

SCHEEP



ENNIKA

23e jaargang
nummer 7
maart 1984

ABIDA

ACTEON

CRANIA

FELANIA

SAFETY

s.s. VITREA

ACCIDENT FREE
IN THE YEAR
1983

EVERYWHERE

FUSUS

KYLIX

VITREA



DE EERSTE TROFEE UITGEREIKT (ZIE ARTIKEL OVER 'VEILIGHEID' OP PAG. 8 E.V.)

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 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 7
maart 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

Vrijwel geen 'oil spills'	2
O.R.-verslagen	4
Veiligheid boven alles	8
Ruim negentig jaar tankvaart onder Nederlandse vlag	10
Nieuws van de nieuwbouw	12
Een Ridder met pensioen	13
Finance-manager Van Zanen met pensioen	14
Eveline	15
Schoon Schip	16
Personalia	18
Afscheid op de 'Vitrea'	20

Wijziging franchise en grensbedragen Shell Pensioenfondsen

A. In verband met de van 1 januari 1984 af geldende gewijzigde AOW-uitkeringen is de franchise, als genoemd in artikel 1 van reglement II en III met ingang van 1 januari 1984 voor fondsleden die de dienst na 31 december 1983 met recht op pensioen verlieten, verlaagd en vastgesteld op:

- f 23.217,— voor gehuwde mannelijke fondsleden
- f 11.608,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden
- f 16.189,— voor ongehuwde fondsleden

B. De in artikel 19 lid 3 en artikel 21 lid 1 van reglement II alsmede artikel 18 lid 3 en artikel 20 lid 1 van reglement III genoemde grensbedragen zijn ingaande 1 januari 1984 verhoogd en vastgesteld op:

- f 15.500,— voor grensbedrag I en
- f 21.200,— voor grensbedrag II

Mededeling

Met ingang van 1 februari 1984 is de heer H. F. M. Tijthoff (DFF) benoemd tot algemeen procuratiehouder van Shell Tankers B.V.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2087	20.01.84	Sociale verzekeringen
2088	20.01.84	RadiobERICHTGEVING
2089	23.01.84	Verkoop 'Crania' (PCOR)
2090	25.01.84	Questionnaire haven ontvangstininstallaties (PCOR)
2091	26.01.84	Doorgeven van berichten aan STBV (PCOR)
2092	26.01.84	Premiepercentages, enz.
2093	27.01.84	Kon. onderscheiding W. N. Wouters (PCOR)
2094	31.01.84	Koersen (PCOR)
2095	01.02.84	Veilige navigatie
2096	02.02.84	Overlijden 1e stuurman R. J. de Wit (PCOR)
2097	02.02.84	Veiligheid januari 1984 (PCOR)
2098	15.02.84	Opgave programma's en ETA's (PCOR)

STBV leverde uitstekende prestatie

Vrijwel geen 'oil spills' gedurende

1983

Het onderwerp 'Veiligheid' heeft de laatste tijd veel aandacht gekregen en dat zal ook in de toekomst het geval zijn. Over de tot nu toe bereikte resultaten mogen we ons terecht verheugen. U kunt hierover meer lezen in deze uitgave van 'Schip en Ka'. Maar er is nog een zaak van grote importantie die onze voortdurende oplettendheid vereist en die dat, tot grote tevredenheid van ons management, ook gekregen heeft: het voorkomen van oil-pollution.

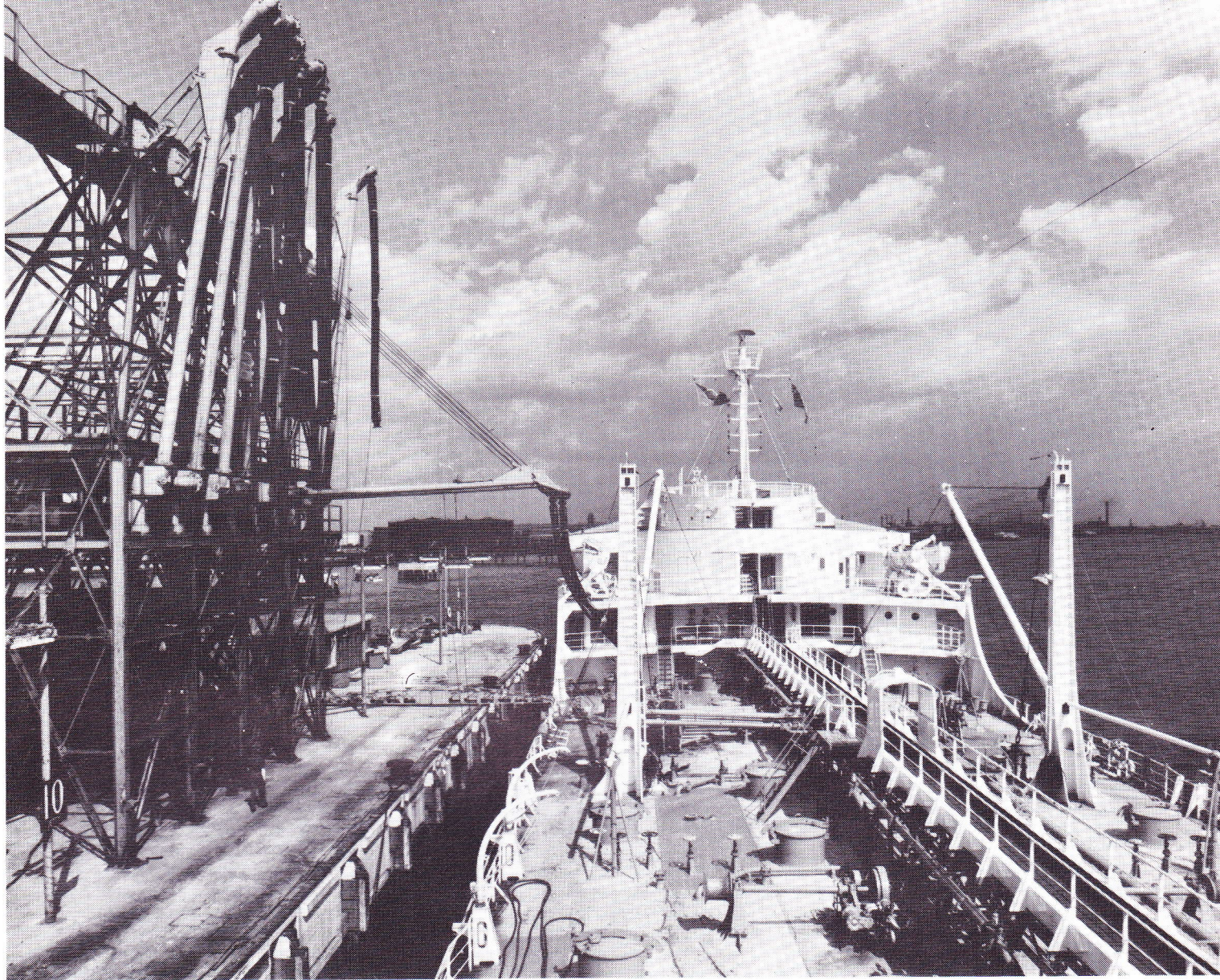
De cijfers wijzen het uit: gedurende het gehele jaar 1983 heeft zich slechts één geval van verontreiniging van buitenboordwater door olie op onze vloot voorgedaan. De omvang ervan was zo klein en de prompte actie van scheepside was dusdanig snel en effectief dat het schip in kwestie een welverdiend compliment ontving van de zeker niet als gemakkelijk bekend staande US Coast Guard. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat een ander schip uit de vloot vorig jaar beticht is van het veroorzaken van een verontreiniging maar waarvan de schuld geenszins bewezen is.

Laagste in tien jaar

Nauwkeurige berekeningen hebben aangetoond dat we 1983 konden afsluiten met pollution-cijfers die de laagste waren ooit in tenminste tien jaar bereikt. Gedurende het jaar werd door alle onder ons beheer varende schepen in totaal 1486 keer een haven aangedaan (dat komt neer op gemiddeld 47 havens per schip, per jaar). Bijna 1500 keer los en/of laadoperaties in havens over de gehele wereld, met alles wat daar bij komt kijken. Het overboord raken van in totaal naar schatting 20 tot 40 liter, de hoeveelheid waar het in het eerstgenoemde geval om ging, mag op een vloot van ruim 30 schepen een alleszins goed resultaat worden genoemd. Op de keeper beschouwd is zo'n 20 tot 40 liter nog altijd te veel natuurlijk maar het bleek dat de oorzaak was gelegen in een doorsiepelende naar buitenboord door volledig gesloten en geborgde overboord afsluiters heen. Zoals gezegd, de US Coast Guard was zeer tevreden over de onmiddellijk aan boord genomen maatregelen en daarom bleef een boete achterwege.

Van de hand gewezen

Het tweede geval, van vermeend veroorzaken van verontreiniging, ontstond in een haven in het Caraïbisch



gebied. En eerst nadat het ontballasten al langere tijd ervoor was beëindigd. De beschuldiging werd daarom door het schip met klem van de hand gewezen. Tot op heden is er nog geen uitsluitel van de verantwoordelijkheid over dit voorval. Het bewijs ligt niet op tafel. Zonder de andere schepen op de vloot tekort te willen doen volstaan we met het noemen van één schip dat al heel wat jaren achtereen een sterke inbreng heeft gehad in de totstandkoming van de gunstige jaarcijfers. We bedoelen de 'Niso'. Niettegenstaande de teruggelopen lichteractiviteit en het voor langer of kortere tijd gedwongen 'voor anker gaan' vervoerde het schip in 1983 niet minder

dan 2.599.525 ton lading en voerde 7 lichteroperaties uit. En dat alles zonder enig incident.

Dank zij de oplettendheid en voorzichtigheid van de betrokken officieren en scheepsgezellen op de vloot werd 1983 een vrijwel pollution-vrij jaar. Dit bevestigt eens te meer de deskundigheid van onze mensen en geeft onze maatschappij, als vervoerder, een goede naam bij de charteraars.

Contaminatie

Het kan voorkomen dat door bepaalde onjuiste handelingen lading met elkaar wordt vermengd (contaminatie). Ladingclaims zijn dan het gevolg en de

Bijna 1500 los en/of laadoperaties in 1983

kosten kunnen erg hoog oplopen. De schuld behoef niet altijd bij het schip te liggen maar kan ook zijn veroorzaakt door bij voorbeeld foutieve handelingen van personeel van de wal. Contaminatie komt bij onze maatschappij gelukkig maar zelden voor.

Onlangs vertelde fleetmanager Busker tijdens een OR-vergadering dat bij het vervoer van smeeroliën in de afgelopen tien jaar slechts één geval van belangrijke contaminatie heeft plaatsgevonden!

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cardissa
m.s. Caurica

(010) 130955

m.s. Cinulia
m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema

(010) 130956

m.s. Felania
m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina

(010) 130957

m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus
s.s. Kylix
s.s. Laconica

(010) 130958

s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton
m.s. Niso
s.s. Ondina

(010) 130959

s.s. Onoba
m.s. Tagelus
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria

O.R.-VERSLAG

17 januari

VERKOOP 'CRANIA'

Voor de tweede keer binnen een korte spanne tijds is een extra O.R.- en overlegvergadering gehouden. Op 17 januari jl. kwam de raad bijeen naar aanleiding van een van de bestuurder ontvangen adviesaanvraag voor het afstoten van de 'Crania'. Na het plan tot verkoop van de 'Latirus' (zie O.R.-verslag in het februari-nummer van 'Schip en Ka') is nu dan ook de tijd gekomen dat één van de twee, voornamelijk voor het vervoer van smeerolie ingerichte, 13.000 tons schepen zal worden verkocht. Maar de aanleiding tot dit voornemen is van geheel andere aard dan bij de (overtollige) VLCC tonnage. De bestuurder die ten tijde van de vergadering buitenslands vertoefde, en zich in deze 'force majeure' situatie liet vertegenwoordigen door fleetmanager M. A. Busker, had de O.R. schriftelijk uiteengezet wat er aan de hand was. De transportbehoefte van smeeroliën is in de afgelopen jaren niet onaanzienlijk verminderd. Dit niet alleen door het feit dat de industriële activiteit sterk is afgenomen maar vooral door het in gebruik nemen van lokale 'blending plants'. Tot voor kort waren Curaçao, Pernis en Singapore de voornaamste fabricage-centra binnen de Groep van waaruit de smeeroliën 'world wide' werden gedistribueerd.

De belangrijkste gebeurtenis, die met name de inzetbaarheid van de 'Crania' en 'Cinulia' heeft beïnvloed, is het in de vaart brengen van de 'Caurica' en 'Cardissa' geweest. Deze twee schepen zijn gebouwd met het oogmerk om te zijner tijd de generatie 'oude' smeerolietankers te vervangen. Voor zowel de 'Crania' als de 'Cinulia' lopen binnenkort de charters af. De chartertarieven zijn thans minder dan de helft als zes maanden geleden. En dan mogen we zeker niet uit het oog verliezen dat de schepen 'hoogbejaard' zijn, namelijk bijna 30 jaar, met alle consequenties vandien.

Hulpdiesel defect

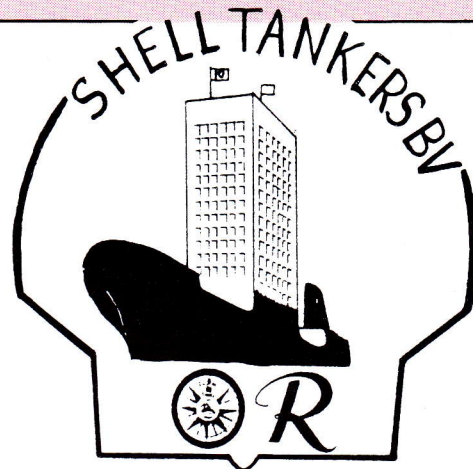
Waarom nu eerst de 'Crania' afstoten? De bestuurder zou in de overlegvergadering van 30 en 31 januari

de O.R. advies vragen voor verkoop van de 'Cinulia'. Er deed zich echter een onverwachte gebeurtenis voor. Op de 'Crania' raakte een hulpdiesel onherstelbaar defect. Vernieuwing zou vele tonnen hebben gekost. Daarbij geteld de hoge kosten van de aanstaande periodieke dokbeurt maakt een verdere exploitatie van het schip uiterst onrendabel. Verkoop van juist dit schip ligt daarom voor de hand.

