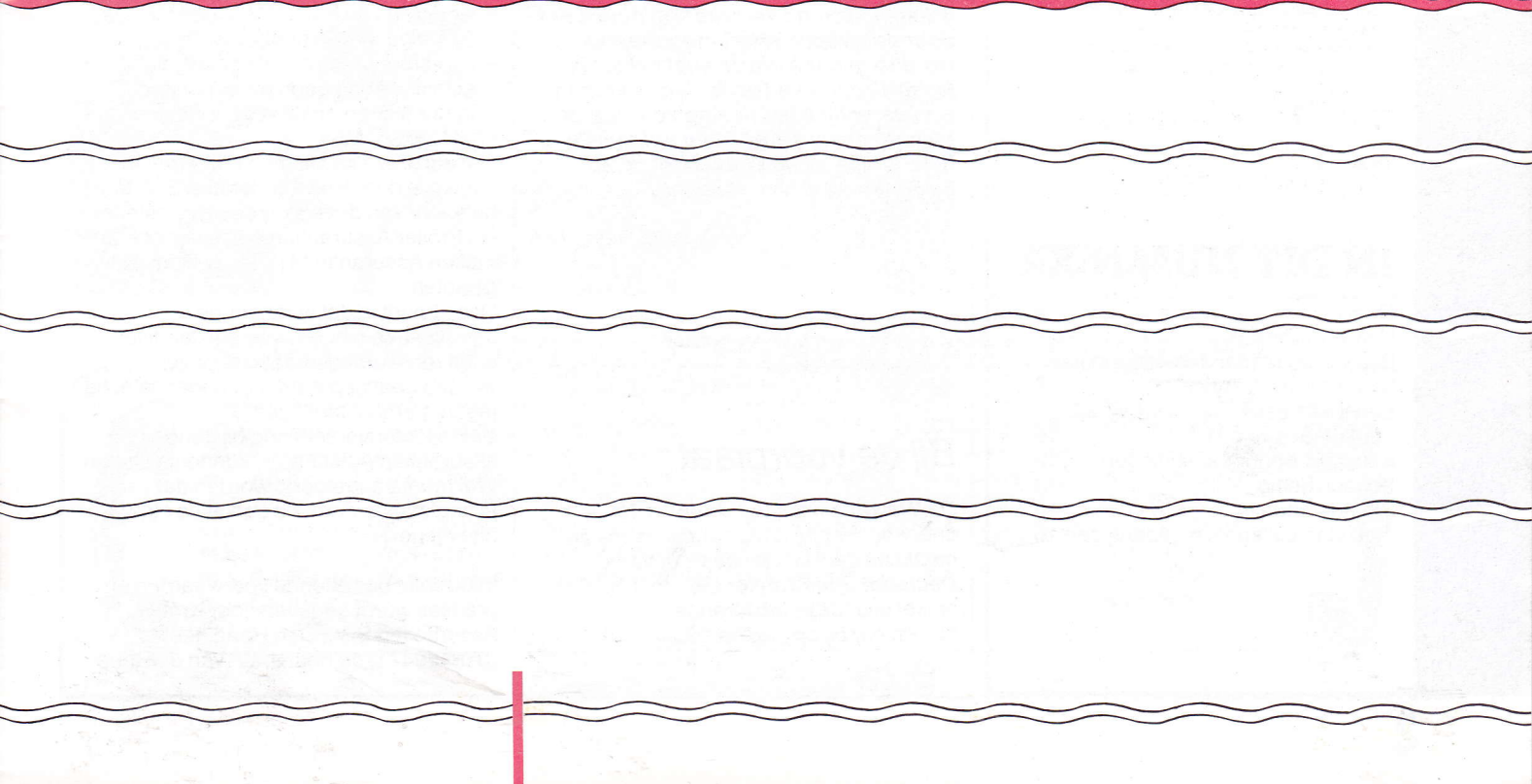
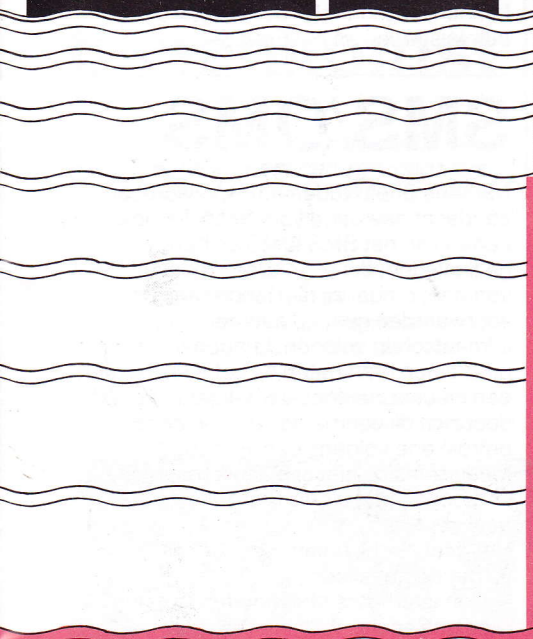
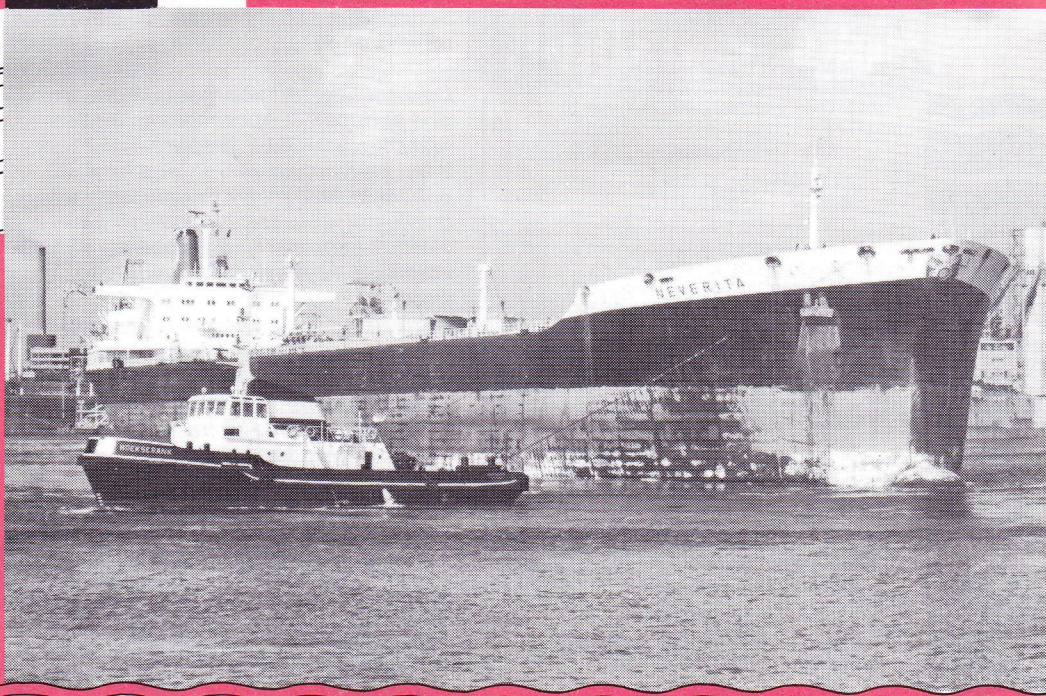


SCHEEP



ENTKA

22e jaargang
nummer 10
juni 1983



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.09

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 10
juni 1983

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696126

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

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

OVST	4
Nieuws uit de OR	4
Bijzondere research metingen aan boord van de 'Caurica'	8
Een kwart eeuw Deutsche Shell Tanker-Ges.m.b.H.	10
Koninklijke onderscheidingen	12
Schoon Schip	13
Vlootpersonalia	14
Tien vlootcollega's met pensioen 16	

Mededeling

In de achter ons liggende periode is een nauwkeurige analyse gemaakt van te verwachten veranderingen in het aanvoerpatroon van ruwe olie en olieproducten. Deze analyse heeft tot de conclusie geleid dat er goede mogelijkheden lijken te zijn voor schepen met een draagvermogen van 80.000-100.000 DWT, die een zuinig brandstofverbruik combineren met de mogelijkheid om een grote verscheidenheid aan lading te vervoeren. Op grond hiervan is door de Groep het in principe besluit genomen om tot de nieuwbouw van drie van dergelijke schepen over te gaan. Inmiddels is een aantal werven, waaronder ook Nederlandse, door Shell International Marine Ltd. benaderd met het bezoek een offerte uit te brengen.

De directie heeft voorgesteld om deze drie schepen in opdracht van en voor rekening van Shell Tankers B.V. te laten bouwen en vervolgens in eigen beheer te nemen. De definitieve beslissing zal evenwel pas kunnen worden genomen indien aan elk van de volgende voorwaarden is voldaan, te weten:

- *Gerekend dient te kunnen worden op de steun van de overheid in het kader van de Wet Investerings Rekening (WIR) en het Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ).*
- *De zekerheid dient te bestaan dat de schepen zo efficiënt mogelijk kunnen worden geëxploiteerd, d.w.z. dat gerationaliseerd zal kunnen worden gevaren. Hiervoor is de medewerking van de FWZ mede een vereiste.*

Ik kan u allen de verzekering geven dat door de directie al het mogelijke zal worden gedaan om zo snel mogelijk tot een positieve beslissing te komen. Een dergelijke beslissing zou - na de recente nieuwbouw - een volgende belangrijke aanzet geven tot de zo gewenste vlootvernieuwing.

A. L. Rasterhoff

Bij de voorplaat

De 'Neverita' voer van 1968 tot 1971 onder beheer bij onze maatschappij en maakt nu deel uit van de vloot van Deutsche Shell Tanker-Ges.m.b.H. Zie artikel over deze jubilerende maatschappij op pagina 10.

Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A./Sociaal Medisch Steunfonds

Indienen rekeningen

Het Bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1982 vóór 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die nà genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vóór 1 juli 1983 niet mogelijk was.

Het Bestuur

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

In de op 4 mei 1983 gehouden Hoofdbestuursvergadering werd het Jaarverslag 1982 vastgesteld. Leden die dit jaarverslag wensen te ontvangen kunnen dit schriftelijk aanvragen bij de administratie van het Fonds.

SMS/OMS

Namens Shell Nederland B.V. wordt de aandacht gevraagd voor het volgende: Leden van het SMS/OMS en hun gezinsleden, die de fondsen moeten verlaten, omdat zij niet langer aan de voorwaarden gesteld aan het lidmaatschap voldoen, kunnen problemen ontmoeten bij het afsluiten van een nieuwe ziektekostenverzekering. Dit doet zich bij voorbeeld voor indien de betrokkene volgens een verhoogd medisch risico niet of slechts tegen een verhoogd tarief elders wordt geaccepteerd.

Het gaat hierbij onder meer om de volgende gevallen:

- dienstverlaters met inbegrip van hun gezinsleden;
- kinderen van SMS/OMS-leden die de 21-jarige leeftijd hebben bereikt;
- ex-echtgenotes die als gevolg van echtscheiding geen beroep meer kunnen doen op de voorzieningen van het SMS/OMS.

Om aan deze problemen tegemoet te komen is door Shell Nederland B.V. ten behoeve van deze ex-leden/gezinsleden via Kröller Assurantiën een overeenkomst met de Assurantie Mij. Nieuw Rotterdam gesloten.

Deze houdt in dat wanneer de betrokkenen niet op normale condities door verzekeringsmaatschappijen worden geaccepteerd, zij zonder selectie tegen normaal tarief een ziektekostenverzekering bij genoemde assurantiemaatschappij kunnen afsluiten. Wel moet aangetoond worden dat acceptatie op normale condities elders niet mogelijk is.

Informatie betreffende voorwaarden en premies wordt gegeven door Kröller Assurantiën B.V., Den Haag, tel.: 070-469471, de heer J. W. van de Rhee.

Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A. en van het Sociaal Medisch Steunfonds
VAKANTIE- EN REIS/ONGEVALLEN-VERZEKERING

In verband met het komende vakantieseizoen vragen de besturen van bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende. Zoals bekend kan vergoeding door het O.M.S. van in het buitenland gemaakte, verzekerde kosten – evenals een mogelijke tegemoetkoming door het S.M.S. in andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd – slechts plaatsvinden op basis van korresponderende Nederlandse tarieven. Hierbij dient er rekening mee te worden

gehouden dat geen uitkering wordt verstrekt voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's, zoals de zgn. bijzondere risico sporten. Ook voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis, overkomst van familie etc. kan geen vergoeding worden gegeven. **GEZIEN HET BOVENSTAANDE WORDT AAN ALLE LEDEN GEADVISEERD OM IN VOORKOMENDE GEVALLEN EEN PASSENDE REIS/ONGEVALLENVERZEKERING AF TE SLUITEN. VOOR LEDEN DIE AANGESLOTEN ZIJN BIJ EEN ALGEMEEN ZIEKENFONDS IS HET NOODZAKELIJK DAT ZIJ VOOR HUN VERTREK EEN FORMULIER BIJ HET ZIEKENFONDS AANVRAGEN.**

In geval van kosten dient men zich tijdig te wenden tot de betrokken reis/ongevallenverzekeringsmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A., dan wel bij een Algemeen Ziekenfonds. Bij indiening van de desbetreffende medische kosten bij het O.M.S./S.M.S. wordt verzocht te vermelden of een reis/ongevallenverzekering was afgesloten.

