R. M. van  
Schaik, 5e wtk. J. T. G. Verwey;

### Uit dienst getreden:

3e stm.: L. Onderweegs, R. van  
Hoek;  
4e stm.: B. H. Hoitink, J. A. M. van  
Loon;  
3e wtk.: D. J. Sandee;  
4e wtk.: T. E. Westra;  
sch. vakman 2w: P. F. L.  
Dubbelman;  
sch. vakman 1w: W. van der  
Male;

### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. W. Nieuwerf – Shell  
Tankers B.V. walorganisatie afd.  
DFP/13;  
5e wtk.: H. Bubberman – Shell  
Tankers B.V. walorganisatie;

### Overplaatsing:

1e stm.: M. A. D. Hartlief – Shell  
Française;  
1e stm.: G. C. H. Dijkstra – Shell  
Tankers B.V., walorganisatie afd.  
DFMO;  
1e stm.: D. J. van Dijk – Shell  
Française;  
1e stm.: W. J. Stoker – Shell  
Expro, Aberdeen;  
3e wtk.: G. Dekker – N.A.M.,  
Assen;  
3e wtk.: J. R. Spoelstra – N.A.M.,  
Den Helder;  
4e wtk.: J. H. M. Stoffelen – Shell  
Nederland Raffinaderij B.V.  
sch. vakman 1w: G. van Osselen  
– N.A.M.;  
sch. vakman 1w: C. A.  
Wijschenk Dom – N.A.M.;  
sch. vakman 1w: J. Westerhuis –  
N.A.M.;  
hoofd voeding: C. G. M. van  
Schuppen – walorganisatie, sectie  
DFMO/7;

### Aangesteld als:

2e stm.: H. Rijpkema, C. A. M.  
Rovers, R. R. van der Maas, N. M.  
J. Duyn;  
3e stm.: W. M. de Bruyn, J. R. N.  
de Bode, B. Timmerman, W. J.  
Levering, R. Koers, H. J. M. van  
der Sijp;  
sch. kok: D. S. A. de Jong;

G. Ammeraal, jongen a/w R. H. G.  
Smeysters, M. H. H. Bosch;

### m.s. Fossarina:

2e stm. H. Rijpkema, 3e stm. G. E.  
H. Gerritsen, radio-off. R. van den  
Berg, 2e wtk. J. E. A. Westerbeek,  
alg. sch. vakman H. P. de Leeuw,  
J. H. Winands, J. H. Spaans,  
aank. sch. gezet a/w R. de Leeuw,  
hoofdbediende A. J. J. Ceelen;

### m.s. Fossarus:

2e stm. F. Makkee, hfd. wtk. J. L. 't  
Mannetje, aank. sch. gezet a/w R.  
Renders, jongen a/w R. Mammen;

### m.s. Fulgur:

2e stm. M. M. Scheele, 4e stm. B.  
F. L. Cloet, radio-off, M.  
Platschorre, hfd. wtk. J. R. Almsa,  
alg. sch. vakman H. J. Mensinga,  
A. Sumantri, aank. sch. vakman  
A. Pervoost, aank. sch. gezet a/w  
T. van Vessem, jongen a/w R. C.  
Pronk;

### m.s. Fusus:

2e stm. H. den Ouden, 4e stm. J.  
C. Schoonenberg, stag. stm. J. W.  
Kremer, G. C. Oudijk, radio-off. J.  
A. Griffioen, 4e wtk. J. Lykelema,  
alg. sch. vakman H. J. van Zoggel,  
aank. sch. vakman R. T.  
Ringelberg, hoofdbediende J.  
Breyer, bediende A. Vrolijk;

### s.s. Kylix:

gezagv. F. Klaassen, 1e stm. H.  
Sieders, 3e stm. A. E. R. van de  
Griend, sch. vakman 2w R. J. T.  
B. Vennegoor, A. J. M. Pieters;

### s.s. Laconica:

1e stm. S. Termeer, 3e stm. W. J.  
Levering, radio-off. P. M.  
Summers, 3e wtk. F. H. de Jong,  
4e wtk. J. Marijs, 5e wtk. W. J. D.  
M. Gakes;

### s.s. Latia:

radio-off. H. L. de Graaf;

### s.s. Lepton:

3e stm. D. F. A. Maljers, radio-off.  
H. P. de Jager, hfd. wtk. J. H.  
Veen, 4e wtk. K. Wagenaar, 5e  
wtk. A. M. van der Marel, A. F. den  
Hengst, sch. vakman 1 R. Vijlbrief,  
sch. vakman 2w H. Klijnstra;

### s.s. Macoma:

gezagv. J. van Beele, 1e stm. P.  
F. L. Schölvinc, 2e stm. P. C. J.  
Dikkentman, 5e wtk. D. Hemstra,  
M. P. Kesting, sch. voorman M. H.  
Grootveld, sch. vakman 1w J. J.  
Snijders, R. J. G. van der Klis,  
sch. gezet a/w G. H. de Visser, J.  
G. Klein Hesseling, G. Buys, J.  
Booy, T. J. van der Maat, hoofd  
voeding J. R. L. van Toornburg,  
bediende H. Wezenaar;

### s.s. Marinula:

gezagv. M. Hus, 2e stm. A. A. F.  
van der Markt, hfd. wtk. J. E.  
Weidema, 5e wtk. P. R. Kesting;

### s.s. Meta:

stag. stm. H. de Haan, H. R.  
Veerman;

### m.s. Niso:

1e stm. J. Baard, 5e wtk. R. G.  
Kooiman, man. esp. H. Bouza  
Alonso, 2e man J. L. Perez

### Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: L. F. T. van  
Oudvorst, P. C. J. Dikkentman;  
2e Stuurman G.H.V.-th: W. M. de  
Bruyn;  
'C': W. I. van der Burgh;  
'C-th': P. A. van Splunter;

### Onze vlootjubilaren:



C. Westbroek  
hoofdbediende  
10 jaar op 04.07.82

C. M. Bianchi  
2e stm.  
10 jaar op 27.07.82

# WAL

### In dienst



G. C. H.  
Dijkstra, DFMO  
(overgekomen van  
Shell Tankers vloot)

C. G. M. van  
Schuppen, DFMO/7,  
(overgekomen van  
Shell Tankers vloot)

### Interne mutatie

M.i.v. 1-4, Mw. M. J. Peiman, van  
DFP/1 assistent boekhouding  
naar DFP/1 administratief  
assistente

### Gehuwd

16-4-1982, Mw. L. C. van Bavel,  
DFP/4, gehuwd met de heer J.  
Adriaanse  
14-5-1982, G. Doeksen, DFMD,  
gehuwd met mevrouw M. G. van  
der Storm.



*'Ondina vanaf Onoba'*

*Deze steervolle foto werd genomen door B. J. Huijzinga*