Personeelssituatie

Het was de O.R. geheel duidelijk dat economische en technische problemen tot de adviesaanvraag voor verkoop van de 'Crania' hadden geleid maar de raad ontving gaarne nog wat nadere informatie met betrekking tot de personeelssituatie. Hoofd van de afdeling Personeel, C. van Dalen, gaf tijdens de vergadering hierover een nadere uiteenzetting. De Philippijnse bemanning van de 'Crania' wordt te zijner tijd op de 'Cinulia' geplaatst, ter aflossing van die thans op de 'Cinulia' dienst doet. De situatie bij het totale officierenbestand is als volgt: per 1.1.1984 had STBV 606 officieren en 32 wachtassistenten in dienst tegen resp. 650 en 57 op 1.1.1983. In aanmerking genomen het natuurlijk verloop, overplaatsing, nieuw in dienst (ex-bursalen), terug van tijdelijke tewerkstelling, enz. houdt dit in dat er in 1983 'netto' 69 man de maatschappij hebben verlaten.

Kijkend naar 1984 moeten we volgens het vlootplan rekening houden met een verdere teruggang van het vlootbestand. Inclusief het aantal officieren dat surplus wordt door het uit de vaart nemen van de 'Crania' betekent dit dat het aantal 'netto uit dienst' dit jaar minstens op hetzelfde niveau moet zijn als in 1983. Volgens Van



Dalen zal dit niet gemakkelijk zijn maar toch niet onmogelijk. 'Wij hopen ook dit jaar niet tot gedwongen ontslagen behoeven te komen maar . . . het wordt ieder jaar moeilijker'. Er is een klein lichtpuntje omdat tegen het eind van het jaar wordt begonnen met de samenstelling van de bezettingen van de drie nieuwe LR's.

Na intensief intern beraad werd door de O.R. een advies aan de bestuurder opgesteld waarvan de tekst luidt:

'Gezien de aan de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. schriftelijk en mondeling verstrekte informatie over de financiële en economische vooruitzichten van de 'C'-klasse schepen ('Cinulia' en 'Crania') in de smeerolievaart en de conditie waarin de 'Crania' verkeert, na recent opgelopen aanzienlijke bedrijfsschade, reageert de Ondernemingsraad positief op de adviesaanvraag van de Ondernemer de 'Crania' nu af te stoten. De Ondernemingsraad is van mening dat het afstoten van de 'Crania' middels verkoop voor de sloop dient te geschieden. De Ondernemingsraad onderkent dat het afstoten van de 'Crania' consequenties kan hebben voor de personeelssituatie. Hij heeft vertrouwen in de uitleg van de Directie dat het personeelsbeleid gericht blijft op de langere termijn en dat het afstoten van de 'Crania' geen directe gevolgen heeft voor de personeelssituatie'.

*Fleetmanager Busker
vertegenwoordigde de bestuurder*

Aanwezig op de vergadering van 17 januari 1984

Groep A

Jan Alisma
Roel Jousma
Wouter Kalkman
John van Kesteren
Jaap van der Pas
Hans van der Schee
Frank Vergroesen

Groep B

Henk Dekker
Ruud Verhoeve
Theo van Vlijmen
Albert Vrolijk

Groep C

Chris de Goeij
Piet Huigen
Joop Ouwens



- **Aantal schepen met eigen aankoopbeleid wordt uitgebreid**
- **Veiligheid**
- **Positief advies financiering nieuwbouw**
- **Civiele dienst aan boord**

De O.R.- en overlegvergaderingen, gehouden op 30 en 31 januari jl., waren de laatste vóór de jaarlijkse retraite in Hoenderloo gedurende de week van de 20e februari. Niettegenstaande de afwezigheid van een aantal met verlof zijnde O.R.-leden werd het quorum ruimschoots gehaald. Omdat de leden kris-kras door het land verspreid wonen moesten enkelen van hen per eerste reisgelegenheid de woonplaats verlaten om op tijd in Rotterdam te zijn. Gelukkig werden zij niet geplaagd door sneeuw en ijs, omstandigheden die in de maand januari bepaald niet ondenkbaar zijn . . . Gemakshalve zullen wij in dit verslag weer de volgorde van onderwerpen aanhouden zoals deze op de agenda stonden. Vóór de behandeling van de vastgestelde punten is er gelegenheid tot het doen van mededelingen, zowel van de zijde van de bestuurder als van de voorzitter van de O.R.

Tijdens het gezamenlijk doornemen van de vorige notulen kwam de bestuurder nog even terug op de eventuele verkoop van de *'Latirus'*. Het schip is, geladen, op weg naar een haven in Zuid-Korea. Ten tijde van de vergadering was nog geen koper voor het schip geïdentificeerd. We kijken nog steeds naar een toekomstig emploti en stoten de *'Latirus'* niet eerder af dan strikt noodzakelijk is', aldus de bestuurder. Als we naar het vlootplan kijken zullen we de komende tijd toch wat ruimer in ons (personeels)jasje komen te zitten. Daardoor zal de gemiddelde dienstperiode aan boord weer iets gaan afnemen. Ook zal dit effect toenemen door de krimpende bovenrol, met name door de vermindering van aanvragen voor verlof en dat vooral aan de kant van de stuurlieden.

Het gebruik van moderne navigatie- en communicatie-middelen neemt een steeds bredere vlucht. Zoals bekend zijn de *'Caurica'* en *'Cardissa'* met SATCOM uitgerust. Ook de drie nieuwe LR's zullen deze apparatuur krijgen. Op de *'Niso'* zal een boordcomputer worden geplaatst. In de toekomst zullen de SATCOM en de computer worden gekoppeld.

Radio/telefonie-certificaat

Een voorwaarde om te komen tot een uitbreiding van het aantal SATCOM-schepen is dat er ook mensen zijn die de apparatuur mogen bedienen, d.w.z. in het bezit zijn van het radio/telefonie-certificaat. In verband hiermede zijn geruime tijd geleden ± 270

leerboekjes beschikbaar gesteld. Aan stuurlieden en SGO's werd op hun verzoek een boekje met leerstof ter hand gesteld. Volgens de bestuurder hebben slechts 25 van hen, na het boekje doorgenomen te hebben, vervolgens het examen afgelegd ter verkrijging van het certificaat. 'Dat is een absoluut onvoldoende aantal mensen', zei de bestuurder, 'het niet hebben van dit radio/telefonie-certificaat zal een rol gaan spelen bij het toekomstig promotiebeleid'. Bij monde van O.R.-voorzitter Wouter Kalkman reageerde de raad hierop door te zeggen dat het behalen van dit certificaat in werkelijkheid zwaarder is dan doet vermoeden. Beslist meer dan één avondje leren, zoals weleens wordt voorgesteld. Bovendien zijn onlangs de exameneisen verzwaard. De raad stelde de bestuurder voor dat hij nogmaals de aandacht vestigt op de noodzaak dit certificaat te verwerven en dat dit nu ook geldt voor werktuigkundigen. Tevens om een periode van b.v. twee jaar aan te houden waarin men zich kan bekwamen in deze materie. Wellicht kan via een gerichte cursus van zeg één dag een groot aantal mensen in één keer worden bereikt. De bestuurder toonde zich verheugd met de kritisch-positieve reactie van de O.R. 'We zullen eens kijken of we het pakket niet onderschat hebben en in alle redelijkheid bezien wat ons te doen

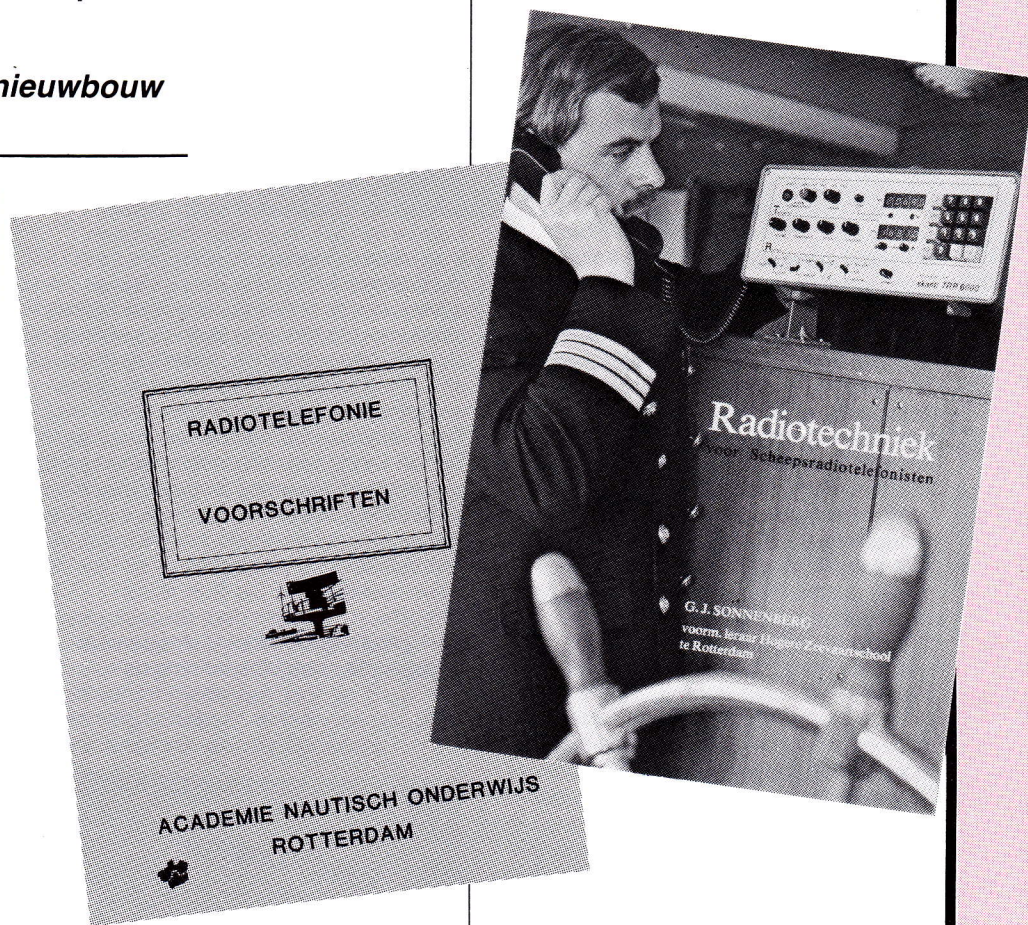
staat'. Hij onderstreepte nogmaals het belang van het bezitten van dit certificaat voor *alle* officieren.

Aantal schepen met eigen inkoopbeleid wordt uitgebreid

Thans hebben twee schepen uit de vloot toestemming om een beperkt eigen aankoopbeleid te voeren. Dit zijn de *'Fulgur'* en de *'Niso'*. De ervaringen tot nu toe zijn van dien aard dat dit verder op de vloot zal worden uitgebreid tot elf schepen: de overige 'F'-schepen en de beide laatstgebouwde 'C'-schepen. Uitbreiding van de bevoegdheden zal niet voor al deze schepen op hetzelfde moment, maar fasegewijs plaatsvinden.

Veiligheid

Tijdens de vergadering toonde de bestuurder de veiligheidstrofee zoals deze zal worden uitgereikt aan de schepen die gedurende het gehele jaar 1983 zonder ongevallen met arbeidsverzuim hebben gevaren. Aan de volgende schepen valt de trofee te beurt: *'Abida'*, *'Acteon'*, *'Crania'*, *'Felania'*, *'Fusus'*, *'Kylix'* en *'Vitrea'*. In verband met de aanstaande verkoop van de *'Crania'* zal, in plaats van de trofee, wellicht iets



anders voor de bemanning worden bedacht.

De frequency-rate bij STBV voor 1983 is uitgekomen op 4.8 (in 1982: 6.6.). De verheugende score werd behaald dank zij de aanzienlijk betere veiligheidscijfers gedurende het tweede halfjaar '83. 'We zijn op de goede weg maar de frequency-rate moet nog verder naar beneden' en de bestuurder noemde ter illustratie de cijfers van ondermeer Shell Tankers U.K. : 3.6 (van 6.6. in 1982) en Deutsche Shell Tankers Ges. 2.9(!) (van 5.4. in 1982). Het gemiddelde van de grote Europese rederijen ligt op 4.2. Ook de O.R. doet er alles aan om het veiligheidsbewustzijn te versterken. Tijdens iedere vergadering wordt geruime tijd aan dit hoogst belangrijke onderwerp besteed. Met name tijdens deze vergadering werd er voor gepleit dat ook de stores- en proviandleveranciers, contractors en andere bezoekers zich strikt aan de voorschriften houden. Het ontbreken van beschermende kleding, hoofdbedekking en deugdelijk schoeisel wordt maar al te vaak aan boord waargenomen. De bestuurder zegde toe dit met fleetmanagement op te zullen nemen. Als pakkend voorbeeld van 'twee zielen, één gedachte': tijdens de dokperiode van de 'Niso', eind januari/begin februari '84 bij Verolme Botlek zal het schip worden onderworpen aan een zg. 'safety-audit' (onderzoek op veiligheid) waarbij niet alleen ons eigen personeel de revue passeert maar ook dat van de werf.

Tot slot van dit onderwerp 'Veiligheid' werd bekend gemaakt dat de maand januari 1984 tot de 30e 12.00 uur nog vrij van 'OMA's' was!