Mededeling

Met ingang van 1 mei 1983 is de heer G. Hoogland belast met de leiding van sectie DFP/6 'Personnel Relations'. De heer Hoogland, die reeds werkzaam was in genoemde sectie, volgde de heer J. van Wijck op in verband met diens pensionering per 1 juni jl.

Jongeren-bijeenkomst

Op 19 april jl. vond in het Shell-gebouw aan het Hofplein weer een zgn. dag voor jongere officieren plaats. Een dag waarop een 30-tal 2e, 3e en 4e stuurlieden en 3e, 4e en 5e werktuigkundigen informatie kreeg over de gang van zaken bij onze maatschappij en waar gelegenheid was om met leden van de directie hierover van gedachten te wisselen. Uit de reacties van de aanwezigen kon worden afgeleid dat deze bijeenkomsten

zeer op prijs worden gesteld en dat hier dan ook zeker mee moet worden doorgegaan. Men krijgt hierdoor meer inzicht in het hoe en waarom van aangelegenheden ons bedrijf betreffende. En dat dit alles gaat met een grote openheid werd door allen zeer gewaardeerd. Dit soort ontmoetingen werkt tweeledig: de deelnemers raken meer betrokken bij het bedrijfsgebeuren, ook in groter verband, en de directie en hun medewerkers worden beter geïnformeerd over hetgeen er leeft op de vloot en met name bij de jongere officieren. Een goed samenspel wordt hierdoor zeker bevorderd en dat is van essentiële betekenis voor de toekomst van onze maatschappij en haar medewerkers.



VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1978	22.3.83	Elektrische handslijpmachines (PCOR)
1979	23.3.83	Indexcijfers proviand en bar (PCOR)
1980	31.3.83	Koersen (PCOR)
1981	5.4.83	Invoerrechten transitogoederen Dubai (PCOR)
1982	6.4.83	Schaderapport No. 162
1983	8.4.83	Prijscompensatie per 31.3.83 (PCOR)
1984	12.4.83	Feestdagen Europees vlootpersoneel (PCOR)
1985	13.4.83	Escalatiefactoren budget 1983 (PCOR)
1986	20.4.83	Controle reddingsgordels (PCOR)
1987	21.4.83	Schaderapporten No. 163 en 164
1988	22.4.83	OR Overlegvergadering (PCOR)
1989	29.4.83	Koersen (PCOR)
1990	29.4.83	Kon. onderscheidingen (PCOR)
1991	4.5.83	Walkie-talkies Dubai en Sharjah (PCOR)
1992	10.5.83	Ongevallencijfers 1e kwartaal 1983 (PCOR)
1993	16.5.83	Nieuwbouwplannen (PCOR)
1994	16.5.83	Vermissing G. Doeksen (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

OVST

Op 14 april jl. vond opnieuw een algemene ledenvergadering plaats met als enige agendapunt het al dan niet voortbestaan van de vereniging. Als gevolg van de op 14 maart gehouden ledenvergadering was de contributie reeds tot f 0,00 teruggebracht hetgeen de vlootleden inmiddels op hun salarisspecificatie hebben kunnen zien. Waren er op die vergadering nog 4 leden aanwezig, de laatstgehouden vergadering kon nog slechts 2 belangstellende leden trekken, hetgeen illustratief is voor het wijnend karakter van de vereniging.

Het zal niemand verbazen dat unaniem (zij het met enige spijt) tot opheffing van de vereniging werd besloten, waarbij het zittende bestuur werd gemachtigd de lopende zaken, waaronder de bestemming van de (zeer geringe) bezittingen van de vereniging, af te wikkelen.

Nu de OVST is opgehouden te bestaan zijn u echter geenszins alle mogelijkheden ontnomen tot het recreatief in- of ontspannen. Want – wellicht ten overvloede – willen wij uw aandacht nog eens vestigen op het bestaan van de ontspanningsverenigingen in Shell-verband waarvan iedere Shell-employé lid kan worden.

Welke dit dan zijn?

- Clubhuis Te Werve te Rijswijk telefoon 070-771833
- ROVS (Rotterdamse Ontspanningsvereniging Shell) met het sportpark 'De Vijfsluizen' in Vlaardingens telefoon 010-705061
- Amsterdams Sportverbond SHELL met het sportpark aan de Valentijnkade te Amsterdam telefoon 020-654972

Ten slotte vermelden we nog het Sport- en Recreatiecentrum 'De Boo' van de NAM in Schoonebeek. In tegenstelling tot de drie eerdergenoemde centra staat het lidmaatschap hier slechts open voor NAM-employés, doch op vertoon van de lidmaatschapskaart van Te Werve of de ROVS heeft u toegang tot het centrum.

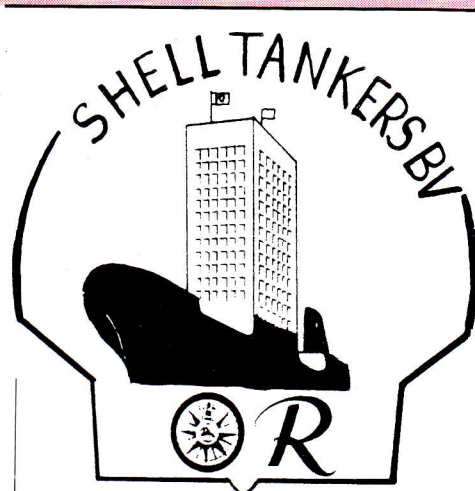
Mocht u interesse hebben of wilt u meer informatie dan adviseren wij u rechtstreeks contact op te nemen met de vereniging van uw keuze.

Nieuws uit de O.R.

Een andere kop dan gebruikelijk bij het verslag van een O.R.-vergadersessie. Dit komt omdat op 21 en 22 april jl. niet de juiste vertegenwoordiging van de O.R. in Rotterdam aanwezig was om het een 'reglementaire' vergadersessie te noemen. Daarvoor zijn namelijk niet alleen minimaal 12 O.R.-leden vereist, maar ook 1/3 van elk der kiesgroepen. Het quorum van 12 leden, reglementair vastgesteld voor een vergadering van onze ondernemingsraad, werd wel gehaald, maar niet voldoende leden van kiesgroep B, de scheepsgezellen. De enige uit deze groep die wel aanwezig kon zijn, was Ruud Verhoeve.

Hoewel meestentijds tussentijdse aflossing van een of meer O.R.-leden de oplossing is om 'en quorum' en kiesgroep-vertegenwoordiging te halen, was in dit geval de Maatschappij daartoe niet overgegaan. Na de volledige zitting in Hoenderloo in februari jl. waren zovele leden pas zo kort aan boord, dat tussentijdse aflossing niet verantwoord werd geacht. Dit te meer niet, omdat de meesten uit Groep B dienst deden op schepen op grote afstand van Nederland, met minimale bezetting, waardoor ook tijdelijk een plaatsvervanger had moeten worden uitgezonden, met de daaraan verbonden kosten.

De Commissie Dagelijkse Aangelegenheden was het met de bestuurder eens, dat de aard van de te behandelen onderwerpen geen extra afloskosten rechtvaardigde. Zij stond derhalve voor de keus de vergadering uit te stellen of toch te vergaderen om althans de continuïteit in een aantal zaken niet te verstoren. De Commissie koos unaniem voor de laatste mogelijkheid en nodigde derhalve de in Nederland aanwezige O.R.-leden naar Rotterdam, totaal 12 man inclusief de vier aanwezige wal O.R.-leden. Ter vergadering bleken de genodigde leden in meerderheid weinig gelukkig met de beslissing van de C.D.A. om toch een vergadering uit te schrijven. Besloten werd onder deze omstandigheden wel een werkvergadering te houden, maar af te zien van een tweede vergadering met de bestuurder, zoals in een normale vergadersessie gebruikelijk. Deze bijeenkomst telt dus niet als een officiële vergadering en telt niet mee voor het wettelijk en reglementair voorgeschreven aantal van, minimaal, zes vergaderingen per jaar. Er konden nu ook geen beslissingen worden genomen. Vandaar dat het hieronder vermelde uitsluitend moet worden gezien als 'Nieuws uit de O.R.' en niet als een verslag.



MEDEDELINGEN BESTUURDER

Een belangrijk agendapunt op iedere bijeenkomst met de bestuurder is de tijd gereserveerd voor de mededelingen van de bestuurder. Dat waren er ook op deze werkvergadering heel wat, waarvan wij hier noemen:

Afscheid vlootgepensioneerden

Zoals in het april-nummer van 'Schip en Ka' aangekondigd, zou op 6 mei jl. ten kantore een afscheidsreceptie worden gehouden voor diegenen van de vloot die recentelijk de dienst hebben verlaten of dit binnenkort gaan doen vanwege – al of niet vervroegde – pensionering. Verheugend te constateren is dat de Maatschappij van deze recepties nu nog meer dan voorheen een gebeurtenis maakt. Niet meer alleen een praatje en een glaasje, maar een waardig afscheid van diegenen die zoveel jaar dienst op zee hebben volbracht en met pensioen gaan. Een diner met de bestuurder en enkele walfunctionarissen na de receptie in een nabijgelegen restaurant markeert voortaan het afscheid van kersvers gepensioneerde zeevarenden.

Niet rechtstreeks te maken hiermede, maar voor alle duidelijkheid toch een niet onvermeld te laten bericht (zoals sommige lezers wellicht uit de krant hebben vernomen) is, dat tijdens de CAO-onderhandelingen met Shell Nederland Raffinaderij en Shell Nederland Chemie door deze maatschappijen is voorgesteld om, éénmalig, bepaalde groepen werknemers van deze bedrijven vervroegd te pensioneren. Dit is beslist géén algehele Shell-maatregel en slaat dus niet op Shell Tankers vloot of wal, aldus de bestuurder.

Marin-onderzoek

Het onderzoek te verrichten door twee Marin-vertegenwoordigers aan boord van de 'Felania' omtrent 'samenspel wal-schip' gaat niet van Shell Tankers uit. Ook op kantoor zijn over dit onderwerp door Marin enkele vraaggesprekken gevoerd met walfunctionarissen. Dit alles vindt plaats in het kader van een door de overheid gefinancierd onderzoek bij verschillende rederijen, waaraan ook door onze Maatschappij medewerking wordt verleend.

CAO-onderhandelingen

Mededeling werd gedaan van de stand van zaken, waarbij achtereenvolgens aan de orde kwamen het in november 1982 gesloten landelijk 'centraal akkoord', de ontwikkelingen in de diverse bedrijfstakken (waaronder de koopvaardij) en de door onze Maatschappij ingediende voorstellen. Het zal duidelijk zijn, dat deze zijn ingediend tegen de achtergrond van onze maatschappij-doelstellingen en dat zij dus aandacht schenken aan kwaliteit, kosten, continuïteit in de scheepsstafbezetting, flexibiliteit in de bedrijfsvoering en rationalisering van de bedrijfsvoering.

Promoties

Voortaan – zo deelde de bestuurder mede – zullen de promoties tot gezagvoerder/hoofdwerktuigkundige, niet gespreid over het jaar plaatsvinden, doch – naar behoefte – een- of tweemaal per jaar op een vaste datum.

'Caurica'

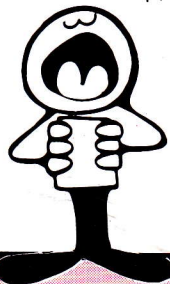
Het Directoraat-Generaal van Scheepvaart & Maritieme Zaken heeft toestemming gegeven voor het SGO-project (in ORO-verband) op de 'Caurica', inclusief het varen met 3 man in de civiele dienst. Voor de O-mans wachtbezetting is het certificaat binnen, zodat met ingang van 30 april jl. op dit schip het SGO-project is begonnen.

'Flammulina'

De heer Trommel van de FWZ heeft op uitnodiging 3 weken meegevaren op de 'Flammulina' om zich van de gang van zaken aan boord met betrekking tot het SGO-project op de hoogte te stellen. Tijdens de laatste week van zijn verblijf aan boord was ook het hoofd van Fleet Management, Fred Busker, aan boord. In mei zou een gezamenlijke nabespreking plaatsvinden.