Positief advies financiering nieuwbouw

Naar aanleiding van de adviesaanvraag van de bestuurder aan de O.R. betreffende de financiering van de aanstaande nieuwbouw werd hem het volgende antwoord ter hand gesteld waarbij de O.R.-voorzitter nog in een korte mondelinge aanvulling gewag maakte van het feit dat het positieve advies van de O.R. in belangrijke mate is beïnvloed door de uitvoerige voorlichting die gegeven is door de heren Van Zanen en Tijthoff aan de Commissie Financieel en Economisch Beleid van de O.R. Trouwens, de nieuwe finance-manager Tjithoff was tijdens de behandeling van dit agendapunt aanwezig en gaf nog een korte uitleg over de wijze van financiering van dit voor de werkgelegenheid bij onze maatschappij zo belangrijke nieuwbouwproject. De O.R. is vol vertrouwen, hetgeen door de bestuurder werd onderstreept door te zeggen dat gegeven de marktverwachting de

investering en de financiering in de drie LR's een verantwoorde zaak is. Door het positieve advies van de O.R. kan het voornemen van de directie van STBV nu worden omgezet in een besluit.

Civiele dienst aan boord

In aanwezigheid van fleetmanager Busker werd ingegaan op de eindrapportage civiele dienst op de 'F'-klasse schepen. Busker gaf in het kort nog even een historisch overzicht hoe het project tot stand was gekomen. De suggestie voor een gewijzigde CD-structuur aan boord kwam in eerste instantie uit de civiele dienst zelf. Een en ander is toen nader uitgewerkt, een stagiaire van de hotelvakschool heeft na het meevaren een rapport met aanbevelingen geschreven, de heer Van Schuppen heeft de 'F'-schepen bezocht en in samenwerking met de scheepsleiding is het met vier man civiele dienst-personeel gaan varen geïntroduceerd. Maar, en dat staat voor alles, onder geen voorwaarde mocht de leefbaarheid aan boord worden aangetast

ONDERNEMINGSRAAD SHELL TANKERS B.V.

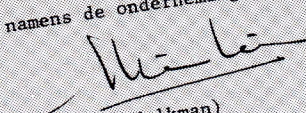
Van : de voorzitter
Aan : de bestuurder van STBV
Betreft : lening t.b.v. de investering in 3 LR's

Rotterdam, 31 januari 1984

Geachte Heer Rasterhoff,

In vervolg op ons positief advies dd 14 oktober 1983 t.a.v. de voorgenomen investering ten behoeve van 3 LR's, en Uw verzoek om advies t.a.v. de door Shell Petroleum N.V. te verstrekken lening van maximaal 150 miljoen gulden aan Shell Tankers B.V. kan ik U mededelen dat de raad, op 31 januari 1984 in vergadering bijeen, heeft besloten een positief advies uit te brengen t.a.v. de voorgestelde lening van Shell Petroleum N.V. aan Shell Tankers B.V.

Hoogachtend,
namens de ondernemingsraad,


(W. Kalkman)

(en zoals één der O.R.-leden dit tijdens de vergadering treffend opmerkte 'nooit mijn eten uit de muur'). De terugrapportage van boord was vrij positief en het ziet er naar uit dat het project als geslaagd mag worden beschouwd. Dit mede dank zij de grondige voorbereiding en begeleiding van de kantoorsectie DFMO/7, de medewerking aan boord en zeker ook het werk verricht door de desbetreffende O.R.-commissie en de O.R. die een aantal aanbevelingen onder de aandacht van de bestuurder had gebracht in discussies die in eerder gehouden overlegvergaderingen waren gevoerd.

Door de voorzitter van de Commissie Moderne Bedrijfsvoering, Jan Alsma, werd aan het adres van de bestuurder de volgende verklaring voorgelezen: 'De O.R. heeft kennisgenomen van uw mededelingen betreffende de civiele dienst 'F'-klasse schepen, de rapportages, e.d. en tevens uit voorlichting en verslagen van de C.M.B. naar aanleiding van gesprekken met u of uw vertegenwoordigers en de achterban. De O.R. gaat akkoord met het bereikte en ziet dit project op de 'F'-klasse schepen als afgerond, echter met dien verstande dat zij er te allen tijde op terug zal komen indien sprake zou zijn dat het huidige acceptabele verzorgingsniveau alsnog zou worden aangetast, aangezien dit voor de O.R. essentieel is.

Aanwezig op de vergadering van 30 en 31 januari 1984

Groep A

Jan Alsma
Ton van Haften
Roel Jousma
Wouter Kalkman
Rob Overdijkink
Jaap van der Pas

Groep B

Henk Dekker
Theo van Vlijmen
Albert Vrolijk

Groep C

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

'De O.R. heeft terecht een slag om de arm gehouden', was de reactie van de bestuurder hierop. 'Laten we hopen dat we er nooit op terug behoeven te komen'. Op een vraag hoe het staat met de herwaardering van functies van het civiele dienst-personeel antwoordde de adviseur van de bestuurder, C. van Dalen, dat inmiddels nieuwe functiebeschrijvingen zijn gemaakt door een deskundige van SNR/SNC in Pernis. De beschrijvingen, alsmede de evaluatieresultaten liggen thans bij de F.W.Z.

Tot slot van het tijdens de vergadering besprokene over het CD-project deelde de bestuurder mede van de F.W.Z. de instemming te hebben ontvangen dat alle, volgens afspraak, aan de Federatie

uitgebrachte rapportage over het S.G.O. project op de 'Flammulina' ook aan de O.R. ter beschikking zal worden gesteld. Niet alleen op de 'F'-schepen wordt gewerkt aan een meer rationele bedrijfsvoering bij de civiele dienst. De bestuurder deelde mede dat aan boord van drie met Indonesische scheepsgezellen bemande schepen de civiele dienst ook met één man is teruggebracht. In februari volgt een vierde schip. Volgens de ontvangen berichten zijn door de vermindering ook daar geen concessies gedaan aan de leefbaarheid aan boord. De CD-bezetting op de drie LR's zal niet al te veel verschillen met die aan boord van de 'Caurica' en 'Cardissa', d.i. drie man.

Telefoneren en vliegen

Door de O.R. werd indertijd een verzoek ontvangen van één van de 'L'-schepen om tijdens extra lange reizen rond de Kaap de mogelijkheid te onderzoeken meer ruimte te brengen in de huidige regeling om de opvarenden, op kosten van de maatschappij, maximaal drie minuten naar huis te mogen telefoneren, uit te breiden tot zes minuten. De reden hiervoor is dat het nogal eens voorkomt dat door atmosferische storingen een groot gedeelte van de drie minuten verstrijkt zonder dat men een behoorlijk hoorbaar gesprek kan voeren. Fleetmanager Busker zei dat het min of meer voor de hand ligt dat de radio-officier de 'spreektijd' pas laat ingaan als hij zich overtuigd heeft dat een voldoende hoorbaar gesprek tot stand is gebracht. In andere gevallen heeft het weinig zin dat de verbinding in stand blijft. De voor rekening van de maatschappij komende spreektijd blijft gehandhaafd op drie minuten maar er zal in het antwoord aan het schip, via de desbetreffende kantoorsectie, verduidelijking worden gegeven.

Het voorstel van de O.R. aan de bestuurder om bij vlieguren van walpersoneel binnen Europa 'economy class' te vliegen in plaats van de duurdere 'business class' is door de maatschappij, voorlopig voor de periode van één à twee jaar, overgenomen. De bestuurder stond zeer positief tegenover deze kostenbesparing maar maakte een voorbehoud door te stellen dat het wel eens wenselijk kan zijn, in verband met het reisschema, toch 'business class' te vliegen (dit ter beoordeling van een afdelingshoofd).

O.R. ALLERLEI

- De namen van de drie nieuwe LR's zullen als volgt gaan luiden: 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata'. Uit traditie is weer voor schelpnamen gekozen.
- In de vorige vergadering werd de bestuurder opmerkzaam gemaakt op verschillen in de bestaande richtlijnen bij helicopter operaties. Het standpunt van fleetmanagement in dezen is dat nationale en internationale voorschriften dienen te prevaleren boven de STBV-voorschriften.
- Capt. Jollivet, de veiligheidsadviseur van de Marine-Coördinator, is opgevolgd door Capt. Smith. Daar deze adviserende functie geen volledige dagtaak is, zal Capt. Smith zijn functie als chef MRS/2 continueren.
- Ter gelegenheid van de toekenning van de Koninklijke Onderscheiding Ridder in de Orde van Oranje Nassau aan Wim Wouters werd namens de O.R. een gelukstelegram verzonden.
- Er zijn vergevorderde plannen om te komen tot het houden van bijeenkomsten op kantoor van jonge scheepsofficieren en jonge scheepsgezellen gezamenlijk. Uit de reeds gehouden 'jongerendagen' - beide disciplines apart - is gebleken dat het waarschijnlijk zinvol is om gezamenlijk voorlichting te krijgen over wat de maatschappij voor ogen staat en samen te discussiëren over de problemen die zich daarbij kunnen voordoen. Dergelijke bijeenkomsten vereisen een goede voorbereiding maar het wordt door de maatschappij alleszins de moeite waard geacht om het te proberen.
- Voor slechts zeer korte tijd (tot aan de retraite) vonden enkele (her)benoemingen plaats in de samenstelling van de O.R. en diverse commissies. Als vlootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden werd gekozen Ton van Haften. Jaap van der Pas en Albert Vrolijk werden gekozen als resp. voorzitter en secretaris van de Commissie Vloot Aangelegenheden en tenslotte werd Piet Huigen herkozen als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Ineke Koot werd gekozen als plaatsvervangend secretaris van de O.R.
- Ten tijde van de vergadering was de 'Caurica' op weg van India naar Europa met een lading melasse. Dit soort lading kan uiteraard worden vervoerd maar houdt in dat de vervoersopbrengsten slechts de helft bedragen vergeleken met die van smeerolieladingen (zie voor het teruglopende smeerolie-vervoer O.R.-verslag in 'Schip en Ka' van februari jl.)
- Er wordt gewerkt aan een herziening van de handleiding bij de beoordelingsprocedure voor het vlootpersoneel. Het concept zal niet voor eind februari '84 gereed zijn.

VEILIGHEID BOVEN ALLES

Gedurende het jaar 1983 is in de STBV-organisatie aan veiligheid nog aanzienlijk meer aandacht besteed dan in het verleden. Aanleiding tot dit gewijzigd beleid was de constatering dat over de laatste vijf à zes jaar geen wezenlijke verbetering in onze ongevallencijfers was opgetreden. Bovendien lagen onze cijfers op een te hoog niveau ten opzichte van andere, vergelijkbare, organisaties. Een en ander was aanleiding om, beginnend bij het management, door de gehele organisatie de veiligheid nog eens kritisch te bezien en met zeer grote nadruk naar een verbetering van onze performance in dezen te streven.

Uitgangspunten

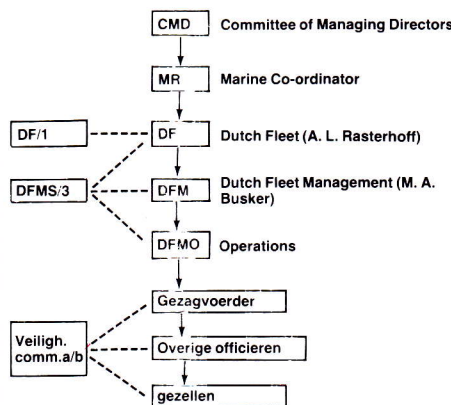
Aan het gewijzigde veiligheidsbeleid liggen vijf uitgangspunten ten grondslag:

1. *Alle ongevallen kunnen worden voorkomen.* Het accent moet liggen op het woord 'alle'. Alleen met deze positieve benadering is er een kans om te komen tot betere resultaten op veiligheidsgebied.
2. *Het is niet altijd mogelijk om alle bronnen van potentieel gevaar uit te schakelen; wél is het altijd mogelijk om afdoende voorzorgsmaatregelen te nemen.* Het spreekt vanzelf dat de voorkeur uitgaat naar het wegnemen van alle bronnen van mogelijk aanwezig gevaar. Waar dit niet mogelijk is, dient gestreefd te worden naar afdoende voorzorgsmaatregelen.
3. *Onveilig werken is oneconomisch werken.* Behalve het persoonlijk leed als gevolg van een ongeval in eerste instantie voor betrokkene zelf, maar ook voor zijn omgeving, kosten bedrijfsongevallen de Maatschappij veel geld in de vorm van verloren arbeidsuren en een extra grote bovenrol. Ook is er nog het aspect van de extra belasting voor de collega's aan boord van het schip, indien iemand uitvalt ten gevolge van een ongeval.
4. *Lijnmanagement op alle niveau's in de organisatie is verantwoordelijk voor de veiligheid van de aan hun toezicht toevertrouwde werknemers. De laatstgenoemden hebben hier recht op, doch hier staat tegenover de plicht om zich te houden aan alle veiligheidsvoorschriften, procedures en instructies.*
5. *Het is noodzakelijk om alle werknemers bij voortdurend te wijzen op de noodzaak van veilig werken en hen hierin te trainen. Met name kan men door middel van goed (werk)overleg komen tot herkennen van bronnen van mogelijk aanwezig gevaar en kunnen in gezamenlijk overleg afdoende voorzorgsmaatregelen worden genomen.*

Tien-punten programma

Gebaseerd op deze vijf uitgangspunten en rekening houdend met een aantal organisatorische behoeften is in de loop van het jaar een tien-punten-programma ontstaan, dat hieronder nader wordt toegelicht.

1. *Nadruk op de lijn-verantwoordelijkheid*
Alle medewerkers in een organisatie hebben een plaats in een bepaalde organisatie-lijn, die er in ons geval, op het gebied van de veiligheid, als volgt uitziet:



De secties DFMS/3 (Veiligheid), DF/1 (Medische Dienst) en ook de veiligheidscommissies aan boord staan duidelijk naast deze directe lijn. Zij hebben een adviserende, signalerende en coördinerende taak met daarin natuurlijk hun eigen verantwoordelijkheden. Maar ze zijn niet direct verantwoordelijk voor veilig of onveilig werken. Deze verantwoordelijkheid ligt in de lijn en geldt van hoog tot laag. Naarmate men hoger komt in de lijn neemt het stuk verantwoordelijkheid dat men draagt voor anderen toe.

2. *Directe ongevalsrapportage per telegram/telex*
Moesten wij in het verleden, behalve bij ernstige gevallen wachten op het ontvangen van ongevalsrapportageformulieren, thans is de directe telegrafische rapportage van ieder ongeval met arbeidsverzuim (OMA) ingevoerd. Dat wil zeggen, direct nadat zich een OMA heeft voorgedaan verwachten wij van de gezagvoerder een kort bericht met naam getroffene, aard van het ongeval en letsel. Deze berichtgeving dient uiterlijk na 24 uur gevolgd te worden door een tweede bericht waarin dieper wordt ingegaan op de oorzaak van het ongeval en waarin de conclusie van de veiligheidscommissie aan boord wordt vermeld.

3. *Safety-grams*
De in punt 2. omschreven directe rapportage stelt ons in staat alert te reageren en de andere schepen van de vloot per telegram te waarschuwen. Aan deze telegrammen is de naam safety-gram gegeven. Ze worden

uitgezonden als een PCOR (aan alle STBV-schepen), krijgen een circulaire-nummer en zijn gericht op voorkoming van het zich herhalen van ongevallen. Uiteraard komt niet ieder ongeval in aanmerking om door een safety-gram te worden gevolgd.

4. *Veiligheidsbewustzijn en -beleid, een onderdeel van de beoordeling*
Dit punt sluit direct aan op punt 1. Als men ergens verantwoordelijk voor is dient ook tot uiting te komen hoe men die verantwoordelijkheid draagt en waarmaakt. Vandaar dat beoordelaars de opdracht hebben gekregen het veiligheidsbewustzijn en het veiligheidsbeleid van beoordeelde een concreet genoemd aspect in de beoordelingsrapporten te maken.

5. *Carrière-ontwikkeling mede afhankelijk van veiligheids-performance*
Dit punt is een logisch gevolg van punt 4. Veiligheids-performance zal even zwaar meetellen als operationele, sociale, technische, etc. vaardigheden die het functioneren in een rang of positie bepalen.

6. *Introductie van een persoonlijk veiligheidsboekje*
Dit boekje zal binnenkort worden geïntroduceerd. Hiermede krijgt de scheepsleiding een instrument in handen de 'ongeluksgevoeligheid' van opvarenden te beoordelen, hetgeen tot voorkoming van verdere ongevallen zal kunnen leiden.

7. *Introductie van een nieuw ongevalsrapportageformulier, waarin nieuwe wettelijke bepalingen zijn opgenomen*
Het oude formulier voldeed niet meer aan de thans te stellen eisen en gaf geen antwoord op belangrijke vragen in verband met bij voorbeeld punt 1. en 4. van dit programma. Bovendien kwam een aantal vragen betreffende beschikbaarheid en gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen, waarop wij thans bij de wet antwoord zijn verschuldigd aan de Algemene Commissie ter Voorkoming van Arbeidsongevallen bij Zeevarenden, er niet in voor.

8. *Introductie van een beloningssysteem voor veilig werken*
De meeste nieuwe maatregelen zijn van een dusdanig karakter dat onveilig werken of een slecht veiligheidsbeleid, nog afgezien van de opgelopen verwondingen, een nadelige invloed hebben op iemands loopbaan. Men kan zich de vraag stellen of hier tegenover een beloning moet staan voor hen die wel veilig werken. Dit kan worden gebaseerd op de persoonlijke dan wel op de collectieve prestatie, of op beide. Wij laten thans hierover nog onze gedachten gaan. Voorlopig zijn wij begonnen met het uitreiken van een veiligheidstroofe, waarvan een afbeelding op de voorpagina van dit blad staat, aan schepen die een heel kalenderjaar hebben gevaren zonder OMA's, te beginnen met het jaar 1983. Dit is een blijk van waardering aan het adres van

allen die gedurende het jaar hebben bijgedragen aan het behalen van dit goede resultaat. De aanwezigheid, op een opvallende plaats aan boord, van de trofee zal, naar wij van ganser harte hopen, een aansporing zijn voor de huidige opvarenden en opvolgende scheepsbezettingen op de ingeslagen weg voort te gaan.

9. Onderzoek naar toedracht ernstige ongevallen

Na het plaatsvinden van ernstige ongevallen, die voor getroffenen, hun omgeving en de Maatschappij langdurige gevolgen kunnen hebben zal door één of meer maatschappij-vertegenwoordigers zo spoedig mogelijk een onderzoek ter plaatse worden ingesteld. In het afgelopen jaar is dit twee maal voorgekomen, namelijk naar aanleiding van de ongevallen op de 'Zafra' en de 'Acmaea'.

10. Centrale coördinatie van de rapportage-'flow'

Dit is een technisch punt dat waarborgt dat in de kantoororganisatie alle functionarissen in de lijn der verantwoordelijkheden, en tevens DF/1 en DFMS/3, alle ongevalsrapportage-formulieren onder ogen krijgen. Overeenkomstig afspraken met SIM, MR/2, de safety adviser van de Marine Co-ordinator, verzorgt STBV een maandelijkse ongevallenrapportage naar Londen en in ernstige ongevallen wordt direct gerapporteerd. Hetzelfde geldt voor de andere Shell-vloten. MR/2 coördineert de rapportages en selecteert ongevallen, waaraan algemene bekendheid wordt gegeven ter voorkoming van herhaling op andere vloten.

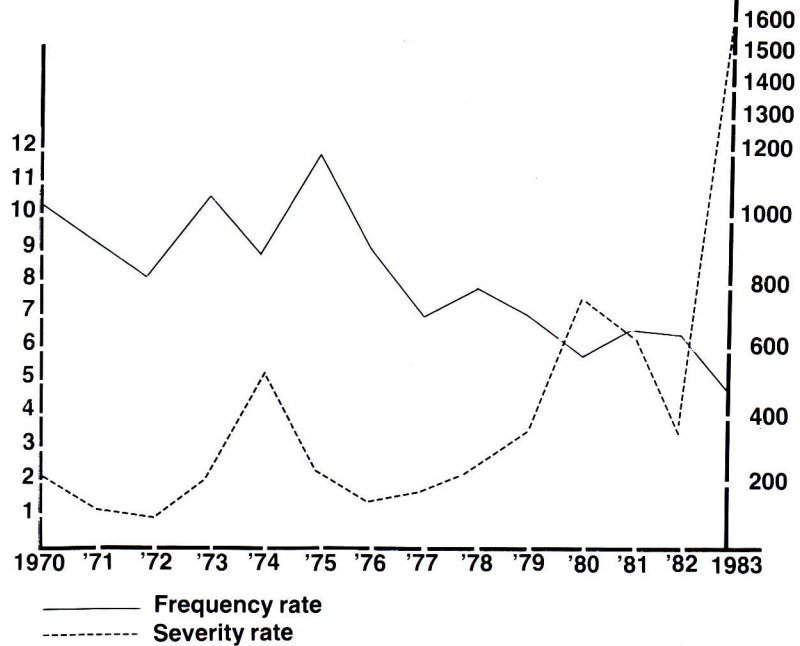
Het hierboven beschreven tien-punten-programma is eigenlijk pas, in onderdelen, in de tweede helft van 1983 geïntroduceerd, maar heeft toch al geleid tot een verbetering van onze 1983 ongevalsfrequentie van 27% ten opzichte van 1982. Het actuele cijfer van 4,8 OMA's per 1 miljoen gewerkte manuren geeft echter ruimte voor verdere verbetering. Wij hopen die te bereiken door het hierna genoemde actieplan 1984 uit te voeren.

Veel gehoorde uitdrukkingen in veiligheidsrapportages zijn 'frequency rate' en 'severity rate'. Ter verduidelijking volgen hier de gebruikte formules en elders op deze pagina een grafiek waarin het verloop van beide 'rates' bij onze Maatschappij sinds 1970 wordt getoond.

$$\text{Frequency rate} = \frac{\text{aantal OMA's} \times 1 \text{ miljoen}}{\text{aantal manuren}}$$

$$\text{Severity rate} = \frac{\text{aantal mandagen arbeidsverzuim} \times 1 \text{ miljoen}}{\text{aantal manuren}}$$

Bij het beoordelen van ongevallenstatistieken bestaat het gevaar dat men zich te veel concentreert op de total frequency rate. Deze kan echter niet los worden gezien van de total severity rate. Wanneer wij in 1984 slechts 6 OMA's op de vloot zouden hebben, maar ze waren allen met dodelijke afloop, dan zouden we een uitstekende frequency rate scoren, doch deze zou gekoppeld zijn aan een gigantische severity rate en iedereen zou het erover eens zijn dat het bij STBV met de veiligheid slecht gesteld was. De frequency rate en severity rate dienen dus duidelijk in combinatie te worden gezien om tot een werkelijke beoordeling van de veiligheid te komen.



Actieplan voor 1984

Persoonlijke en operationele veiligheid

- Voortzetting van het STBV tien-punten programma met, waar nodig, verdere verfijning van onderdelen daarvan en invoering van nog niet toegepaste onderdelen.
- Ongevallenrapportage in kwartaaloverzichten (veiligheidsbulletins) naar de vloot selectief uitbreiden met korte omschrijvingen van voorgekomen ongevallen.
- Door middel van gesprekken op kantoor, zowel individueel als groepsgewijs, trachten bij alle categorieën opvarenden het veiligheidsbewustzijn te verhogen. Hierbij moet de rol van de veiligheidscommissie en het werkoverleg worden benadrukt.
- Door middel van bezoeken aan schepen in Nederlandse havens en gesprekken met opvarenden het onderwerp veiligheid levend houden en bestaande misverstanden uit de weg ruimen.
- In samenwerking met het Nautisch Onderwijs dient te worden gezien hoe aan de bevordering van het veiligheidsbewustzijn van opvarenden reeds op de scholen een eerste aanzet

kan worden gegeven.

- Streven naar verbetering en uitbreiding van de persoonlijke beschermingsmiddelen en het gebruik ervan verder stimuleren.

Eerste trofee uitgereikt



Aan de 'Vitrea' viel de eer te beurt als eerste schip de veiligheidstrofee 1983 in ontvangst te mogen nemen. Dat gebeurde op 5 februari jl. door onze directeur, terwijl het schip lag afgemeerd in Petit Couronne, bij Rouaan. Een vol jaar vrij van OMA's! Langzaam maar zeker is hier naar toe gewerkt: in 1980 meldde het schip nog vijf OMA's, in 1981 twee, in 1982 slechts één en 1983 gaf het thans bereikte resultaat te zien. Na verwelcoming door gezagvoerder R. van Westendorp begaf de heer Rasterhoff zich met de andere leden van het gezelschap naar de officiersmess waar de officiële overhandiging van de trofee zou plaatsvinden. Maar alvorens dit te doen sprak hij de Indonesische scheepsgezellen toe en dankte hen voor hetgeen zij hebben bijgedragen aan de excellente veiligheidscijfers. Hij toonde alvast de trofee die even later tijdens een samenzijn, waar zoveel mogelijk opvarenden bij aanwezig waren als de dienst toeliet, na een korte toespraak aan de gezagvoerder werd aangeboden voor bevestiging op een opvallende plaats. Allereerst wijdde Rasterhoff enige woorden aan het schip zelf. In de ruim twintig jaar van haar bestaan is de 'Vitrea'

vervolg op pag. 15

RUIM NEGENTIG JAAR TANKVAART ONDER NEDERLANDSE VLAG

In het januari-nummer van dit blad schonken wij aandacht aan de beoefening van de tankvaart onder de vaderlandse vlag tot omstreeks 1930. We beschreven de schuchtere pogingen om de exploitatie van tankschepen van de grond te krijgen. Veel van die pogingen mislukten, liepen uit op een debacle. Nam in de twintiger en dertiger jaren de lijnvaart in ons land een grote vlucht, het vervoer van olie was en bleef hoofdzakelijk in handen van rederijen in landen zoals Engeland, Noorwegen en de Verenigde Staten. In dit artikel een dieptepunt, de tweede wereldoorlog, gevolgd door een opleving als nooit tevoren beleefd. In de jaren 1955 tot 1965 werden tientallen tankschepen, groot (voor die tijd) en klein, door scheepswerven in binnen- en buitenland voor registratie in ons land te water gelaten. Maar die hausse was maar van zeer tijdelijke aard . . .

De tweede wereldoorlog

In mei 1940 bestond de Nederlandse tankvaartvloot uit ruim 100 schepen boven 1000 ton bruto met een gezamenlijke tonnage van een dikke 600.000. De meeste schepen waren eigendom van grote oliemaatschappijen en de bekende Rotterdamse rederij Phs. van Ommeren. Zwaar was de tol die moest worden betaald tijdens de tweede wereldoorlog. De vloot van Petroleum Maatschappij 'La Corona' viel terug van 35 naar 19 schepen, de

Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot Mij van 22 naar 8, de Petroleum Industrie Mij verloor de gehele vloot en de tankvaartvloot van Van Ommeren werd meer dan gehalveerd (van 7 naar 3). Laatstgenoemde rederij werd al heel snel met oorlogshandelingen geconfronteerd. Nog voordat Duitsland ons de oorlog verklaarde werd de 5133 ton bruto metende 'Slidrecht' door de Duitse onderzeeër 'U 28' tot zinken gebracht.

Dat gebeurde op 16 november 1939, 150 mijl ten noordwesten van Ierland. Gedurende de oorlogsjaren hebben tallozen op zee hun leven gegeven. Vele honderden zeelieden vonden de dood, vaak op plaatsen die duizenden mijlen van het vaderland verwijderd lagen.