Workshops

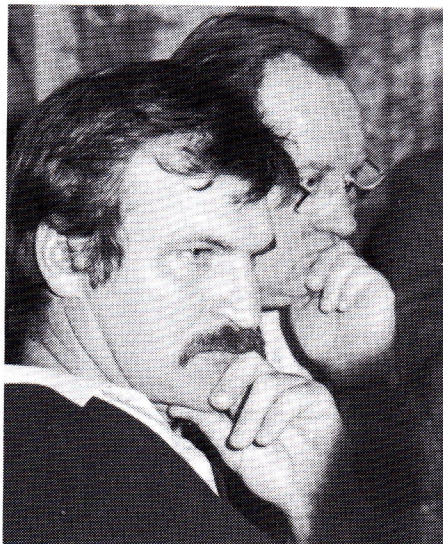
Van de reeds aangekondigde workshops waren er tot de O.R.-werkvergadering in april reeds twee gehouden. Het thema voor de eerste workshop was 'Hoe zou de toekomstige scheepsorganisatie eruit moeten zien?'. Het resultaat daarvan is meegenomen naar de tweede workshop, die tot thema had 'Wat kunnen met betrekking tot de werkverdeling de problemen op langere termijn zijn als er aan boord zowel SGO's als niet-SGO's dienstdoen?'. In mei zou de derde workshop worden gehouden, waaraan – in tegenstelling tot de eerste twee – officieren in rangen beneden de vier top-rangen (zowel SGO's als niet-SGO's) zouden deelnemen. In deze workshop wordt als het ware voortgeborduurd op de resultaten van de eerste twee. Ter afronding volgt dan nog een 4e workshop, waaraan ook een of meer walfunctionarissen zullen deelnemen.



Werk- vergadering O.R.

Na de vergadering met de bestuurder en het hoofd van de afdeling Personeel hielden de aanwezige O.R.-leden nog een werkvergadering, waarbij met name het door de diverse commissies verrichte werk de revue passeerde, alsmede de nu op papier vastgelegde procedure afspraken tussen de in de loop der tijd elkaar opvolgende O.R.-en en de bestuurder. Beslissingen werden, nu er geen sprake kon zijn van een officiële O.R.-vergadering, niet genomen. Wel werden suggesties ingebracht, die op de officiële O.R.-vergadersessie in juni a.s. ter tafel komen. Vol lof waren de aanwezigen met name over het door de Commissies 'Moderne Bedrijfsvoering' en 'Sociaal Beleid' verrichte werk.

Een aantal vragen omtrent toch wel actuele zaken als het civiele-dienstproject op de 'F'-klasse schepen, duidelijke vastlegging van regelingen geldend voor zeevarenden en het sociaal beleid van de Maatschappij waren door deze commissies aan de bestuurder voorgelegd, waarop van zijn zijde en het hoofd van de afdeling Personeel duidelijk antwoord was gegeven.



Aanwezig op de werkvergadering op 21/22 april jl. waren:

Groep A

Wouter Kalkman (voorzitter)
John van Kesteren
Simon Neeleman
Jaap van der Pas
Erik Petrusma
Hans van der Schee
Frank Vergroesen

Groep B

Ruud Verhoeve

Groep C

Jillis van Duuren
Chris de Goeij (secretaris)
Ineke Koot
Joop Ouwens

Medische terugblik 1982

Tijdens de werkvergadering op 21/22 april jl. gaf onze medisch adviseur, dr. Boesaart, een terugblik over het afgelopen jaar. Van die gelegenheid maakte hij gebruik zijn opvolger voor te stellen, dr. Louwe. Laatstgenoemde heeft na zijn studie te Leiden aanvankelijk als arts gevaren bij de marine, is vervolgens in de West gedetacheerd geweest bij het korps mariniers, om daarna huisarts in Aruba te worden. Na terugkeer in Nederland werkte hij 1 jaar in een ziekenhuis, om vervolgens in 1970 in Shell-dienst te treden. Zijn eerste tankereis heeft hij reeds achter de rug, zodat hij nu – bevaren en wel – dr. Boesaart m.i.v. mei jl. heeft opgevolgd.

Dr. Boesaart begon zijn lezing met te reageren op verzoeken die hij nogal eens van met name 1e stuurlieden onzer Maatschappij ontvangt om iets te horen over door hen aan boord behandelde gevallen. Die vragen stelt hij bijzonder op prijs, immers het toont de warme belangstelling in aan boord toegepaste therapie. Om die reden is voor 1e stuurlieden die het kantoor bezoeken, de Medische Dienst nu opgenomen als een vast bezoek. Het is geen verplichting, maar mochten stuurlieden belangstelling hebben in de door hen behandelde gevallen of mochten zij vragen hebben over bepaalde aan boord beschikbare geneesmiddelen, dan is de medisch adviseur gaarne bereid hen te woord te staan en te adviseren. Natuurlijk kunnen die vragen ook worden gesteld als de 1e stuurlieden zelf ter keuring komen. Dr. Boesaart ging vervolgens in op de wijze van vernietiging van

Aandachtig luisteren Jaap van der Pas en Jillis van Duuren naar hetgeen door de bestuurder wordt medegedeeld.

Ruud Verhoeve, de enige uit Groep B die op 21/22 april jl. in Nederland was en ter vergadering kon worden genood.



geneesmiddelen wanneer de geldigheidsduur is verstreken. Ampullen dienen altijd kapot te worden geslagen alvorens met de andere, verlopen, geneesmiddelen overboord te worden gezet. Degenen die menen dat vernietiging van geneesmiddelen niet verantwoord is bij de nood die er in sommige ziekenhuizen is in bepaalde landen, raadt hij dringend aan deze middelen toch niet aldaar te verstrekken, met uitzondering van zalfjes en eenvoudige tabletten. Met name het weggeven van verdovende middelen aan dergelijke ziekenhuizen ontraadt hij ten sterkste. Het risico van misbruik is te groot, hetgeen de naam van Shell en de Medische Dienst geen goed zou doen en waardoor we de goodwill die wij thans ondervinden van geneesmiddelverstrekkende instanties, zouden verspelen. Dit geldt evenzeer voor diverse anti-biotica.

De ziekenhuisstages van stuurlieden leveren nog steeds goede resultaten. Het geven van een vervolgcursus of een herhalingscursus, zoals ook door een der O.R.-leden gesuggereerd, vond de spreker niet verstandig. Hierover had hij ook al gesprekken gevoerd met collega's van andere rederijen en met de Scheepvaartinspectie, doch de conclusie was dat dergelijke extra stages zouden kunnen leiden tot een teveel aan zelfvertrouwen om zelf aan boord de zaak te kunnen oplossen, mogelijk overmoed dus. Ook de suggestie een 'ziekenboek' aan te leggen aan boord, met allerlei gegevens omtrent behandelde gevallen, wees hij af. Het zou schenden van het medisch geheim kunnen betekenen. Wat overigens niet wil zeggen, dat – zij het incidenteel – niet zal worden doorgegaan met het geven aan de gezagvoerder van bepaalde adviezen omtrent geneesmiddelverstrekking aan een bepaalde opvarende.

Dat zeevarenden eenmaal per jaar nog een röntgenonderzoek moeten ondergaan is voor hem aanleiding geweest er bij de officiële instanties op aan te dringen deze verplichting af te schaffen. Dit vanwege de – vergeleken met vroeger – minder frequente contacten in havens met mogelijke risicodragers.

Wel is door hem geadviseerd om, vanwege de tegenwoordig uitgebreide elektronische uitrusting aan boord, voortaan werktuigkundigen bij sollicitatie een even strenge kleurentest te doen ondergaan als nautici. Dringend verzocht de medisch adviseur om toch vooral na ontvangst van geneesmiddelen aan boord, de daarbij behorende paperassen ten spoedigste in te vullen en te retourneren. Dit speciaal voor wat betreft de verdovende middelen. Ook hiervoor geldt dat de goodwill die er thans is, onder geen voorwaarde door te trage inzending van de papieren in gevaar mag worden gebracht.

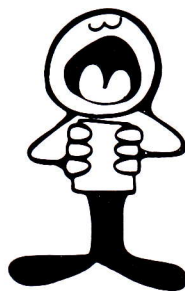
Uitgebreid ging de medisch adviseur in op de onderdelen van het thans verrichte periodiek geneeskundig onderzoek.

Steeds wanneer afwijkingen zijn geconstateerd die reden tot enige bezorgdheid geven, wordt betrokkene geadviseerd de huisarts te raadplegen. Dit kan slaan op een te hoog suikergehalte, te sterk dalende longfunctie, onregelmatigheden in het cardiogram, te hoog cholesteroolgehalte, enz. Zo'n onderzoek, afgekort tot PGO, blijkt wel degelijk zin te hebben, hetgeen minder geldt voor een lichamelijk onderzoek dat voorheen ter afsluiting plaatsvond. Alleen wanneer tijdens het afrondend gesprek na het PGO bepaalde klachten naar voren komen, wordt door de medisch adviseur nog een lichamelijk onderzoek verricht.

Dr. Boesaart is er inmiddels van overtuigd geraakt, dat het alcoholgebruik aan boord nauwelijks afwijkt van dat aan de wal in Nederland. Wat niet wegneemt, dat zijns inziens meer en op jeugdiger leeftijd alcohol wordt genuttigd dan in menig ander land.

Op de vraag van O.R.-zijde of, zoals in het verleden wel is voorgekomen, er thans sprake is van meer gevallen dan gebruikelijk van overspannenheid, kon hij ontkennend antwoorden. Hij vestigde er daarbij wel de aandacht van de toehoorders op, dat het onjuist is overspannenheid altijd aan werkbelasting te wijten. Ook het milieu kan van grote invloed zijn, terwijl het zeker geen kwestie van uitsluitend leeftijd is. Steeds wanneer iemand plotseling zich anders gedraagt dan gebruikelijk, b.v. stiller wordt of meer prikkelbaar, dient men attent te zijn.

De voorzitter van de werkvergadering, Wouter Kalkman, sprak namens de aanwezigen een woord van dank aan dr. Boesaart voor de door hem gesproken woorden, waarbij hij ook erkentelijkheid betuigde voor hetgeen deze scheidend medisch adviseur in de afgelopen tijd voor het Shell Tankers personeel heeft gedaan. Dr. Louwe wenste hij alle succes bij het vervullen van de taak die hem nu wacht.



Performance STBV 1982

Zoals via de agenda toegezegd, gaf de bestuurder voor de in april aanwezige O.R.-leden een overzicht van de performance van Shell Tankers in 1982. 'Geen financieel overzicht', aldus de bestuurder, waarvoor van O.R.-zijde alle begrip was. Immers, zo stelde hij, de jaarstukken dienen eerst nog te worden

goedgekeurd door de Raad van Commissarissen, die nog bijeen moesten komen. Daarna volgt dan nog de akkoordverklaring door de Aandeelhouders, zodat pas in de O.R.-vergadersessie in juni het financieel overzicht wordt besproken. Wel was directeur Rasterhoff bereid om in april reeds een overzicht van de prestaties te geven, afgemeten tegen de doelstellingen voor 1982.

Gegeven het grote surplus in alle tonnageklassen, de structurele veranderingen in de tankvaart en de wens ons ook op langere termijn te handhaven, waren voor 1982 o.a. de doelstellingen gericht op een oplossing van het surplus aan vlootpersoneel, waarbij gedwongen ontslag pas de allerlaatste oplossing mocht zijn, met behoud van een zo evenwichtig mogelijk opgebouwd personeelbestand. Terugblikkend, aldus de bestuurder, hebben we het in 1982 niet slecht gedaan. Er was een overschot van meer dan 100 man. Daarentegen zijn wij erin geslaagd, zonder gedwongen ontslagen, het bestand aan Nederlands vloot- en walpersoneel met meer dan 125 man terug te brengen. Natuurlijk, de mogelijkheid om personeel over te plaatsen naar Tunirex was een bijzonder gunstige gelegenheid, die Shell Tankers ook optimaal heeft benut. Wij hebben daarop alert gereageerd en er ook andere Shell-maatschappijen van weten te doordringen dat wij, met ons overschot aan personeel, vooraan stonden om de vacatures te vervullen. Het tijdig verstrekken van een functie-omschrijving van bij ons surplus zijnde personeel leidde er ook toe, dat bij diverse andere Shell-maatschappijen personeelsleden konden worden geplaatst.

Goede prestaties zijn, qua kostenbeheersing, geleverd bij het dokgebeuren, bij de bestelling van reservedelens, bij de verzending van materiaal naar de schepen. Met name het combineren van zendingen per schip, heeft in 1982 geleid tot daling van het aantal partijen. Een pluim waard, die niet alleen past op de hoed van de Materialendienst maar zeer zeker ook op die van het personeel aan boord, dat tijdiger dan voorheen de behoefte opgaf. Aan het civiele-dienstproject is in 1982 op de 'F'-klasse schepen een goede aanzet gegeven. In 1983 zullen ook op andere klassen schepen de mogelijkheden worden bekeken om tot een grotere efficiëntie van het civiele-dienstgebeuren te komen.

Onze doelstelling wat betreft continuïteit is geslaagd voor zowel de 'kritische' dokscheperen als de vier L-klasse schepen. Op de 'Niso' en 'Tagelus' gold dit reeds voorheen, net zo goed als op de acht 'F'-klasse schepen.

Qua werkoverleg is de indruk, dat de in 1982 gegeven cursussen nog niet overal hebben geleid tot verbetering van het overleg aan boord. Wellicht is de doelstelling om dit binnen één jaar te bereiken, te hoog geweest, maar er is van een duidelijke vooruitgang sprake.

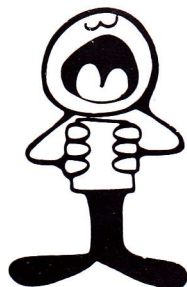
Wat beperking van overtijd betreft beginnen de resultaten nu merkbaar te worden. Er blijkt beter te worden gepland, hetgeen leidt tot reductie van overtijd. Hierbij – aldus de bestuurder – mag men niet verwachten, dat het kantoor gaat voorschrijven hoeveel uur per man mag worden gemaakt. De leiding aan boord dient door juiste planning te komen tot de situatie waarbij niet vandaag in overtijd wordt gedaan wat morgen in normale werktijd gedaan kan worden.

Van O.R.-zijde werd hierbij de vraag gesteld of de maandelijkse rapportage, per telegram respectievelijk telex, niet per post kan geschieden om althans de rapportagekosten te drukken. Het bezwaar hiertegen, aldus de bestuurder, is dat beheersing van kosten alleen mogelijk is als men op kantoor vroegtijdig het overzicht heeft. Anders is de mogelijkheid niet uitgesloten dat pas achteraf de verantwoordelijken aan boord kunnen worden gewezen op tekortkomingen in het vervullen van deze opdracht. Immers, postverzending kan aanzienlijke vertraging betekenen, wat niet praktisch is bij een dienstperiode aan boord van ongeveer vier maanden. Het gevaar van een korte dienstperiode is toch al, dat je op korte termijn gaat denken; het overwerk is voor een deel ook lange-termijn-planning, vandaar dat snelle rapportage wordt vereist, opdat terstond van kantoorzijde kan worden ingegrepen als dit nodig is.

Het 'Flammulina'-project (met deels SGO's en deels niet-SGO's) heeft goede resultaten opgeleverd. Na de hiervoor reeds genoemde evaluatie die in mei zou plaatsvinden, zal door het management team aan boord de mogelijkheid worden bekeken definitief over te schakelen naar de 2e fase (1 SGO minder). Het voor de vaart gereed maken van de

twee nieuwe 'C'-klasse luboil tankers, ook een doelstelling voor 1982, is wat ons eigen personeel betreft, zeker gelukt. Dat bij de oplevering en afwerking vertraging is opgelopen valt niet aan hen te wijten.

Concluderend: in 1982 is van hoog tot laag veel werk verzet, hetgeen heeft geleid tot een goede performance. Ook de heer Tookey, de Marine Co-ordinator, zei dit recent bij een lezing op ons kantoor voor het personeel, waarbij hij de prestaties van Shell Tankers over 1982 samenvatte met de woorden 'well done'.



Tweerichtingverkeer

Door middel van publicatie, zij het niet volledig maar toch informatief genoeg, in dit blad, tracht de O.R. zijn achterban op de hoogte te houden van de belangrijkste zaken op elke vergadering besproken. Naar de mondelinge reacties te oordelen, voldoet deze wijze van bekendmaking voldoende om op de ingeslagen weg voort te gaan. Echter, goede communicatie met de achterban is tweerichtingverkeer. Dus niet alleen info naar de collega's door de Raad, maar ook info naar de Raad hoort daarbij.

De O.R. wil en moet zich verre houden van het fungeren als 'klachtenbureau'. Deze dienen in de 'lijn' te worden opgelost. Dit neemt echter niet weg dat de O.R. wel degelijk geïnteresseerd is in uw opvattingen en ervaringen en prijs stelt op berichtgeving door collega's omtrent de werksituatie, nieuwe ontwikkelingen en al datgene dat het functioneren van de O.R. kan beïnvloeden. Daarom:

'Neem de pen eens ter hand en laat eens wat van je horen'.

Bijzondere research metingen aan boord van de 'Caurica'

Hoe het begon

Bij het onderzoek naar optimale vormen voor scheepsrompen en schroefgeometrie wordt veel gebruik gemaakt van modelonderzoek en de computer (voor analytische berekeningsprogramma's). Modelonderzoek met behulp van schaalmodellen in sleeptanks wordt al zo'n 100 jaar uitgevoerd. Daarnaast neemt het berekenen van de voortstuwingeigenschappen met behulp van wiskundige modellen en statistiek steeds meer toe. Uiteraard is het van groot belang voldoende zekerheid te hebben over de mate van overeenkomst tussen de resultaten die verkregen zijn via modelmetingen, computerberekeningen en de werkelijke, ware-grootte situatie. Daarom is het onontbeerlijk om regelmatig op zee door middel van ware-grootte metingen de voorspellingen uit het ontwerp stadium te verifiëren. Helaas zijn hier nogal wat bezwaren aan verbonden: ze zijn vaak technisch moeilijk uitvoerbaar en zeer kostbaar. Om onder andere aan dit probleem iets te doen heeft het MARIN te Wageningen omstreeks 1970 een Coöperatieve Research Groep opgericht, waarvan de leden (reders, werven, classificatie-bureaus en marines) gezamenlijk de kosten dragen van het meer fundamentele researchwerk dat in dit kader wordt aangepakt (en Shell is één van de leden).

Eén van de onderdelen van dit werk betreft het ontwikkelen van berekeningsprogramma's voor de omstroming rond het schip, in het bijzonder van de volgstream. Dit is de stroomsnelheidsverdeling in het schroefvlak. Gedetailleerde kennis van deze volgstream is onmisbaar voor het maken van een goed schroefontwerp. Dit stromingsveld is achter een scheepsmodel goed te meten met behulp van pitotbuizen en (van meer recentere datum) met laser-technieken. Op

M.b.v. 1 venster aan bakboord en 1 venster aan stuurboord kan de stroomsnelheid in een groot gebied voor de schroef gemeten worden.

Vrij kort na de indienststelling van de 'Caurica' heeft een internationaal samengesteld meetteam een reis op dit schip meegemaakt. Tijdens de reis (gedurende de periode van 2 tot 17 maart jl. tussen Curaçao en Valparaiso) werden met succes geavanceerde 'laser doppler' snelheidsmetingen uitgevoerd om de watersnelheden in een verticaal vlak tussen het achterschip en de schroef te bepalen.

Het is voor de eerste keer in de scheepsbouw-research dat door middel van zeemetingen zeer gedetailleerde kennis ter beschikking gekomen is over het verloop van deze snelheden in de werkelijkheid.

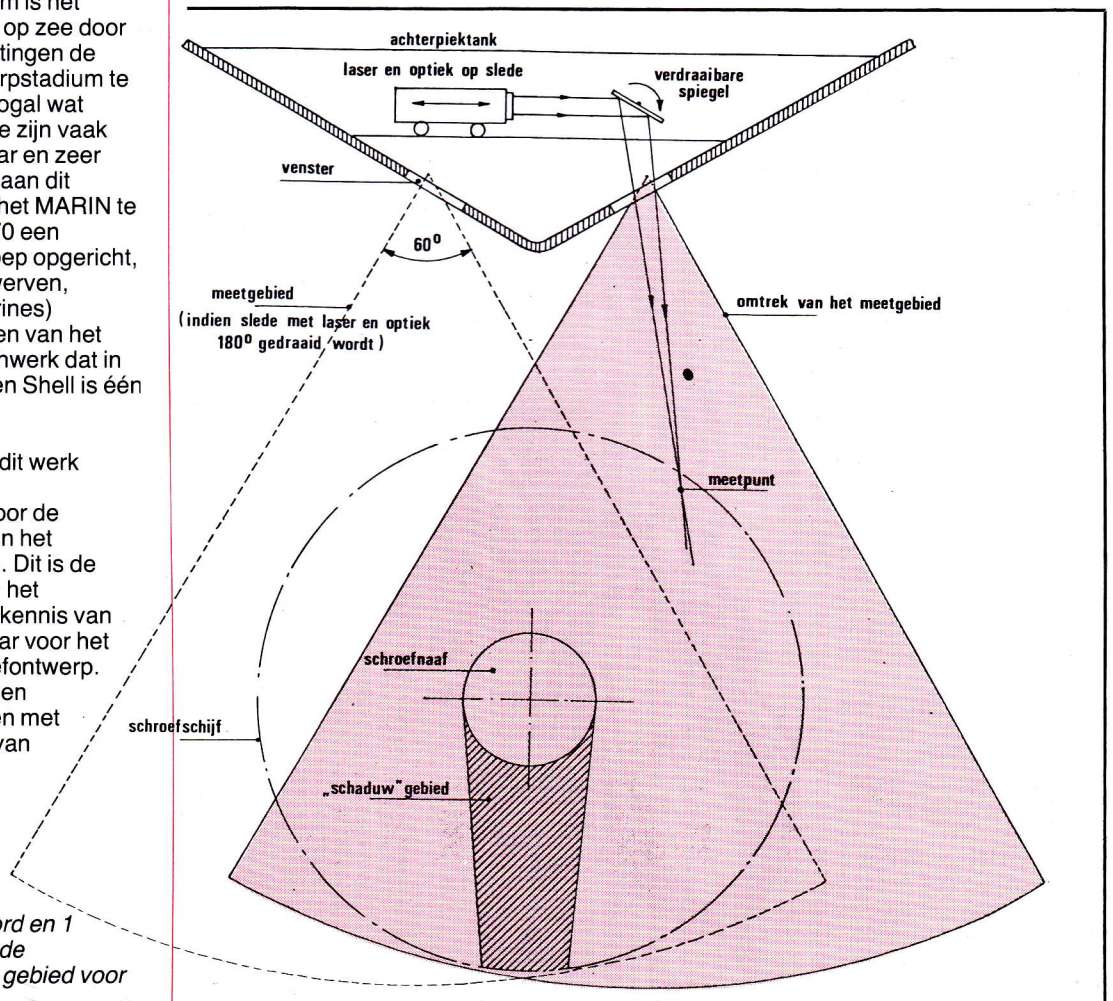
Van Ir. A. G. P. Versmissen van het MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland) ontvingen wij een uiteenzetting van het hoe en waarom van zo'n onderzoek. Ter completering gaat een en ander vergezeld van een aantal foto's en figuren.

ware-grootte was het tot voor enige jaren onmogelijk deze watersnelheden op enige honderden verschillende locaties te meten. De opkomst van de laser doppler snelheidsmeting heeft hierin verandering gebracht.

De laser doppler snelheidsmeting in het kort

Door middel van een krachtige laser en optieken worden twee laserbundels gevormd die we laten snijden in een punt waarin de stroomsnelheid gemeten moet

worden. Dit laserlicht heeft een bepaalde vaste frequentie. Kleine vuildeeltjes (van enige microns) die altijd in de stroming aanwezig zijn zullen een zeer klein gedeelte van het licht in het meetpunt reflecteren. Een gedeelte van dit gereflecteerde licht wordt met behulp van een gevoelige detector weer opgevangen en in een elektrisch signaal omgezet. Net zoals bij het akoestische doppler principe (denk bij voorbeeld aan het doppler log) zal het teruggekaatste licht een frequentie hebben dat iets verschoven is ten opzichte van het oorspronkelijk uitgezonden laserlicht. Deze frequentie-verschuiving is recht



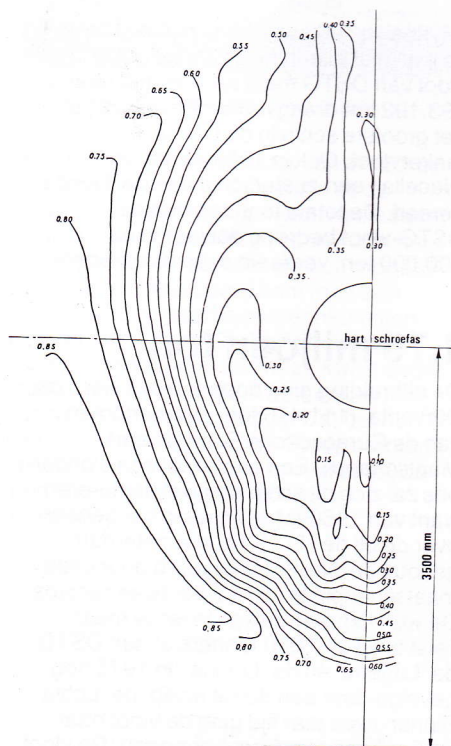
evenredig met de snelheid van het vuildeeltje in de stroming. Op deze wijze kan een heel stroomveld afgetast worden zonder deze stroming te verstoren.