Wederopbouw

Onmiddellijk na de oorlog werd begonnen met de wederopbouw van de vloot. De schepen die het oorlogsgeweld hadden overleefd werden weer opgeknapt en gereed gemaakt om met name het naar voedsel en materialen hunkerende Europa te gaan bevoorraden. Geweldig hoeveelheden olie waren nodig om de industrie weer op te starten en het transportsysteem naar behoren te laten functioneren. Werven die na het bliksemsnel uitvoeren van herstelwerkzaamheden in staat waren om weer schepen te bouwen zaten weldra dik in het werk. De sterk uitgedunde Nederlandse tankervloot kreeg een welkome aanvulling in de vorm van zg. 'T2-tankers' uit de Amerikaanse reservervloot. Het waren turbo-electrische schepen met een draagvermogen van ongeveer 16.000 ton. Er kwamen 13 van

deze schepen onder Nederlandse vlag, al of niet via een buitenlandse vestiging van de desbetreffende rederij: 5 voor Caltex, 3 voor Esso, 3 voor Shell en 2 voor Van Ommeren. Van deze 'T2'ers' hebben vooral de Caltex-schepen (later Chevron) vrij lang de Nederlandse driekleur gevoerd. De in 1967 van een nieuw voor- en middenschip voorziene 'Chevron The Hague' heeft het niet minder dan 33 jaar volgehouden. Op 29 november vorig jaar viel definitief het doek voor deze 'veteraan' in de Spaanse sloophaven Santander.

Ook kleinere 'war-built' tonnage werd aangekocht. In 1948 schafte de Standard Vacuum Tankvaart Mij zich 6 kleine Amerikaanse standaard tankers aan. Ze hebben tot in de zestiger jaren in het Verre Oosten dienstgedaan. Ook de rederij Van Uden uit Rotterdam kocht 3 van deze Amerikanen, eveneens voor de vaart in de Indische Archipel, Singapore, enz. De schepen kregen de van weinig fantasie getuigende namen 'Tankhaven I', '-II' en '-III'.

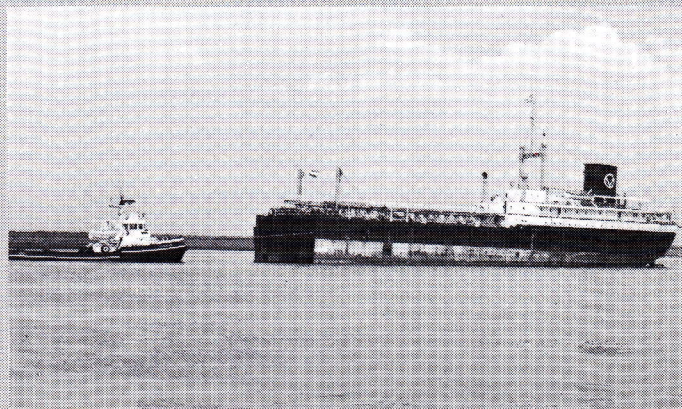
De Koninklijke/Shell Groep begon een uitgebreid nieuwbouwprogramma. Ook enkele voormalige Anglo Saxon-schepen kwamen onder Nederlandse vlag. We zullen op de activiteiten van onze maatschappij niet te veel ingaan omdat hierover al geschreven is in het recentelijk verschenen boek 'Shell Tankers - Van Koninklijke Afkomst'.

Zo omstreeks 1953 kwam de vernieuwing en uitbreiding van de Nederlandse tankvaartvloot ook bij andere maatschappijen goed op gang. Rederijen die tot dan hoofdzakelijk de droge lading vaart uitoefenden zagen goede kansen liggen in de tankvaart. De in 1897 opgerichte Stoomvaart Mij Oostzee (Vinke & Co.) gaf de werf Wilton Fijsnoord in Schiedam opdracht tot de bouw van

De 'Pendrecht' was een onfortuinlijk schip . . .



'Chevron The Hague', een 'veteraan' onder de tankers



twee tankers van 17.500 ton elk. De schepen werden in 1953 en 1955 opgeleverd als resp. 'Hilversum' en 'Bussum'. Dezelfde werf had in 1950 de 17.000 tonner 'Scherpendrecht' en drie jaar later de 'Pendrecht' van 19.780 ton draagvermogen aan Van Ommeren opgeleverd. Het laatstgenoemde schip heeft een leven vol wederwaardigheden gehad. In februari 1965 brak het schip, na aan de grond gelopen te zijn op de Rio de la Plata, in tweeën. Beide helften werden naar Schiedam gesleept en weer tot één geheel samengevoegd. Drie jaar later brak het schip, nu als 'Spyros Lemos' onder Liberiaanse vlag, tijdens zwaar weer op de Atlantische Oceaan voor de tweede keer doormidden (maar wel op een andere plaats dan de eerste keer). Dat betekende meteen het definitieve einde van het onfortuinlijke schip want beide nog drijvende delen werden spoedig daarna door een Spaans marineschip tot zinken gebracht omdat de wrakstukken groot gevaar opleverden voor de scheepvaart. Om even bij Van Ommeren te blijven, in 1955 kwamen de bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' gebouwde 20.000 tons turbinetankers 'Mijdrecht' en 'Moordrecht' in de vaart. Deze Vlissingse werf leverde in 1960 de 32.000 tons motortanker 'Barendrecht' af. Na 24 jaar, in januari jl., arriveerde het schip als 'Scaptrade' onder Griekse vlag in Taiwan voor afbraak. De 'Avedrecht' (vergelijkbaar met onze 'Onoba'), een product van Wilton Fijenoord, voer van 1963 tot 1976 voor Van Ommeren. Van 1961 tot 1965 voerde deze onderneming nog het management over de 69.000 tons tankers 'Burl S. Watson' en 'W. Alton Jones' van Cities Service Oil Comp. Duizenden Rotterdammers vergaapten zich in 1961 aan de 'W. Alton Jones', toen het tot een van de grootste tankschepen ter wereld gerekende schip aan de Lloydkade in de Maasstad lag afgemeerd.

Periode 1955-1965

Gedurende de periode 1955-1965 leverden scheepswerven in binnen- en buitenland tientallen tankschepen af aan in ons land gevestigde rederijen, met de Koninklijke/Shell Groep in de voorste gelederen. Ook schepen besteld door de Maatschappij tot Financiering van

Duizenden Rotterdammers vergaapten zich aan de 'W. Alton Jones'

Bedrijfspanden werden in langdurig charter genomen door Shell en Caltex. Traditionele lijnvaart-rederijen stortten zich eveneens in het tankeravontuur. In eerste instantie werd een reeks 'general purpose'-tankers besteld, schepen van ongeveer 18.000 ton draagvermogen. We noemen ondermeer:

Van Nievelt,	: 'Sheratan' en
Goudriaan	: 'Sirrah'
Stoomv. Mij	: 'Kaap Hoorn'
'Nederland'	
Kon. Rotterdamsche	: 'Ameland' en
Lloyd	: 'Vlieland'
K.P.M.	: 'Westertoren' en
	: 'Munttoren'
Erhardt en Dekkers	: 'Schelpwijk'

Er kwamen ook nieuwe of gezamenlijk opgezette rederijen:

Amsterdamse	: 'Alkmaar' en
Maritiem Transport Mij	: 'Purmerend'
Amsterdamse Olie	: 'Dorestad'
Transport Mij	
N.V. Thalatta	: 'Thalatta'
Ver. Nederl. Tankvaart	: 'Keizerswaard'
Rederij	en
	: 'Koningswaard'

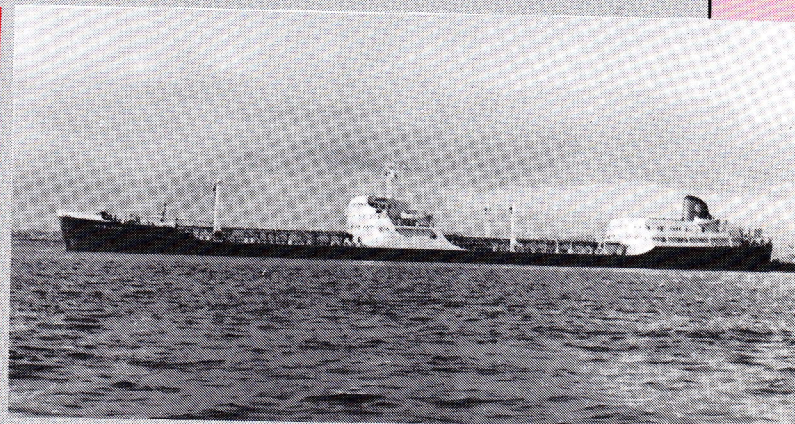
Laatstgenoemde rederij was eigendom van Van Nievelt Goudriaan en de toenmalige Verenigde Nederlandse Scheepvaart Mij (nu opgegaan in de Nedlloyd Groep). Een aantal van deze genoemde schepen heeft in 'demise charter' voor onze maatschappij gevaren. De 'Vlieland' van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd had zelfs een volledige Shell-bemanning. Erling D. Naess, de Noorse scheepsmagnaat, richtte in 1956 de Nederlandse Norness Scheepvaart Mij op. Na twee jaar had deze rederij vier in ons land gebouwde schepen in de vloot waaronder de voor die tijd zeer grote 'Naess Commander', een 'supertanker' van 39.000 ton draagvermogen. De grote internationale oliemaatschappijen lieten zich evenmin onbetuigd. De Nederlandse Pacific Tankvaart Mij (onderdeel van de toenmalige Caltex Groep) bouwde binnen een jaar of acht een vloot of van 20

schepen waaronder 15 nieuwgebouwde. Twee voor die tijd kolossale schepen, de 45.000 tons 'Caltex Madrid' en de 'Caltex Nederland' werden bij de Cockerill werf in België gebouwd, drie schepen van 32.000 ton bouwde Wilton Fijenoord, Japanse werfen leverden twee 32.000 tonners, enz. Purfina Nederland kocht een paar tweedehands tankers. De scheepswerf Van der Giessen in Krimpen aan de IJssel bouwde tussen 1956 en 1960 de 'Esso Nederland', 'Esso Rotterdam' en 'Esso Amsterdam' voor de Esso Tankvaart Mij, terwijl Verolme Rozenburg de 'mammoettanker' 'Esso Den Haag', na een niet geheel vlekkeloos verlopen proeftocht (het schip moest wegens machineschade de tocht voortijdig afbreken en worden terug gesleept naar de werf), aan de Nederlandse dochter van de Amerikaanse oliemaatschappij afleverde.

De eveneens in de Verenigde Staten zetelende Gulf Oil Corp. liet in 1961 en 1962 vier tankers in de grootte van 42.000 tot 47.000 ton in ons land registreren. De aanvoer van olie ten behoeve van de raffinaderijen in het Waterweg-gebied kon met Nederlandse-vlag schepen plaatsvinden . . .

De Verolme scheepswerven in Heusden, Alblasserdam en Rozenburg bouwden in die jaren een reeks tankers, 20.000 tonners, voor de Tanker Handel Mij en de Nationale Tankvaart Mij. Twee turbinetankers van 33.000 ton kregen Rotterdam als thuishaven maar waren eigendom van de National Iranian Tanker Comp. Spectaculaire nieuwbouw vond plaats voor de Nederlandse Erts Tanker Mij. Drie gecombineerde erts/olietankers van 26.800 ton werden in de smalle rivier De Noord te water gelaten, Ze ontvingen de namen 'Jacob Verolme', 'Johannis Frans' en 'P. G. Thulin'. Ja, het was een opmerkelijke bloeiperiode voor de Nederlandse scheepvaart (en scheepsbouw). De tankvaart had hierin een niet onaanzienlijk aandeel.

(wordt vervolgd)



Een Shell-bemanning op het s.s 'Vlieland'

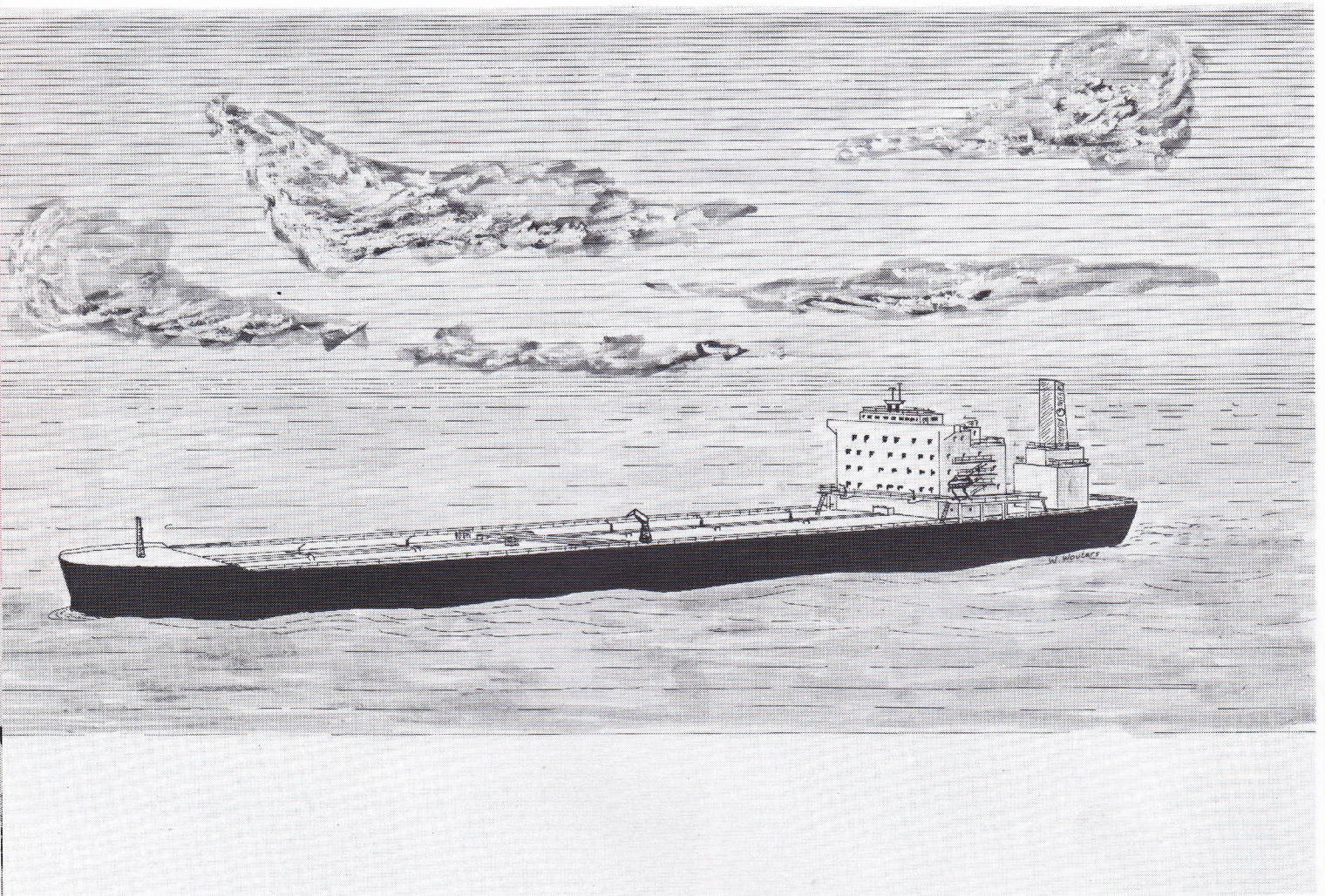
Nieuws van de nieuwbouw

Zoals wij onlangs toezegden zullen wij u van tijd tot tijd op de hoogte houden van de vorderingen met betrekking tot de nieuwbouw van de drie LR's. Inmiddels zijn de namen bekend: SOLARIS, SPECTRUM en STELLATA. 't Wordt dus de 'S'-klasse. Volgens traditie is weer voor namen van schelpen gekozen. De SOLARIS is een prachtige, bruinachtige, stervormige schelp uit de Indo-Pacific, de SPECTRUM is een wit met donkerbruine schelp die eveneens in het Indo-Pacific gebied wordt gevonden. De STELLATA is een oranje met witte schelp waarvan de vindplaats in het West-Pacific gebied is gelegen.

Als aanvulling op de al gepubliceerde gegevens kunnen wij mededelen dat de schepen zullen beschikken over acht ladingtanks en drie sloptanks. Elke tank zal zijn voorzien van een eigen hydraulisch gedreven ladingpomp. Zowel bij de lading- als bunkerverwarming wordt gebruik gemaakt van een thermisch oliesysteem. De schepen zullen zijn voorzien van een gescheiden lading en ballast systeem, inert gas en geschikt zijn om met een onbemande machinekamer te varen. De hoofdmotor wordt een in licentie gebouwde B. & W.; de hulpmotoren zullen in Nederland gebouwde Stork-Werkspoor motoren,

type SW 280, worden. De asgenerator wordt aangedreven via een hydraulisch gestuurde tandwielkast en kan een vermogen leveren van 1500 Kw. De controlekamer voor zowel de lading als de machinekamer wordt gecombineerd. Iedere opvarende zal over een eigen hut, voorzien van toilet en douche, kunnen beschikken. Twee tweepersoons hutten zullen beschikbaar zijn voor stagiaires.

In de komende uitgaven van 'Schip en Ka' hopen wij wat meer in detail te gaan voor wat betreft de indeling van de schepen, de technische en nautische voorzieningen, e.d. Voor zover nu bekend zal de kiellegging van het eerste schip, bouwnummer 352, in november a.s. plaatsvinden en van de bouwnummers 353 en 354 resp. twee en vier maanden daarna.



Een ridder met pensioen

De grote toeloop van bezoekers voor de receptie op 29 januari jl. in het Shell-gebouw deed vermoeden dat een alom bekend en gewaardeerd persoon die dag afscheid nam. Nu, dat bleek al te zeer het geval te zijn. Wim Wouters, tot aan zijn pensioendatum, 1 februari 1984, chef van de sectie Personnel Information (DFP/4) kreeg het (voor)recht om voortaan zelf te bepalen hoe hij de dagen in mag richten. Natuurlijk wel in overleg met z'n echtgenote, maar de dagelijkse enerverende reis vanuit zijn woonplaats Doorn naar Rotterdam en terug behoort voorgoed tot het verleden. En, zoals wij uit zijn mond registreerden, het speet hem in het geheel niet om er, na ruim 37 Shell-jaren, een punt achter te kunnen zetten . . .

Nog onkundig van het op handen zijnde 'ridderschap' werd Wim Wouters, samen met zijn echtgenote, dochter, jongste zoon en schoonzoon per auto, in een vaart sneller dan een sneltrein, naar het Hofplein gereden. Maar in zo'n vroege aankomst voorzag het draaiboek niet zodat de regelaar van het gebeuren die dag zichtbaar verbleekte en z'n excuses stamelde. Wouters kon zich echter, terugkijkend naar zijn laatstbeklede functie waarin hij tientallen keren als ceremoniemeester heeft gefungeerd, zo'n onverwachte situatie levendig indenken . . . Ineke Koot, de sinds september vorig jaar op DFP/4 werkzame collega, bood mevrouw Wouters een fleurige ruiker aan waarna het gezelschap, voordat de grote receptie een aanvang zou nemen, met de heer Van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel de thee 'gebruikte', zoals dat wel eens deftig wordt genoemd. Vooral Wim Wouters begreep er niets van toen hij vervolgens met zijn familie naar de PR-zaal werd geloodst. 'Geen plaats in de lunchkamer zeker', moet hij hebben gedacht. Door zijn naaste collega's was

echter, ter gelegenheid van zijn afscheid, een diaserie samengesteld waarin de persoon Wim Wouters en met name zijn veelzijdigheid in zijn werk en in de besteding van zijn vrije tijd breeduit op het witte doek (en voor zover nog niet bekend) 'aan den volke' werd getoond. De diapresentatie met de sfeerbrennende muziek en teksten werd door een grote menigte receptiegangsters gadeslagen. Wim was zeer verrast maar dat was in het donker van de zaal niet voor een ieder waarneembaar . . .

Briljant werker

Even later, de ontvangst had zich inmiddels naar de grote lunchkamer verplaatst, sprak Van Dalen Wim en zijn familie toe. 'De diavertoning heeft al veel gras voor m'n voeten weggemaaid'. Toch was er nog wel wat overgebleven om te zeggen. Allereerst las hij de inhoud voor van telegrammen afkomstig van de 'Laconica' en de 'Laturus'. Dank voor alles en het allerbeste voor de toekomst . . . Daarna volgde een kort overzicht van Wim's carrière bij STBV. In 1946 begonnen op de Correspondentie waar uit de beoordelingen bleek dat hij een 'briljant werker' was. Na een lange reeks van jaren op de Correspondentie werd hij overgeplaatst naar de sectie Personeelsinformatie. Vóór die tijd had hij al vele artikelen geleverd voor het toenmalige personeelsblad 'Van en Voor de Vloot', later bekend als 'Tussen Schip en Ka'. In de functie van chef Personeelsinformatie heeft Wim Wouters veel gedaan om het imago van de tankvaart op te vijzelen en de activiteiten van STBV in het bijzonder wist hij op inspirerende wijze, zowel intern als extern, uit te dragen. Dat ging door middel van het schrijven van artikelen in velerlei tijdschriften, het houden van lezingen,



enz. 'Een eerlijk verhaal is de enige wijze waarop we ons kunnen verkopen', was zijn lijfspreuk. Ook op het gebied van de rationalisering bij STBV heeft hij een grote publicitaire inbreng gehad. Niet bij iedereen zal bekend zijn dat hij het was die de naam 'Project met Lange Adem' heeft bedacht, het project dat ook buiten onze maatschappij grote bekendheid kreeg. Maar vóór alles probeerde hij met het personeelsblad 'Schip en Ka' een band te scheppen tussen STBV, haar werknemers en het thuisfront.

Koninklijke onderscheiding

Na Van Dalen's toespraak en uitreiking van een aantal vorstelike cadeaus (het gehele verlanglijstje was afgewerkt en zelfs meer dan dat . . .) was er even tijd voor een drankje en een hapje. Maar groot was de verbazing, later overgaand in opperste verrassing van Wouters toen directeur Rasterhoff achter het spreekgestuelte plaats nam en na enige inleidende woorden de plaatsvervangend Directeur-Generaal van Scheepvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Drs. J. M. Timmermans, als spreker aankondigde. Een belangrijk moment in het leven van Wim Wouters naderde. De heer Timmermans hanteerde het PLA als kern van zijn betoog. 'Het project dat ook buiten STBV synoniem staat voor wat er plaatsvindt op het gebied van rationalisatie'. Hetgeen ook de eerste spreker al noemde, werd door de heer Timmermans bevestigd: 'Dank zij de inspanningen van Wim Wouters heeft het PLA overal grote bekendheid gekregen - PLA = Wouters'. Hij bracht de dank over van het Ministerie en deelde mede dat de heer Wouters door H.M. de Koningin was benoemd tot Ridder in de Orde van

vervolg op pag. 20

Hij kende STBV als geen ander

Binnen een tijdsbestek van nog geen week gingen in de walorganisatie twee 'werkers van het eerste uur' met pensioen. Bij elkaar ongeveer 73 jaar 'know how' verliet de maatschappij. Namen we op 26 januari jl. afscheid van Wim Wouters, vijf dagen later, op 31 januari stond onze finance-manager Dick van Zanen tijdens de receptie nog eens oog in oog met een grote schare collega's, ex-collega's en zakenrelaties. In bijna 36 Shell-jaren leer je heel wat mensen kennen . . .

Voordat het officiële afscheid plaatsvond hadden de medewerkers van de financiële afdeling (DFF) al uitgebreid gelegenheid gekregen om met veel creatieve omlijsting op informele wijze afscheid te nemen van hun chef. Maar op de 31e werden alle registers nog eens opengetrokken.

Bij aankomst van het gezin Van Zanen in het Shell-gebouw overhandigde Joke Verhoeve van de sectie DFF/4 een fraai handboek aan mevrouw Van Zanen. Na de ontvangst door onze directeur begon het grote afscheid in de PR-zaal die voor deze 'happening' was omgetoverd in een gezellige zaal met kraampjes en feestverlichting. Zelfs stond een echte Scheveningse haringkar opgesteld, met daarachter twee heuse Scheveningse dames in klederdracht. De reden van dit Scheveningse tintje zal de lezer weldra duidelijk worden.

Zout bloed

De heer Rasterhoff had ijverig in Van Zanen's carrière-gegevens gespit: in juli 1948 in dienst van de B.P.M. in Den Haag, afdeling Rij/5, de boekhoudkundige afdeling van de Reederij, later bekend als Shell Tankers N.V. Vóór indiensttreding, van 1945 tot 1948 als oorlogsvrijwilliger bij het Korps Mariniers in Surabaya. Zowel als marinier als later zijn werkzaam zijn bij een rederij, was eigenlijk niet zo verwonderlijk, immers Van Zanen's wieg stond vlak bij zee, in Scheveningen. Hij had zout bloed in de aderen . . .

In recordtijd werd na '48 een indrukwekkende stapel diploma's gehaald. Steno en machineschrijven, boekhouden, MBA, ja het stond als een paal boven water, Dick van Zanen had een cijferknobbel. Hij werkte als geen ander en in 1973 kwam de kroon op zijn carrière, de aanstelling tot finance-manager van STBV, een functie die hij tot aan de laatste dag op kantoor heeft bekleed. Van Zanen is een man die niet alleen STBV kende als geen ander

maar ook buiten deze organisatie grote bekendheid en waardering genoot. Hij was lid van de commissie Commerciële Zaken van de K.N.R.V., een expert op het gebied van zee-assurantie zaken en jarenlang heeft hij als lid van de Raad van Bestuur van het Shell Pensioenfonds de pensioenbelangen van alle Shell-werknemers behartigd. De laatste jaren zijn niet de eenvoudigste geweest. Vele fundamentele veranderingen vonden plaats bij STBV. En hij kreeg zelfs een van huis uit financiële man boven zich. Deze man, Rasterhoff, was Van Zanen zeer erkentelijk voor hetgeen hij voor STBV heeft gedaan. 'Hij liet ons profiteren van zijn ervaring en wijsheid, stimuleerde ons maar remde ons ook af wanneer dat nodig was'. Na het voorlezen van de inhoud van enkele ontvangen telegrammen, ondermeer afkomstig van de 'Laconica' en het Londense kantoor, bood onze directeur een aantal geschenken, op hobby-gebied, aan. Ze vielen zichtbaar in de smaak.

Onmiddellijk afstand

Vervolgens nam Henk Sierat, een van de collega's die Dick van Zanen lang heeft meegemaakt, achter het spreekgestoelte plaats. Hij kwam echter niet alleen.

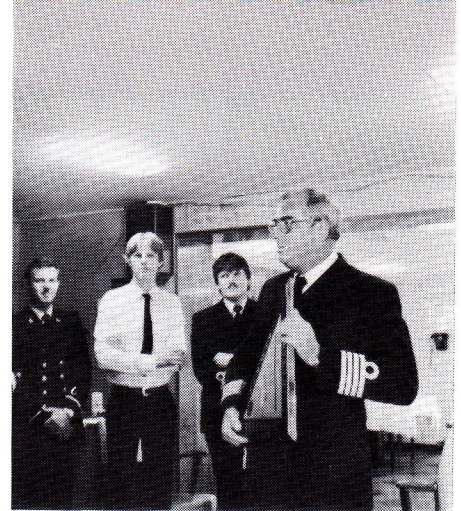
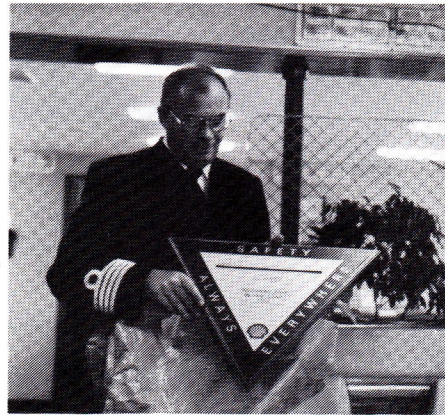
Tijdens een uitgebreide reconstructie van de loopbaan van de afscheidnemende liet hij bij ieder hoogtepunt, na het luiden van een scheepsbel, een liefvallige jongedame van achter de coulissen vandaan stappen met in de hand een daarbij horend artikel of voorwerp: het al lang niet meer in gebruik zijnde stootblok met hamer en priem van de boekhouding, een scheepsschroef, een model van een tanker, een 'artist impression' van de nieuwe LR's, getekend door Wim Wouters, ja zelfs een dame gehuld in een complete veiligheidsuitrusting (overall, helm, schoenen, enz.) werd hem aangeboden. Helaas moest onmiddellijk afstand worden gedaan van de inhoud van het tenue . . . Maar even later mocht hij een dienblad vol puddingbroodjes houden!

organisatoren veel werk aan hebben gehad, was het de beurt aan Dick van Zanen zelf om achter de microfoon plaats te nemen. 'Als geboren en getogen Scheveninger heb ik de traditie doorbroken om naar zee te gaan. Uitgerust met een kroontjespen kwam ik achter de grootboeken terecht'. Terugkijkend vindt Van Zanen dat hij bij de mariniers een beste tijd heeft gehad maar een nog betere tijd bij STBV. Hij vond z'n Shell-tijd een heel fijne periode waarin veel collegialiteit en vriendschap werden ondervonden. 'U allen heel veel dank', en met name noemde hij de prettige communicatie en het overleg met de ondernemingsraad, de creatieve mensen die zijn afscheid hadden georganiseerd en de DFP-sectie waaruit hij ieder jaar op oudejaarsdag de traditionele oliebol kreeg aangeboden . . . 'Ik zal dit alles als een blijde herinnering meenemen'.