Metingen op de 'Caurica'

Tijdens de bouwfase is de 'Caurica' voorbereid voor deze lasermetingen: de achterpiektank is aangepast en twee vensters zijn in het achterschip aangebracht.

Later, varend tussen Curaçao en Panama, is het meetsysteem verder opgebouwd. Hierbij is dankbaar gebruik gemaakt van de expertise en apparatuur van de 'British Ship Research Association' (BSRA) te Newcastle en het 'Naval Ship Research and Development Centre' (NSRDC) te Washington. Door de laser met de optiek op een verplaatsbare slede te monteren en bovendien gebruik te maken van een verdraaibare spiegel, kan de stroomsnelheid punt voor punt in een groot vlak voor de schroef gemeten worden. De uiteindelijke informatie wordt uit zo'n 250 punten samengesteld. De metingen zijn uitgevoerd tijdens het traject Panama - Valparaiso (Chili). Even

Dit is het resultaat van een volgstrommeting (In dit geval een modelmeting van de 'Caurica'). D.m.v. een computerprogramma worden punten met gelijke snelheid met elkaar verbonden (Identiek aan de isobaren op de weerkaart). Deze figuren geven veel informatie t.b.v. de schroefontwerper.



zag het er naar uit dat er problemen zouden komen: het zeewater werd na één dag varen heel troebel. Maar gelukkig klaarde het zicht door het water weer snel op, zodat zelfs tot ruim acht meter uit de vensters gemeten kon worden.

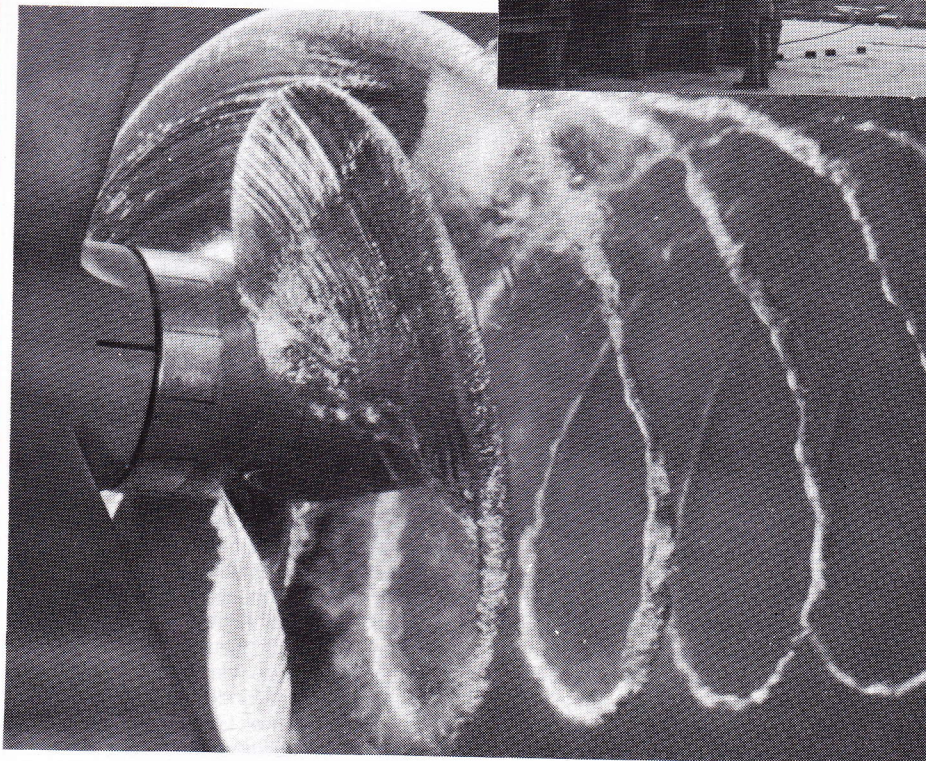
Naast de lasermetingen werden nog andere metingen uitgevoerd: de stuwkracht en het vermogen aan de schoef, trillingen en drukfluctuaties aan de scheepsromp boven de schroef en cavitatie observaties. De cavitatie ofwel 'kookverschijnselen' aan de draaiende schroef zijn eveneens van groot belang om te vergelijken met de resultaten verkregen door middel van schaalmodellen. Door de aanwezige vensters in de achterpiek konden de cavitatieverschijnselen goed gefotografeerd worden. De gehele bemanning maakte wel een excursie naar de achterpiek om het imposante schouwspel van de cavitierende schroef te bekijken!

Ten slotte

Nu al kan gezegd worden, dat deze meetreis een volledig succes is geworden. Nog nooit eerder is op zee de volgstroom zo nauwkeurig en vooral gedetailleerd gemeten. Hierdoor is veel informatie ter beschikking gekomen. Zeker is dit niet in de laatste plaats te

De 'Caurica' tijdens de afbouw in het dok. In de scheepshuid boven de schroef is het deksel zichtbaar waar later een van de laservensters geplaatst zou worden.

Een voorbeeld van het cavitatieverschijnsel, zoals dat op modelschaal zichtbaar kan worden gemaakt.



danken aan de bijzondere hulp die de meetploeg kreeg van de bemanning van de 'Caurica'. De leden van de meetploeg hadden, met toch heel wat zeemetingen achter de rug, deze coöperatieve sfeer nog niet eerder zo meegemaakt. Namens het meetteam van BSRA, NSRDC en MARIN nogmaals: Bedankt 'Caurica'!

Een kwart eeuw Deutsche Shell Tanker-Ges.m.b.H.

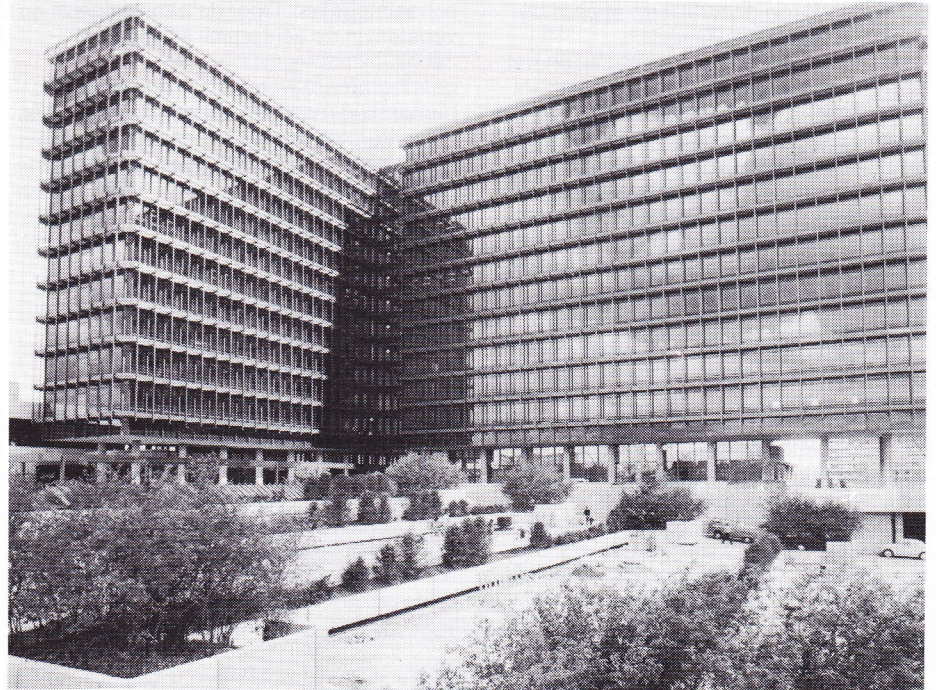
Op 30 april 1983 was het 25 jaar geleden dat door Deutsche Shell A.G. een nieuwe maatschappij werd opgericht, Deutsche Shell Tanker-Gesellschaft m.b.H., afgekort DSTG. Een maatschappij die zou uitgroeien tot de grootste tankvaartrederij in Duitsland. Een maatschappij die, dank zij de gunstige omstandigheden, een snelle groei heeft meegemaakt maar zich thans, door het wereldomvattend overschot aan tankertonnage, voor niet geringe problemen ziet geplaatst. In het navolgende artikel gaan we, weliswaar met grote stappen, door de afgelopen 25 jaar van deze jongste van de vier internationale Shell-vloten.

Überseering 35 in Hamburg, het hoofdkantoor van Deutsche Shell A.G. Ook het kantoor van Deutsche Shell-Tanker-Ges.m.b.H. is in dit gebouwencomplex ondergebracht.

Ons verhaal zou niet helemaal compleet zijn als we niet nog wat verder teruggingen dan 30 april 1958, de oprichtingsdatum van DSTG. Ruim een halve eeuw eerder, in 1902, werd in Düsseldorf de Benzinwerke Rhenania G.m.b.H. opgericht. De naam van dit bedrijf werd in 1925, na overname van de Mineralölwerke Stern-Sonneborn, veranderd in Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.G. Voor ons en wellicht ook voor enkele Duitse Shell-collega's onbekend in de oren klinkende namen. Echter, sinds 1947 gaat de laatstgenoemde maatschappij als Deutsche Shell A.G. door het leven. DSTG oefent het rederijbedrijf uit. Maar Rhenania-Ossag deed dit ook al. Voor de tweede wereldoorlog bezat ze één tankschip, de 2793 brutoregister ton metende 'Ossag'. In 1934 werden door deze rederij in Duitsland drie tankschepen besteld die de namen 'Alexia', 'Gadila' en 'Genota' zouden ontvangen en onder Duitse vlag in de vaart zouden worden gebracht. Een jaar later volgde de opdracht voor nog eens drie schepen, de 'Taron', 'Tornus' en 'Tricula'. Door het uitbreken van de tweede wereldoorlog zijn slechts twee schepen opgeleverd als resp. 'Ossag II' en 'Ossag III'. Ze werden, na gereedkomen, onmiddellijk gevorderd door de Kriegsmarine. Beide schepen hebben de oorlog niet overleefd. In 1939 heeft Rhenania-Ossag de voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij tot tanker verbouwde, voormalige Britse monitor 'Delapan' nog een paar maanden onder beheer gehad. Het 528 ton bruto metende scheepje deed tijdelijk als bunkerschip dienst in de Hamburgse haven.

De 'Cap's'

Nu de eigenlijke opbouw van de vloot van DSTG. In september 1958 werd het eerste schip in dienst gesteld, de 'Caperata' van 28.000 ton draagvermogen. Samen met vier zusterschepen in 1950 gebouwd door Bethlehem Steel Corp., in Quincy, Massachusetts voor Atlas Tankers Inc. in Panama. Binnen een jaar zijn ook deze vier schepen onder de vlag van DSTG gekomen, de 'Caprella' in november 1958 en de 'Capsa', 'Capulus' en 'Caprinus' in resp. januari, februari en april 1959. Deze vijf 'Cap'-schepen (niet te verwarren met



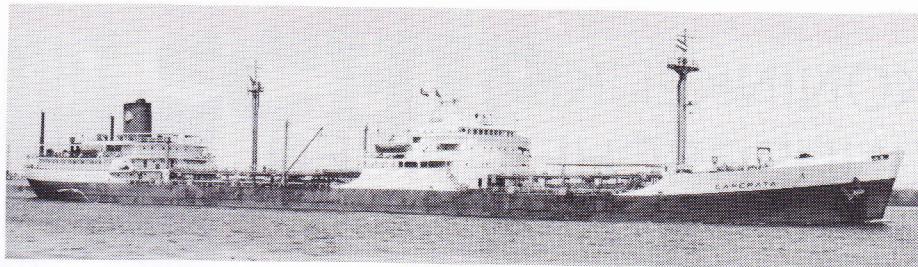
de drie 'Cap'-schepen die jarenlang onder beheer van Shell Tankers N.V. hebben gevaren, de 'Capulonix', 'Capisteria' en 'Capiluna') werden ingezet voor het vervoer van ruwe olie vanuit Banias in Syrië en de Perzische Golf naar Hamburg. Een soort lijndienst die in de tankvaart maar weinig voorkomt en over zo'n grote afstand zelden of nooit. Door het snel stijgende verbruik van olie in de Bondsrepubliek deed zich bij DSTG de behoefte gevoelen om de vloot uit te breiden. Dit gebeurde in 1963 door de indienststelling van de 55.000 ton metende 'Oliva', in 1966 gevolgd door de 'Diala' van 71.000 ton draagvermogen. Op 6 juni 1967 werd bij het uitbreken van het Suezkanaal-conflict deze vaarweg voor het scheepvaartverkeer onbruikbaar. Dit had tot gevolg dat de schepen de veel langere route rond de Kaap moesten gaan volgen. En West-Europa bleef dorstig naar olie . . . In allerijl werden door de tankerreders grote aantallen tankschepen besteld. Ook DSTG breidde haar vloot fors uit. De aanvankelijk onder Britse vlag in de vaart te brengen 117.000 tons tanker 'Narica' verliet eind 1967 de werf in Wallsend-on-Tyne onder Duitse vlag. De eveneens door Shell Londen in opdracht gegeven 'Myrina' kreeg Hamburg als thuishaven. Met ingebruikstelling van de

'Myrina' in 1968 werd een mijlpaal bereikt, ze was niet alleen het grootste schip in de vloot van DSTG maar ze was met haar 193.192 ton draagvermogen ook veruit het grootste schip in de Duitse tankervloot. Ook in 1968 kwam de 'Nacella', een zusterschip van de 'Narica', gereed. De totale tonnage van de DSTG-vloot bedroeg dat jaar bijna 700.000 ton, verdeeld over 10 schepen.