Mede namens mijn vrouw wil ik langs deze weg allen nogmaals bedanken, die – ook door hun aanwezigheid – mijn afscheid tot een onvergetelijke gebeurtenis hebben gemaakt. Ook degenen van wie ik niet persoonlijk afscheid heb kunnen nemen wens ik een behouden vaart onder een zonnige hemel toe.

D. van Zanen



vervolg van pag. 9.

een betrouwbaar en solide schip gebleken. Er zijn geen hoogtepunten in haar bestaan te noemen, dieptepunten evenmin. Het was het eerste schip in de vloot met de brug op het achterschip gesitueerd. Tijdens de gelegenheid van de uitdocking uit het bouwdok destijds bij Wilton Fijenoord in Schiedam werden er nog acht (!) schepen voor andere opdrachtgevers aan hun element toevertrouwd . . . 'Nu is de 'Vitrea' ook een veilig schip gebleken. Dit dank zij het veiligheidsbewustzijn van de opvarenden. Veiligheid begint aan de top', en

Rasterhoff noemde in dit verband de namen van de topofficieren die in 1983 op de 'Vitrea' hebben dienstgedaan: de gezagvoerders Harders, Priest en Van Westendorp en de hoofdwerktuigkundigen Verhage, Van der Velden en Weitzel. Vervolgens vertelde onze directeur de opvarenden het een en ander over de economische en financiële performance van het schip. Het deed de aanwezigen zichtbaar deugd te horen dat de voorlopige jaarcijfers voor 1983 een positief saldo aangeven voor de 'Vitrea'. Ook gaf hij een duidelijke boodschap: 'Veilig varen is economisch varen'. Dank zij de goede performance van het schip is

er in 1983 werkgelegenheid in stand gehouden voor zo'n 20 officieren en 40 scheepsgezellen, inclusief de bovenrol. Nog geruime tijd bleven de opvarenden en het bezoekende gezelschap op informele wijze bijeen, waarbij de gezamenlijk genuttigde Indische maaltijd een culinair hoogtepunt van de dag vormde.

Behalve de 'Vitrea' hebben in 1983 nog zes schepen zonder OMA's gevaren. Het zijn de 'Abida', 'Acteon', 'Crania', 'Felania', 'Fusus' en 'Kylix'. Ook aan deze schepen zal in de komende tijd de trofee worden uitgereikt. Wij hopen hier nader op terug te komen.



DUIVELS

Ik heb een auto gekocht, een echte! Niets bijzonders, zult u zeggen, je bent de enige niet. Maar voor mij is het wel iets uitzonderlijks. Waarom? Omdat . . .

Kent u ze, die kleine mormels die u met een vaart van 150 km voorbij vliegen en op elk vol parkeerterrein nog wel een plaatsje kunnen vinden? Al die duivels lijken op elkaar, maar dit was toch wel een uniek exemplaar in het kleine autootjes-park. Zo'n knalrood monstertje met allerlei nieuwste snuffjes. Vier jaar geleden vond ik 'm prachtig, mooi blinkend, lekker fel en niet zo groot, ideaal voor mijn persoontje. Zo trots als een pauw reed ik met m'n gloednieuwe bezit bij de garage weg (later konden 't autootje en ik de weg wel dromen naar diezelfde garage). Vol goede moed ging ik een beetje wennen aan het speelgoedje. 't Was erg warm die dag, dus een raampje open zou wel lekker zijn. Helaas, aan de bestuurderskant bleek geen draaiknop gemonteerd te zijn. Nou ja, een kleinigheidje; de volgende dag zou ik wel teruggaan naar de garage.

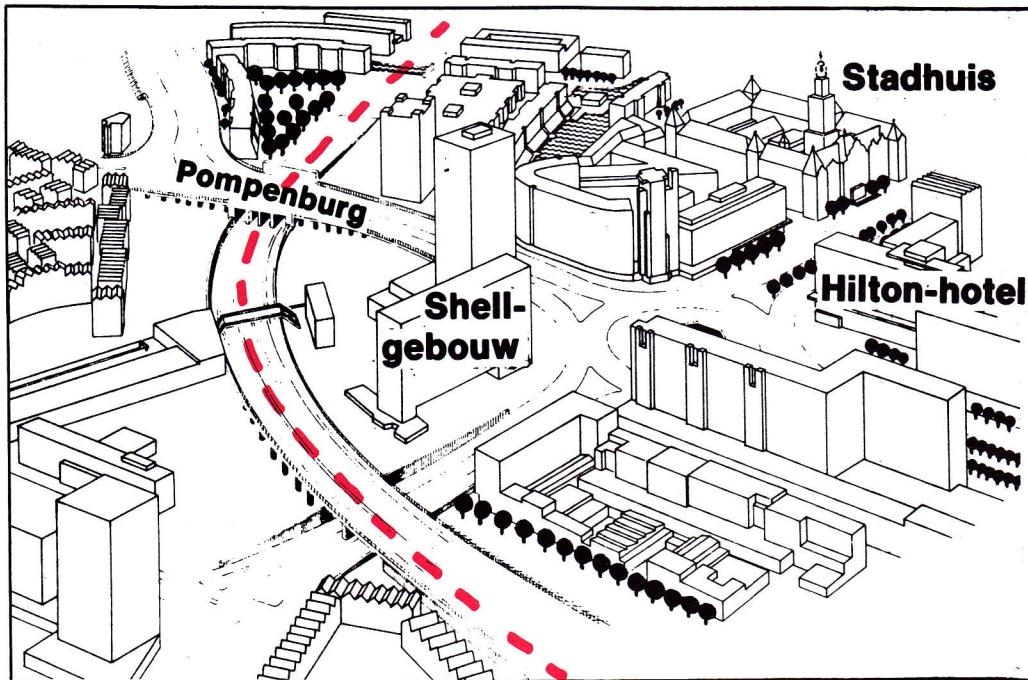
Natuurlijk probeer je in een nieuwe auto alle knopjes en frutsels uit die er maar in zitten. Van sigaretten-aansteker tot achterrauitwisser, alles proberen. Waarschijnlijk had ik een pechdag, want de helft van al die knopjes bleek niet of nauwelijks te werken. Laat ik toen nog gedacht hebben dat het kinderziektes waren . . . Wat een teleurstelling, toen 's avonds voor de deur bleek dat de portiersloten niet werkten. Ach, ook maar op de (inmiddels lange) lijst voor de garage.

Na de nodige aanpassingen ging het haast een jaar goed met het in- en uitwendige van 't autootje. 't Bracht me zelfs in de Pyreneeën, toch wel kranig van 'm. Bergje op, bergje af, geen problemen. Daarna kwam de ellende. 't Begon met roesten. Niet een plekje hier en daar, maar over het gehele rode oppervlak verschenen grote roestplekken en gaten. Van alles heb ik geprobeerd, tot 'ie haast helemaal zwart zag van het anti-roest-middel. Helaas, het mocht niet baten. De 'derde deur' (wat een luxe voor zo'n mormel) viel er na 2 jaar uit en de monteur van de garage beweerde dat ik de deuren vaker open en dicht had

moeten doen. Kunt u 't zich voorstellen? . . . Ach, dit was nog niet alles, naarmate 't autootje 'ouder' werd vlogen de onderdelen om je oren. Ruitewissers die je tijdens een stortbui nog net in de achteruitkijkspiegel in de berm ziet verdwijnen. Lekke radiatoren en remvloeistofreservoirs. Kapotte schokbrekers, slikschalen, dynamo, kleppen, startmotor, koppeling en ga zo maar door. Op de meest ongelegen momenten liet 'ie me in de steek. Na een paar fikse regenbuien stond er een half jaar geleden een laag water van 5 centimeter op de vloer. 't Was er wel ingelopen, maar liep er nooit meer uit (er kwam zelfs steeds meer bij) en hozen hielp niet veel. Van de zogeheten 'luxe' uitrusting was na 4 jaar ook niet veel over. Tsja, dat autootje heeft duizenden guldens aan reparaties gekost. Waarom heb je 'm dan niet eerder weggedaan, hoor ik u vragen. Je blijft hopen: dit is de laatste grote reparatie, meer kan er toch niet kapot gaan? Alle onderdelen waren toch al vervangen. Mis . . . Ach, laat ik u verdere details besparen, maar het bovenstaande is waarschijnlijk genoeg om u te doen begrijpen waarom ik nu, eindelijk, een echte auto gekocht heb. Kreunend en steunend ging 't karretje zijn laatste weken door, maar het is toch wel treurig, als je bedenkt dat dat 4 jaar jonge mormel straks tussen 2 grijparmen tot een (heel klein) pakketje schroot geperst wordt.

Eveline

SCHOON SCHIP



zijn er nogal wat negatieve geluiden gesignaleerd ten opzichte van de leefbaarheid op de vloot. Daarom dus deze uiteenzetting en de bijgesloten foto's'

Vereniging Maritiem Gezinscontact

Op verzoek van de Vereniging Maritiem Gezinscontact brengen wij het volgende onder uw aandacht: Velen herinneren zich de Stichting Gezinscontact Zeevarenden. Dat is definitief voorbij: die Stichting is geliquideerd en bestaat dus niet meer. Toch is er behoefte aan contact tussen leden van gezinnen van varenden. Een aantal mensen heeft zich daarvoor ingezet en na bijna drie jaar is, met instemming van het ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, een nieuwe start gemaakt. Deze keer geen stichting, maar een vereniging, waarvan elk gezin, dat bij het maritiem gebeuren betrokken is lid kan worden. De doelstelling van de Vereniging Maritiem Gezinscontact is: Een centrum te vormen voor de leden van gezinnen, betrokken bij het maritiem gebeuren, die op plaatselijk en regionaal vlak elkaar willen ontmoeten en terzijde staan, in een hartelijke sfeer die voortkomt uit respect voor de eigen waarde van het individu en uit verbondenheid met het feit dat één van de partners gedurende lange tijd van het gezin verstoken is. Het bestuur van de vereniging bestaat uit een aantal vrouwen van varenden en enkele medewerkers van rederijen. Kandidaat-bestuursleden kunnen door de leden worden voorgedragen en op de jaarlijkse algemene ledenvergadering worden gekozen. De contributie is voorlopig vastgesteld op f 20,- per gezin per jaar. Graag willen wij u meer vertellen over de vereniging, maar we mogen geen misbruik maken van de

Rotterdam: actief in bouwen

Bezoekers aan Rotterdam zullen zich wellicht afvragen of ze núóit uitgebouwd raken in deze stad. We kunnen deze mensen geen ongelijk geven, aangezien we vanuit het Shell-Gebouw de bouwactiviteiten om ons heen dagelijks kunnen waarnemen. Tot nu toe vormt ons gebouw met ruim 94 m. hoogte nog het middelpunt van het Hofplein, maar zo langzamerhand verrijzen in onze naaste omgeving steeds meer torenflats. Als vroeger iemand de weg vroeg naar het centrum van de stad, was het eenvoudig te zeggen 'bij het Shell-Gebouw rechtsaf', maar nu verdwijnt het gebouw in de schaduwen van andere kolossen. Er worden zelfs plannen gemaakt voor de hoogste woontoren van Europa, welke op het Weena gebouwd zal worden. Deze toren zal maar liefst 120 m. hoog worden met 37 verdiepingen. Gezien de uitvoering ervan wordt dit gebouw in de volksmond nu al de 'ponskaart' genoemd. Maar hier blijft het allemaal niet bij. Zo lazen wij in een van de grote dagbladen een artikel over de plannen voor de aanleg van een spoortunnel dwars door Rotterdam, wat betekent dat er, na de aanleg van de metro, wéér een groot deel van het hart van de stad opengemaakt zal worden. De treinen zullen aan de achterkant van het

Shell-Gebouw de grond ingaan en er aan de andere kant van de Maas weer uitkomen. De gehele baan loopt nagenoeg parallel met de huidige spoorbanen. Op de hierbij geplaatste tekening van de Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam kunt u zien hoe de plannen eruit zien, welke over 9 jaar gerealiseerd moeten zijn.