1.75 miljoen ton

De uitbreiding ging door. In 1971 werd de 'Neverita' (111.470 ton) overgenomen van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Een aantal collega's onder ons zal zich dit schip nog wel herinneren, want van 1968 tot 1971 werd het beheer over de bij de N.D.S.M. in Amsterdam gebouwde 'Neverita' gevoerd door onze maatschappij. In 1974 weer twee records. De werf Bremer Vulkan leverde maar liefst twee 317.000 tonners af aan DSTG, de 'Lagena' en de 'Liotina', in 1975 nog gevolgd door een derde schip, de 'Lottia'. Binnen twee jaar tijd ging de vloot naar 1,75 miljoen ton draagvermogen. De vloot voer al lang niet meer op één en dezelfde route en het aanlopen van de thuishaven Hamburg was een zeldzaamheid geworden. Toch waren in juni 1975 vele

duizenden inwoners van Hamburg getuige van de aankomst van de 'Lagena' voor een garantiedokking bij de Werf Blohm & Voss in Hamburg. Het schip was dermate groot dat ze met lieren in het Elbe-dok moest worden getrokken. De assisterende sleepboten hadden anders in het dok opgesloten gezeten, want er was weinig of geen ruimte tussen het schip en de dokwanden.



Kentering

In 1975 trad er een kentering op in de DSTG-vloot. Het aantal schepen liep terug. Het eerst aan de beurt om te verdwijnen waren de vijf 'Cap'-schepen. De 'Capulus' opende de rij, ze ging naar een sloopwerf in Pusan, Korea. In de daaropvolgende jaren gingen ook de anderen van het kwintet naar de sloop. Toch werden er in 1979 nog twee nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd. Twee zeer moderne produktentankers van 30.990 ton elk, de 'Ensis' en de 'Elona'. Weliswaar onder Liberiaanse vlag maar het beheer werd gevoerd door DSTG. Een verdere teruggang vond plaats in de jaren na 1980. In 1981 maakte de 'Myrina' haar laatste reis en in 1983 werd de 'Oliva' in Pakistan op het strand gezet om te worden gesloopt. Momenteel telt de DSTG-vloot negen schepen met een totaal-draagvermogen van 1,43 miljoen ton. Ter vergelijking: de gehele tankervloot onder Duitse vlag van oliemaatschappijen en onafhankelijke reders samen meet 4,7 miljoen ton. Bij DSTG waren begin dit jaar 476

De 'Caperata', één van de vijf 28.000 tons 'Cap'-schepen.

De VLCC 'Myrina' ging in Belfast te water.



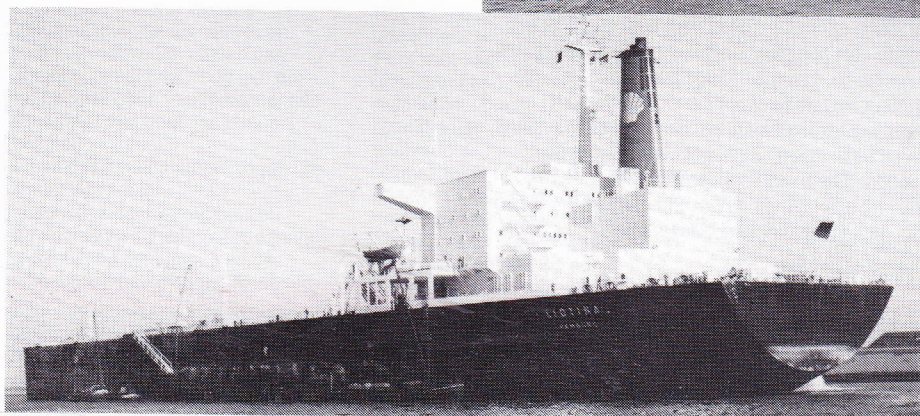
De 'Ossag', 2793 brutoregister ton.



werknemers in dienst, waarvan er 452 op de vloot dienstdeden. Evenals bij de andere Groeps-rederijen gaat men uiterst kostenbewust te werk. Alles wordt in het werk gesteld om zo economisch mogelijk te opereren. Aan boord kent men een organisatie die sterke overeenkomsten vertoont met ons PLA. Veiligheid staat hoog in het vaandel van deze kwart eeuw oude (of beter gezegd: kwart eeuw jonge-) Shell maatschappij. Dat het hun, net zo zeer als de overige Groeps-vloten moge lukken om zonder te veel averij de nog komende ongetwijfeld uiterst moeilijke jaren door te komen.



De jongste eenheid in de vloot, de 'Elona' van 30.990 ton.



De 'Liotina' is één van de drie 'L'318.000 tonners.

KONINKLIJKE ONDERSCHIEDINGEN



Het plechtige moment in Amersfoort, met links op de foto burgemeester A. Schreuder en rechts gezagvoerder H. J. Allaart.

Ter gelegenheid van Koninginnedag hebben een collega en een oud-collega een koninklijke onderscheiding ontvangen. Het betrof hier gezagvoerder H. J. Allaart en de sinds juli 1982 gepensioneerde hoofdwerktuigkundige F. in 't Veld. Beiden werden op 29 april jl. benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Kapitein Allaart kreeg de versierselen, behorende bij het ridderschap, op het stadhuis van zijn woonplaats Amersfoort opgespeld door burgemeester A. Schreuder.

In 1951 is de heer Allaart als stuurmansleerling bij onze maatschappij in dienst gekomen. Na het doorlopen van de verschillende rangen werd hij in 1972 als gezagvoerder aangesteld. In de jaren die volgden bleek dat kapitein Allaart een uitstekend mentor is. Hij was (en is dat nog steeds) de 'zeevader' van vele leerling-stuurlieden.

Al vanaf de eerste PLA-proefnemingen aan boord was kapitein Allaart bij dit project betrokken. Hij werd belast met de introductie ervan en kreeg de verdere begeleiding toevertrouwd. Een verre van gemakkelijke taak, omdat het hier onder meer ging om het doorbreken van de conventionele en in feite eeuwenoude gezagsstructuur aan boord. Mede aan het door hem gedane voorbereidende werk is het te danken dat het project met de semi-geïntegreerde officieren zo succesvol is verlopen. Behalve zijn

... en een identieke gebeurtenis, maar nu in Dordrecht. Links oud-hoofdwerktuigkundige F. in 't Veld en rechts burgemeester J. H. van Zuuren.

betrokkenheid bij het bovenstaande was kapitein Allaart geruime tijd lid van de Ondernemingsraad van STBV. Een taak die hij met groot enthousiasme vervulde.

De thans gepensioneerde hoofdwerktuigkundige F. in 't Veld tekende in 1947 een arbeidscontract met onze maatschappij en maakte als leerling-werktuigkundige zijn eerste reis op de 'Clavella'. Al op 34-jarige leeftijd werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Dat dit al op zo'n jonge leeftijd kon plaatsvinden was mede te danken aan zijn tomeloze werklust en energie. Hierdoor was hij ook in staat anderen te motiveren en te stimuleren. Hij besteedde veel aandacht en tijd aan de opleiding van jonge werktuigkundigen. Ook nieuwe ontwikkelingen, onder andere op het gebied van electronica en meet- en regeltechniek, hadden zijn grote interesse. Hij wist, door gestructureerde instructie, deze voor de scheepvaart nieuwe technieken aan zijn medewerkers over te dragen. Zijn werk was zijn grote hobby. De machinekamer op het schip zijn hobbyruimte. Door zijn lange ervaring en grote kennis van de gehele



voortstuwingsinstallatie aan boord van de VLCC's hebben vele adviezen en rapporten van hoofdwerktuigkundige In 't Veld in belangrijke mate er toe bijgedragen dat de efficiency aan boord van diverse schepen kon worden opgevoerd.

Zijn duidelijk gevoel voor sociale verantwoordelijkheid vinden we terug in de rol die hij in de vakvereniging heeft gespeeld. Hij verliet de dienst der maatschappij op 1 juli 1982 met pensioen. Hoofdwerktuigkundige In 't Veld ontving de Onderscheiding uit handen van burgemeester J. H. van Zuuren ten stadhuize van zijn woonplaats Dordrecht.

Beide plechtigheden werden door vertegenwoordigers van onze maatschappij bijgewoond.

SCHOON SCHIP

Lesbrief 'Steenkool' voor onderwijs

Onder de titel 'Steenkool, brug naar de toekomst' heeft de Stichting School en Bedrijf, in nauwe samenwerking met de afdeling Onderwijscontacten van Shell Nederland in Rotterdam een brochure laten verschijnen, die bestemd is voor scholieren van het middelbaar onderwijs. Deze zogeheten 'lesbrief' behandelt de vele aspecten van steenkool: het ontstaan, de winning en winningsmethoden, transport, opslag, gebruik, wervelbedverbranding, kolenvergassing, milieu, etc.

Door het geven van uitvoerige informatie over dit onderwerp wordt getracht de scholieren duidelijk te maken dat, om in de toekomst minder afhankelijk te zijn van aardolie en aardgas, het zoeken naar en exploreren van andere energiebronnen, van zeer groot belang is.

Steenkool is, wat dit betreft, een veelbelovende mogelijkheid. In mei 1980 werd een studie gepubliceerd over de rol die steenkool kan spelen bij de toekomstige energievoorziening. Hierin wordt geconcludeerd dat steenkool 'de brug' naar een verder liggende toekomst kan vormen, waarin mogelijk andere energiebronnen tot volle ontwikkeling gebracht worden.

De wereldreserves aan steenkool zijn zeer groot en zouden tot ver in de volgende eeuw voldoende zijn om het wereld-energieverbruik te dekken, ware het niet dat allerlei geologische, technologische, economische en sociale factoren voor de nodige problemen zorgen. In de Nederlandse bodem bij voorbeeld, bevinden zich bijna overal grote hoeveelheden steenkool, naar schatting 710 miljoen ton winbaar en 1300 miljoen ton moeilijk winbaar. De winning van deze steenkool is technisch misschien wel mogelijk, maar toch valt het nauwelijks te verwachten dat de gebruikelijke methoden van mijnbouw in Nederland opnieuw bedreven zullen worden. De kosten van winning zouden te hoog zijn om de concurrentie van buitenlandse steenkool het hoofd te kunnen bieden.

De middelen en inspanningen die nodig zijn om de steenkoolvoorziening op het gewenste peil te brengen, zijn van gigantische omvang. Van de gevestigde steenkoolindustrie

mag men niet verwachten dat ze middelen kan opbrengen om dat te doen. Het ligt daarom ook voor de hand dat, naast de kolenbedrijven, ook de grote oliemaatschappijen zich verder op dit terrein zullen gaan bewegen. Door de huidige verslechtering van de wereldeconomie is de financiële mogelijkheid om te investeren in nieuwe energieprojecten afgenomen. Deze teruggang treft ook de handel in steenkool en deze ontwikkelingen betekenen waarschijnlijk wel dat een verdere groei van de steenkoolsector wat langzamer plaats zal vinden dan dat, enkele jaren geleden nog, verwacht werd.

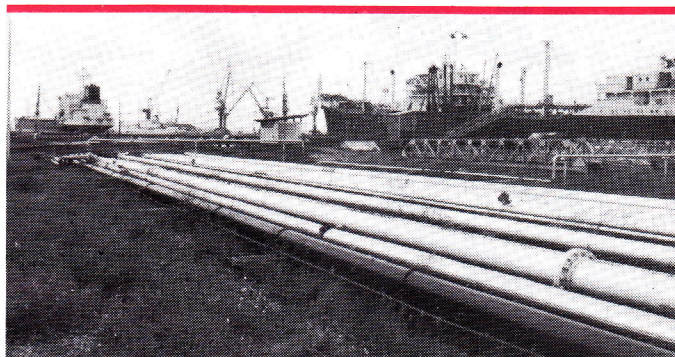
Grote oplage

De lesbrief 'Steenkool, brug naar de toekomst' (eerste oplage: 70.000 exemplaren), is de tweede in een serie lesbrieven die Shell Nederland en de Stichting School en Bedrijf uitbrengen. In 1981 verscheen 'Aardolie, de halve wereld draait erop' in een oplage, inclusief een herdruk, omdat de vraag naar het boekje zo groot was, van 140.000 stuks. De lesbrieven zijn bestemd voor leerlingen van 3/4 MAVO, 2/3/4 HAVO/VWO en MBO en kunnen o.a. in de lessen aardrijkskunde en economie gebruikt worden.

Heeft u interesse voor de brochure over steenkool, in de diverse informatiestands in het Shell-gebouw aan het Hofplein is deze te vinden. Ook kunnen exemplaren worden aangevraagd bij Shell Nederland te Rotterdam, afdeling PAG/4, telefoon 010-696267.

Graag wat anders

Het is slechts bij hoge uitzondering dat onze afdeling Personeel een opmerking op een uitgebrachte beoordeling – ter publikatie – doorgeeft aan de redactie van 'Schip en Ka' (zonder uiteraard de naam van de beoordeelde te noemen) maar in dit geval willen wij u deze hartekreet niet onthouden: 'Graag na dit confessionele schip weer een contract op een moderner schip volmaken'.



De oudste en de jongste

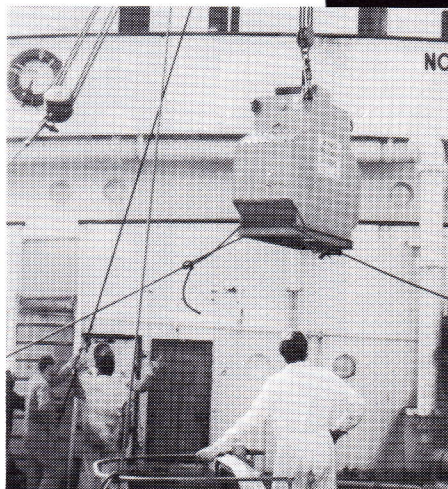
Twee van onze schepen afgemeerd in Curaçao. In feite niets bijzonders maar wel als men bedenkt dat het verschil in leeftijd ruim 25 jaar is. Links vooraan onze nieuwe aanwinst, de 'Caurica' en daarachter de 'Cinulia', gebouwd in 1955. Superintendent Ten Katen maakte, zo goed en zo kwaad als het ging (beide schepen lagen nog een flink stuk van elkaar verwijderd) een foto van de oudste en de jongste eenheid uit onze vloot.

Veel animo voor Shell-films

Gedurende 1982 keken in Nederland niet minder dan 2.144.230 mensen naar één of meerdere Shell-films. Dat was 16% meer dan in het voorafgaande jaar. Een stijgende lijn waarin de Shell Nederland Filmcentrale zich terecht mag verheugen. Het aantal uitgeleende of permanent beschikbaar gestelde films bedroeg in 1982 2446 exemplaren. De meest bekeken film was 'Levend Water', gevolgd door 'Alles over Olie' en 'Werkpaarden op Zee'. Overigens stond 'Levend Water' al voor het derde achtereenvolgende jaar aan de top. Sommige films zijn inmiddels ook op videocassette verkrijgbaar. 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 (010-696185). Niet-Shell mensen dienen hiervoor contact op te nemen met de Shell Nederland Filmcentrale in Velp (085-629189).

Hijskarwei

Tijdens de reis van de 'Cinulia' van Turkije naar Curaçao in april jl. werd een 'sewage treatment' installatie door een meevarende ploeg van de fa. P. Smit aan boord geïnstalleerd. Daartoe was het nodig de bij deze installatie behorende tank in de machinekamer te krijgen. Helaas, door deur en gangen ging het gevaarte niet, zodat men 'boven over' moest; dus eerst naar het topdek en vervolgens door het schijnlicht naar beneden. Van aan boord aanwezig materiaal werd daartoe een bok vervaardigd, waarna het hijsen en vieren kon beginnen. De omvang van enkele opvarenden legde genoeg gewicht in de schaal, om dit karwei met 'hand'kracht te klaren.



Dank

Graag wil ik hierbij afscheid nemen van de vele Shell Tankers-employés die ik niet meer kon ontmoeten. Ik wil hen danken voor de uiterst prettige sfeer waarin we ruim een jaar met elkaar hebben gewerkt. Ik wens allen voor de hun resterende periode bij Shell Tankers evenveel plezier als ik er had!

Dr. J. W. Boesaart

Gehuwd:

22.04: D. Hemstra, 5e wtk, met mw. E. Kauffman;
29.04: G. B. H. Stienissen, 3e stm, met mw. G. Schonewille;
11.05.: W. P. Schot, alg. sch. vakman, met mw. J. Coppoolse;
13.05.: P. Verhoef, 4e stm, met mw. J. de Stigter;
13.05.: W. J. M. Braeken, 2e wtk, met mw. L. Muuren;

Geboren:

15.04.: Lennart Johan, zoon van W. van der Meulen, 3e stm, en mw. Y. van der Meulen-Bergsma;
28.04.: Michiel, zoon van E. Boeve, 4e wtk, en mw. H. M. Boeve-Rink;
06.05.: Chantal, dochter van A. R. Pieters Graafland, 3e stm, en mw. J. Pieters Graafland-Roukema;

Aflossingen:

Roff: G. T. Mebius, C. P. Verschoor, R. Roodzand, J. H. ter Horst
Gezagnv.: D. de Boer, S. Harders, L. J. Hirs, R. Jousma, P. J. P. Siebesma, P. Snel, J. Verhoeven
1e Stm.: C. J. Clarisse, O. A. van Druuten, L. A. Groendijk, R. Hendriks, M. C. Kalkman, R. van Kranen, F. J. Kronenberg, W. A. Mostert, J. van Ruiven, N. Venendaal
2e Stm.: R. van der Bos, J. A. P. Donks, J. A. Koenraad R. van der Maas, F. Makkee, P. C. Mink, D. J. Mittelmeyer, R. P. Regout, L. A. H. Vader, P. L. van der Vos, A. Zwiers
3e Stm.: G. E. H. Gerritsen, C. Groenendaal, H. Hennis, W. J. Levering, G. Mensing, W. H. Nibbelink, J. L. Pool, W. M. Ritter, M. C. Swart, M. R. Vogelpool
4e Stm.: H. G. van Boxtel, F. de Heer, M. J. A. Kryvenaar, F. J. Ringersma
Hwtk.: J. I. Brangert, J. G. Bron, W. Groenendijk, B. Oudkerk, S. A. Verhage, C. J. Vermeulen, J. W. van Wegen.

2e Wtk.: K. L. J. Aertssen, A. K. van 't Blik, J. L. de Bondt, W. J. M. Braeken, H. Brand, E. Dallinga, A. M. P. B. Fluitsma, J. C. Ganzinga, A. de Jong, H. Tesink, J. W. van Velze, F. J. van der Vorm, C. N. A. Vreke, D. Westdorp
3e Wtk.: H. Hoekstra, J. Klemann, H. R. Muysson
4e Wtk.: Y. S. Attema, A. W. J. Beunis, T. M. Brandts, O. Broksma, H. L. M. van Haelen, E. van der Holst, J. Schillemans, C. J. Spanjer, D. Struyk Jr., R. J. Verspoor, J. F. Wind
5e Wtk.: J. W. van Bodegraven, N. J. Galama, J. W. Goldstein, H. K. W. M. Hagemans, J. van der Harst, K. Kleyn, W. A. Koudijs, W. N. Leeftang, W. G. van Megen, F. Piek, H. J. Pietersma, P. A. van Tilborg, R. T. M. Wilmering
1e Vak.: F. W. Bosson, J. M. H. Siepers
Wass.: L. P. J. van Alphen, H. Brouwer, J. Buis, G. A. Cornelissen, R. Croese, F. D. P. Croes, J. Doolaar, H. Klynstra, H. C. A. Muller, W. A. J. M. Nas, G. C. Wiegant
Saw.: L. H. A. T. van Dyk, T. C. J. G. Schuit
Asaw.: R. van der Blom, P. J. Kruihof, R. Enders, R. Spiering, T. van Vessem
Asv.: G. H. Clever, J. J. Donleben, J. G. M. van Heugten, L. T. A. C. Roodakker, W. Ruiters Jr., K. G. J. Schefferlie, C. Vogelzang
Aasv.: G. Bos, A. van Eysden, P. A. Raas, P. O. Schaap
Hovo.: H. J. van Alphen, C. P. Hoogesteger, M. W. B. Kitzen, D. A. Looyen, J. L. Menger, L. H. Thibaudier, H. Vrugt, C. van der Waal
Kok: E. J. Eradus, B. J. Hoeneveld, C. van Zal
Bed.: A. Bottenberg, P. M. Klaessen, E. A. Lammers, R. E. Specht, H. Wezenaar
Hbed.: W. D. Anthonio, A. J. J. Ceelen

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. 'Abida'
1e Stm. J. A. van Kesteren, 4e Stm. G. J. de Jong, 2e Wtk. F. A. J. Boot

m.s. 'Acila'
Wass. S. Y. Tysma
m.s. 'Acmaea'
3e Stm. W. M. de Bruyn, 4e Wtk. B. van den Ban
m.s. 'Acteon'
Roff. H. E. Haalmeyer, Gezagnv. H. A. Kuling, 1e Stm. F. B. Schroder, 3e Stm. J. Ghysels, Stml. A. H. A. G. Laurant, Hwtk. J. van der Schee, 4e Wtk. A. van Beek Jr., Wtkl. A. Wagner, Wass. E. L. Evers, E. Wuestman, Hovo. W. A. van Noort
m.s. 'Cardissa'
2e Wtk. M. J. Parent
m.s. 'Caurica'
Roff. J. H. M. Hudales, 2e Stm. A. A. Schmidt, Hwtk. J. Wielart, Asv. M. L. Delhay, R. J. S. Vrugteman, Hovo. J. M. C. Verjans
m.s. 'Cinulia'
Gezagnv. H. G. Willemsen, 2e Stm. F. G. de Bruyn, 4e Stm. A. D. N. Smith, Hwtk. O. A. van der Want, 4e Wtk. M. B. van der Horst, 5e Wtk. D. Hemstra, Wass. J. de Gans, J. Pronk, Hovo. J. R. L. van Toornburg
m.s. 'Crania'
1e Stm. H. Sieders, Hovo. J. Roosenburg
m.s. 'Dallia'
1e Stm. R. Dykstra, 2e Stm. J. van der Tuin, 4e Stm. A. M. G. van den Hurk, 2e Wtk. W. Vroling, Vrm. A. Aragunde de la Torre, 1e Vak. J. C. Perez Fernandez, 2e Vak. A. Lopez Ballesteros, M. Vieitez Vieitez, Saw. N. Amoedo Perez, F. Carrera Covelo, D. Fernandez Pintos, J. M. Gonzalez Rodriguez, J. Hermida Millan, G. Pardavilla Simes, E. Valverde Alonso, R. Vicente Dominguez, Hovo. J. S. Duran Barros, Kok, M. Martinez Amoedo, Bed. J. Ferro Alvarez, A. A. Salgueiro Rodriguez, Hbed. A. Otero Garcia, Kksm. L. M. Puime Amorin
m.s. 'Daphne'
1e Stm. G. M. Schipper, 3e Stm. J. Hooghiem, 4e Wtk. K. Wagenaar, 5e Wtk. B. Scholten, 1e Vak. L. A. T. Blankemeyer, M. Temmerman, Saw. P. Raams, H. Sandifort, Bed. H. M. Kok, Hbed. H. J. Denies
m.s. 'Diadema'
2e Stm. P. J. van den Driest, 3e Stm. H. de Roo, 4e Wtk. A. K. Vennik, 5e Wtk. H. T. J. Meyer

In memoriam

Op 23 april jl. is overleden de heer **H. F. Rotmans**, oud-voorman. De heer Rotmans verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1964 na 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 82 jaar.

Op 26 april jl. is overleden de heer **M. de Vrie**, oud-scheepsgezel A/W. De heer de Vrie verliet de dienst der maatschappij op 1 januari 1975 na bijna 21 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

Op 18 maart jl. is overleden de heer **H. C. J. Nieuwenhoff**, gepensioneerd walmedewerker en laatstelijk chef van de toenmalige sectie Arbeidszaken. De heer Nieuwenhoff trad in 1928 in dienst van de N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij te Curaçao. In 1952 werd hij naar de toenmalige afdeling Reederij van de B.P.M. in Den Haag overgeplaatst. Gedurende de periode tot 1958 had de heer Nieuwenhoff als assistent en later als plaatsvervangend chef van de sectie Bemanningzaken veelvuldig contact met de scheepsgezellen. In 1958 werd hij bij de inmiddels als Shell Tankers N.V. bekend zijnde en in Rotterdam kantoor houdende maatschappij aangesteld als chef Arbeidszaken. In 1960 werd hieraan nog tijdelijk de functie van chef Interne Dienst toegevoegd. In deze laatstgenoemde positie was hij ten nauwste betrokken bij het in gebruik nemen in 1960 van het nieuwe kantoorpand aan het Hofplein. De heer Nieuwenhoff verliet de dienst der maatschappij op 1 oktober 1963 na bijna 36 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 74 jaar.

Eveneens op 74-jarige leeftijd is op 16 april jl. overleden onze oud-assistent fleet manager, de heer **P. Schol**. De heer Schol trad in 1928 als derde stuurman in dienst op de vloot van onze maatschappij. Na het doorlopen van de verschillende rangen werd hij in 1949 als gezagvoerder aangesteld. In 1952 werd de heer Schol als nautisch superintendent bij de C.S.M. te Curaçao tewerkgesteld, een positie die hij tot 1959 vervulde. In dat jaar trad hij als assistent fleet manager in vaste waldienst van Shell Tankers in Rotterdam. In deze hoedanigheid was hij tevens belast met werkzaamheden ten behoeve van de zgn. 'Demisemanaged'-vloot. De heer Schol verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1963 na ruim 35 dienstjaren.

s.s. 'Lepton'

Kok. T. de Vos

m.s. 'Niso'

3e Wtk. W. I. van der Burght, 5e Wtk. R. G. Kooiman, Hovo. M. van Hagen

s.s. 'Ondina'

1e Stm. G. J. Knol, 3e Stm. P. J. J. van den Berg, 5e Wtk. H. Bubberman

s.s. 'Onoba'

Roff. H. K. Tuinman, 4e Stm. F. B. A. van der Elsen, Hwtk. S. Neeleman, 2e Wtk. G. J. A. de Ruitter, 4e Wtk. P. Hesselink

s.s. 'Sepia'

Gezavg. G. Arkema, 2e Stm. B. M. Stubbe, Wnd. 3e Stm. K. G. E. van Lieshout, 4e Stm. K. R. Feddes, Hwtk. R. N. Groen, 4e Wtk. L. van der Valk Jr.

s.s. 'Vitrea'

Gezavg. J. Priest, 1e Stm. C. P. C. van Goethem, 2e Stm. H. A.

Kamsteeg, 3e Stm. B. de Roos Nieuwkamp, Hwtk. W. G. van der Velden, 2e Wtk. J. J. J. Ludekuse, 3e Wtk. R. Bos, Hovo. A. G. Freeth

s.s. 'Zafra'

Roff. G. H. P. Ribbens, 2e Stm. A. L. M. Nagelkerke, 4e Wtk. P. van Nierop, 5e Wtk. H. Roelvink, H. van Weenen

s.s. 'Zaria'

Gezavg. J. H. A. Budding, 3e Stm. P. J. L. Mulder, Stml. J. J. Ligtenbarg, Hwtk. P. A. Ankerman, 2e Wtk. F. D. Dieleman, Wtkl. W. C. M. de Wit

Uit dienst getreden:

1e stm.: J. J. B. Roest;
3e stm.: M. A. J. Sanders;
4e stm.: M. C. G. M. Notten;
wass.: R. S. Brak;
sch. kok: B. J. Hoeneveld;

m.s. 'Felania'

2e Stm. D. A. L. Hitz, 3e Stm. P. S. Jaarsma, Hwtk. H. Blaauw, 2e Wtk. T. J. van Lammeren, Bed. M. Bouwkamp, Ajng. A. van der Haak

m.s. 'Felipes'

1e Stm. W. C. Moll, 2e Wtk. J. H. E. Nijhuis, Asaw. G. M. J. van Miltenburg, Asv. F. T. M. Pisarowitz, C. N. M. Prins

m.s. 'Ficus'

Gezavg. M. de Graaf, 3e Stm. J. A. Valk 2e Wtk. J. A. de Groot, Asaw. F. Smagge, Asv. E. B. de Niet, A. Pervoost, Hovo. H. Seegers, Akok, R. B. Takke, Bed. G. P. Onder de Linden

m.s. 'Flammulina'

3e Stm. P. N. M. Ros, Hwtk. J. H. Veen, Asaw. R. P. A. Smeysters, Asv. R. Schaap, Aasv. G. A. Brand, Hovo. G. Barnhard

m.s. 'Fossarina'

2e Stm. B. Kerver, 3e Wtk. T. den Dekker, E. S. Petrusma, 4e Wtk. W. Jongens, Asaw. K. W. Willmsen, Asv. J. Brederveld, B. L. Quist, J. H. Winands, Aasv. J. C. J. van Laarhoven, Hovo. F. Tullmann

m.s. 'Fossarus'

Roff. P. J. Smits, Gezavg. P. R. Brunet de Rochebrune, 1e Stm. R. van Westendorp, Bed. A. K. van der Toorn, Hbed. B. J. van Gelderen

m.s. 'Fulgur'

2e Stm. J. van Rooyen, 2e Wtk. A. J. A. de Groot

m.s. 'Fusus'

3e Wtk. J. A. Deelen, Hbed. L. J. Schalk

s.s. 'Kylix'

Gezavg. J. van Beele, 3e Stm. E. J. D. de Leeuw, Wass. J. A. Beukelman

s.s. 'Laconica'

1e Stm. S. Termeeer, 3e Stm. M. van der Woud, 2e Wtk. A. van Rijswijk, 3e Wtk. J. H. Burger, 4e Wtk. R. M. van Schaijk, 5e Wtk. D. J. Galama, P. H. van der Meulen, L. van der Woerdt, Wass. Q. A. P. de Wit

s.s. 'Latia'

Gezavg. A. C. Weide, 2e Stm. P. H. Jacobs, Wnd. 3e Stm. G. H. G. M. Scheres, 4e Stm. W. Verschuure, 2e Wtk. F. A. M. Vergroesen, 5e Wtk. D. J. Haazebroek, Hovo. G. van Driel

s.s. 'Laturus'

2e Wtk. J. M. van de Wal

Terug van militaire dienst:

3e stm.: J. Hooghiem;

Aangesteld als:

sch. vakman 1/w: J. A. Beukelman, L. Kruik;

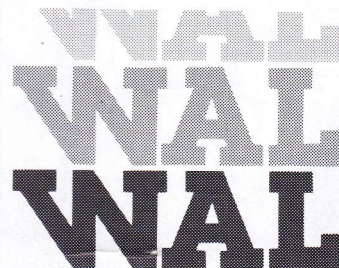
Behaalde diploma's:

1e Stuurman G. H. V.: J. C. Hilberding; F. G. de Bruyn;
2e Stuurman G. H. V.-th.: A. R. Pieters Graafland;
'C': P. A. van Splunter, F. van den Boogaard;
'C-th.': J. A. Elbert;
'B': A. van Beek, L. A. A. Visser, F. C. Boer;

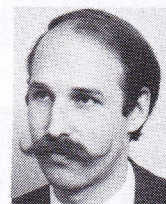
Onze vlootjubilaren:



K. T. Wiegert 2e stm.
10 jaar op 05.07.83



Jubileum



18.7.1983 R. van Exel, DFP/6-10 jaar

Tien vlootcollega's met pensioen

Je kunt de laatste tijd geen Shell-personeelsblad opslaan of er staan lange reeksen verslagen in van afscheidsbijeenkomsten. Afscheid van werknemers die, al of niet vervroegd, de dienst van de maatschappij met pensioen verlaten.

Namen wij in oktober vorig jaar afscheid van zestien vlootcollega's tegelijk, op 6 mei jl. was het ogenblik gekomen dat nog eens tien officieren en scheepsgezellen afscheid namen van de maatschappij en daarbij vele handdrukken ontvingen van collega's van zowel de vloot als van kantoor. 'Dank voor de samenwerking en kameraadschap en het ga je goed in de komende jaren!'

's Middags, zo tegen vieren, werden de afscheidnemenden met hun echtgenotes in de hal van het Shell-gebouw verwelkomd door enige medewerkers van de personeelsafdeling. De dames kregen een zo goed mogelijk bij hun robe passend handboekje aangereikt door Carla van Moorsel en (de pas gehuwde) Lizzy Sloof-Dias. Vóór het naar de grote lunchkamer gaan voor de afscheidsreceptie werd nog een momentje voor de fotograaf geposeerd. Dat hoort er nu eenmaal bij. Boven gekomen werden de gesprekken, die beneden in de hal al heel gauw op gang waren gekomen, voortgezet. Belangstellenden van kantoor en de vloot voegden zich bij de afscheidnemenden. En gezellig geroezemoes ontstond. Bladen met drankjes werden rondgebracht. Hartige hapjes op plateaus stonden voor het grijpen. Een gezellig informeel samenzijn was ontstaan. De tijd vloog en het kostte even moeite om een ogenblik de aandacht van de aanwezigen te vragen voor een kort toespraakje van onze directeur, de heer Rasterhoff.

Veranderingen

'De lange carrière van u allen bij onze maatschappij werd gekenmerkt door steeds optredende veranderingen. Veranderingen aan boord, veranderingen thuis en veranderingen in de samenleving

om ons heen'. Met name noemde Rasterhoff de vele veranderingen en ontwikkelingen die vooral de laatste drie, vier jaar bij Shell Tankers hebben plaatsgevonden, zoals werkoverleg, semi-geïntegreerd varen, continuïteit in de toprangen om er maar een paar te noemen. 'De afgelopen tijd is voor u allen verre van gemakkelijk geweest, daar zijn wij ons ter dege van bewust. Systemen kunnen worden veranderd maar het is moeilijker om de mens in zijn functioneren te veranderen'.

Een ogenblik werd stilgestaan bij de huidige, niet bepaald rooskleurige, situatie waarin de Nederlandse scheepvaart thans verkeert. Een tijd waarbij steeds meer mensen gaan spreken van een verval van wat eens de grote trots van ons land was. Echter, voorbeelden uit het verleden tonen aan dat er nogal eens momenten zijn geweest dat er zwaar werd getwijfeld of de traditie van onze nationale zeevaart wel kon worden voortgezet. Dat gebeurde al tegen het eind van de 18e eeuw. Toen al had de teruggang in de economie ernstige gevolgen voor onze maritieme activiteiten. Maar door letterlijk en figuurlijk alle zeilen bij te zetten is het toen gelukt om de moeilijkheden te boven te komen. Ook na die tijd zijn er vele perioden aan te wijzen dat er sprake was van een ernstige recessie en waarin de Nederlandse scheepvaart in een diep dal

zat. Rasterhoff noemde als sprekend voorbeeld de jaren direct na de laatste wereldoorlog. In 1945 werd met praktisch niets begonnen maar de jaren die volgden gaven een grote groei en bloei van de maritieme bedrijfstak te zien. Een periode die in 1973 helaas een halt werd toegeroepen. De daaropvolgende jaren kenmerkten zich door een steeds verdere teruggang. 'Het is nog te vroeg om thans al te spreken van een verval van de Nederlandse zeescheepvaart', aldus Rasterhoff, 'maar we moeten alle zeilen bijzetten om te voorkomen dat het zo ver komt'. Hiervoor worden de bakens verzet. 'Maar het lukt wel, er zijn voor ons nog zeker kansen voor de toekomst'. Rasterhoff dankte alle afscheidnemenden voor de inspanningen en offers die zij zich tijdens hun loopbaan voor de maatschappij hebben getroost. 'Wij zijn u allen daarvoor zeer erkentelijk!' Vervolgens las hij nog een aantal gelukstelegrammen voor, onder meer afkomstig van de 'Zaria'. Hierna was het moment gekomen dat de nieuw-gepensioneerden, ieder afzonderlijk, onder een persoonlijk woord van onze directeur een afscheidsgeschenk kregen overhandigd. Een blijvende herinnering aan de jaren dat zij zich hebben ingezet voor onze maatschappij.

Goede werkgever

De receptie werd nog geruime tijd voortgezet. Tot het moment dat het gezelschap afscheidnemenden werd uitgenodigd om zich naar een nabijgelegen etablissement te begeven om samen met leden van de directie en personeelsfunctionarissen een afscheidsdiner te nuttigen. Tegen het einde van de avond dankte hoofdbediende G. J. Vrielenk, namens alle aanwezigen, de directie voor de ontvangst. Uit zijn woorden kwam overduidelijk naar voren dat STBV voor hem een goede werkgever was geweest en uit het applaus na zijn speech kon worden opgemaakt dat de overige aanwezigen het hier van harte mee eens waren.

1 gezagv. D. Rijk, 2 hoofdwtk. Joost de Jong, 3 hoofdwtk. C. L. H. Stocking Korzen, 4 hoofd voeding H. Scharloo, 5 gezagv. F. Klaassen, 6 gezagv. A. J. de Ronde, 7 hoofdwtk. J. E. Weidema, 8 hoofdbediende G. J. Vrielenk, 9 hoofdwtk. D. Gooris 10 hoofdwtk. C. Pietersen