Leefbaarheid aan boord

Onlangs ontvingen wij van een vlootcollega een brief waarvan wij de inhoud, een ietwat ingekort, hierbij weergeven: 'Met de bedoeling aan te tonen dat de bezuinigende maatregelen die de Shell Tankers, tengevolge

omstandigheden moest nemen ten einde de exploitatiekosten van de vloot terug te dringen, geen inbreuk behoeven te veroorzaken op de leefbaarheid op de vloot, gelieve u hierbij wat foto's aan te treffen, genomen op één der 'F'-schepen. Uitgaande van de veronderstelling dat een schip behalve bedrijfsruimte ook als privé-onderkomen voor de opvarenden fungeert, kan het verfraaien van wat thuis als eetkamer/hoek wordt aangeduid moeilijk als onoverkoombaar worden aangemerkt. Immers, thuis zal ook geen walmedewerker tegen vergoeding van arbeidstijd door de werkgever zijn of haar privé-onderkomen naar smaak leefbaar maken. Echter, met een beetje liefde voor het beroep, goede wil van iedereen aan boord en een uurtje eigen tijd moet en kan dat ook op een schip. Gedurende de laatste twee jaar



SCHOON SCHIP

welwillendheid van de rederijen en daarom vragen wij u informatie in te winnen bij de contactpersoon van de vereniging, mw. Pietersen, Boudewijndonk 17, 4707 VZ te Roosendaal. Haar telefoonnummer is 01650-37002.

Esso/Shell gaan boren in Zuid-Chinese Zee

Esso China Limited en Shell Exploration (China) Limited hebben het seismisch onderzoek in de Zuid-Chinese Zee afgerond en zijn 265 kilometer ten zuiden van Zhanjiang bij de monding van de Parelrivier met de eerste exploratieboring begonnen. Deze activiteiten in de wateren van de Chinese Volksrepubliek zijn het gevolg van de overeenkomst die beide oliemaatschappijen vorig jaar sloten met de China National Offshore Oil Corporation. Esso is de uitvoerder van het exploratieprogramma dat in totaal drie jaar in beslag zal nemen. Volgens schema zal de eerste put worden geboord tot een diepte van 3800 meter, de waterdiepte ter plaatse bedraagt 120 meter. Na voltooiing van deze boring is het de bedoeling dat Shell/Esso in samenwerking met Nanhai East Oil Corporation gaan boren in een meer oostelijk gelegen concessiegebied, waar thans seismisch onderzoek plaatsvindt.

Nieuwe reclame campagnes

ROTTERDAM – 'Shell is wel beter maar niet duurder dan andere merken.' Dat is de reclame-boodschap waarmee Shell Nederland

Verkoopmaatschappij in 1984 naar de consument gaat. Inmiddels zijn de eerste STER-spots uitgezonden. De eerste betreft een langlopende campagne die gaat over ASD in Shell-benzine en de vernieuwde bewijzen van de voordelen daarvan. In een tweede, kortere, campagne aandacht voor een nieuw stukje service: een noodrantsoen benzine en de opening van een aantal 24 uur bemande stations.

ASD
De reden voor de hernieuwde aandacht voor ASD ligt in onderzoeken die in Engeland en Duitsland zijn gedaan naar de werking van deze toevoeging aan de benzine. Hoewel dit onderzoek nog niet geheel is afgerond, is in elk geval wel onomstotelijk komen vast te staan dat ASD superieur is aan dopes die door andere benzine-maatschappijen aan de benzine worden toegevoegd.

Heel duidelijk is gebleken dat ASD een reinigende werking heeft op het hele inlaatsysteem van de motor. In de commercial laat Kees Brusse de inlaatkleppen van verschillende auto's zien, waaruit blijkt dat ASD de kleppen schoon houdt. Vuilafzetting bemoeilijkt de koude start, verlaagt het door de motor geleverde vermogen en verhoogt de onderhoudskosten.

24-uur stations

De eerste service-actie van dit jaar over 24-uur stations die het gehele etmaal zijn bemand. Een stukje service aan zowat iedere automobilist die 's nachts op de weg zit en bang is zonder benzine te komen staan. Voorlopig zijn er 15 bemande stations in Nederland.



Zo werkt een auto

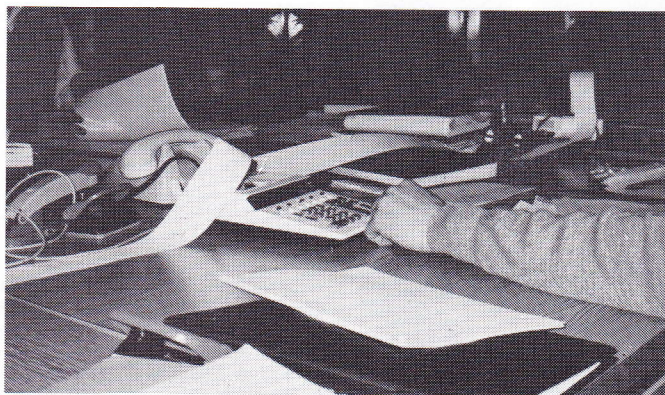
Naast deze beide campagnes zijn de verkoopstations ook om een andere reden in het nieuws. Er is een nieuw stunt-artikel geïntroduceerd. Voor f 5,95 is op de meeste stations het boek 'Zo werkt (u aan) een auto' te koop. Het betreft een nieuwe, verbeterde en uitgebreide,

uitgave van zeven jaar geleden, die met dik 200.000 exemplaren een bestseller was. In de nieuwe versie kreeg het boek er 48 pagina's bij, gevuld met de nieuwste ontwikkelingen op auto-gebied en met tips om storingen te voorkomen en te verhelpen.

BEZUINIGEN . . . ook op kantoor

Niet alleen op de vloot is men ervan overtuigd dat er aan kostenbesparing gedaan moet worden, ook aan de wal is men ervan doordrongen dat de kantoorkosten gedrukt moeten worden. Zo zagen wij laatst op DFP/3 (gage-administratie) een staaltje van bezuinigen waar wel wat fantasie voor nodig is, maar wat helemaal niet moeilijk uitvoerbaar is. Want waarom twee telrollen voor de elektrische telmachine gebruiken als het met één ook kan? De één voert zijn/haar telrol door de machine en de ander voert de ongebruikte

achterkant van de rol door zijn/haar machine. Voorwaarde is wel dat het tempo van beide gebruikers op hetzelfde niveau ligt. Maar aangezien er op DFP/3 veel en vlug geteld wordt kan dit volgens ons geen grote problemen opleveren. Een efficiënte manier van werken, nietwaar? Heeft u ook, misschien voor u voor de hand liggende, methodes om te sparen, laat ze ons eens weten. Wie weet wat voor fantasierijke ideeën er leven onder het personeel. Tussen twee haakjes: het tweezijdig gebruik van toiletrollen is ons al bekend . . .



Gehuwd:

26.01: J. A. Uitermark, 4e wtk, met mw. M. M. Hesseling;
27.01: J. S. de Vos, 2e stm met mw. M. M. de Silva.

Geboren:

14.01: Anneth, dochter van C. de Witte, hfd. wtk., en mw. B. de Witte-de Zeeuw;
21.01: Sabine Johanna, dochter van A. D. N. Smith, 4e stm., en mw. J. P. M. Smith-de Wijze;
03.02: Maaïke, dochter van M. M. Scheele, 2e stm., en mw. C. A. M. B. Scheele-van der Wedden;
11.02: Martijn, zoon van J. W. van Bodegraven, 5e wtk., en mw. P. M. M. van Bodegraven-de Kok;
13.02: Monique, dochter van L. A. H. Vader, 2e stm., en mw. A. Vader-Bordarrampe.

Aflossingen

roff.: P. J. de Man, L. Toutenhoofd, J. Verduyn, D. Bins, B. Immerzeel, R. J. Visser;
Gezavg.: W. S. van der Ham, J. de Jager Sr., F. W. van Oerle, H. K. Paauw, K. Poort van Ingen, C. P. Schoenmakers, C. Vlas, R. van Westendorp;
1e stm.: A. T. van Es, G. W. Geesink, A. van Leeuwen, G. van der Oord, R. W. Overdijkink, J. van Ruiven, T. W. Scharrenburg, G. M. Schipper, D. C. Tazelaar, A. Vlaar;
2e stm.: K. P. Cupido, G. J. C. van Eeten, D. A. L. Hitz, H. A. Kamsteeg, A. Leffers, A. A. Schmidt, D. Venema, F. G. de Bruyn;
3e stm.: H. E. Becht, Y. de Boer, W. M. de Bruyn, J. Ghysels, J. Hooghiem, P. J. L. Mulder, L. M. P. Out, B. de Roos Nieuwkamp, E. E. de Rycke, J. de Boer, A. E. R. van de Griend;
4e stm.: A. M. G. van den Hurk, H. de Loeff, M. A. Nanlohy, J. D. C. Plug, H. Ris, J. N. M. Sinnige, A. A. G. Brands;
stml.: J. A. Elling, R. P. Erfmann, A. R. van den Heuvel, H. J. van

Holst Pellekaan, D. E. de Moel, D. T. E. Muller, W. T. D. Opmeer, H. C. Ort, L. M. Parlevliet, H. C. van Petersen, V. C. M. Verhoeven, R. van der Wal, J. Oosterloo;
hwtk.: F. Bakker, J. I. Brangert, G. de Goede, J. B. van Haaster, H. L. de Koning, J. L. 't Mannetje, S. Neeleman;
2e wtk.: E. Aanen, I. J. Albrechts, T. Bakker, J. H. Burger, F. D. Dieleman, J. A. de Groot, J. Hensbroek, C. W. H. van Holthuysen, A. Houwaard Jr., H. J. Lammertink, E. S. Petrusma, J. E. A. Westerbeek;
3e wtk.: B. E. Broekhuysen, P. Hack, F. H. de Jong, E. Meyer, M. P. Roon;
4e wtk.: Y. S. Attema, E. M. Bosch, M. J. Hoekman, M. P. Kesting, W. H. Kuyper, P. van Nierop, E. J. H. Visscher;
5e wtk.: T. van Beek, D. W. van Heyst, G. Ipreburg, A. C. Kleyn, P. Moll, G. T. Ligtenberg;
wtkl.: A. T. M. Hudales, M. A. Mansens, E. E. di Piëtro, E. Smid, M. R. A. M. Tervoort, P. L. M. van Velzen, M. P. Vogels;
vrn.: J. M. Wigleven;
vakm. 1.: L. A. T. Blankemeyer, M. Temmerman;
wass.: J. F. Boers, J. L. Greving, F. J. Tryselaar, Q. A. P. de Wit, E. Wuestman, L. Kruik;
saw.: J. Bovenkerk, D. A. Emanuels, J. Hofman, P. Luyten, P. Raams;
asaw.: O. Barrau, J. G. Constant, J. B. W. F. Jansen, R. A. J. W. Coppens, A. van der Haak, J. Hart, R. Mammen, G. M. J. van Miltenburg, M. J. W. Post, R. P. A. Smeysters, J. M. Vermeulen;
asv.: M. R. Cordu, A. C. Dieckman, P. P. Flecken, J. J. van Hulst, R. F. Huysers, W. H. Klein, R. J. A. Lempereur, T. W. Meeuw, G. J. H. Muilenburg, C. N. M. Prins, R. W. van Rooyen, K. van der Sluis, J. Tuinebreyer, M. A. J. Veer, H. Kammenga;
aasv.: P. K. J. van de Bunt, R. J. Dekker, M. Eeken, S. H. J. Gieling, H. van der Laaken;
hovo: P. C. Bergmans, C. A. Breederland, L. J. W. Broenink, F. W. A. van Deursen, W. W. Huygen, R. A. de Lange, J. M. Maaskant, J. H. A. J. Orie;
hbed.: D. J. Bakker, H. J. Denies,

B. J. van Gelderen, F. P. Lommerse;
bed.: A. Cumming, E. W. A. Jansen, J. G. Koek, G. C. Pfenning, J. A. Schuiten, H. Wezenaar, A. Smit, J. Wilhelm.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
3e stm. L. van den Ende, stml. M. F. J. Wiersum, hwtk. S. A. Verhage
m.s. 'Acila'
2e stm. N. C. M. Jonker, 4e stm. M. P. van Tuyl, 2e wtk. F. A. J. Boot, 5e wtk. H. J. Pietersma, hovo H. Otter
m.s. 'Acmaea'
stml. G. H. Dykmans van Gunst, hwtk. C. C. Bartels, wtkl. P. T. M. van Lieshout
m.s. 'Acteon'
wnd. gezavg. L. A. Groendijk, stml. C. J. Mosterd, 3e wtk. J. W. Schippers, wtkl. F. A. van Teunenbroek, wass. G. C. Wiegant, hovo O. A. Looyen
m.s. 'Cardissa'
2e stm. C. M. Bianchi, 2e wtk. T. Scholte, 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, asv. F. F. Beekhuis, asv. H. P. de Leeuw, hbed. C. Westbroek bed. A. Bottenberg
m.s. 'Caurica'
3e stm. J. B. Weyland, 2e wtk. F. C. Koens, 4e wtk. H. G. Besselink, asv. P. van Eenige, aasv. J. G. M. Adams, hovo C. P. Hoogesteger, bed. F. Hamming
m.s. 'Cinulia'
roff. J. J. Lauwrier, 3e stm. T. Barth, stml. B. van Neutegem, wnd. 4e wtk. A. H. van Klinken, 4e stm. H. Brugs
m.s. 'Dallia'
1e stm. F. B. Schroder, stml. B. van de Beld, 2e wtk. J. L. de Bondt, wtkl. A. Jansen
m.s. 'Daphne'
roff. J. W. de Boer, 1e stm. F. J. Kronenberg, 3e stm. P. J. J. van den Berg, 2e wtk. W. Vroling, vrm. G. J. van Delft, wass. R. Croese, hbed. W. D. Anthonio
m.s. 'Diadema'
3e stm. P. J. J. Veeman, stml. J. T. van Noordt, hwtk. E. Jousma, 4e wtk. A. P. P. van den Broek, wass.

J. J. Snyders
m.s. 'Felania'
 1e stm. J. M. Huygens, 3e stm. E. M. van Dyk, 4e stm. M.A. Spoelstra, stml. A. J. van Reen, asaw. R. van der Blom, asv. J. G. M. van Heugten, asv. G. van Kuilenburg, asv. A. C. Kusters, aasv. G. L. Barendse Jr., aasv. R. Renders, hbed. J. L. F. Romen, wtkl. A. M. H. Vossen

m.s. 'Felipes'
 roff. J. O. de Visser, wnd. gezagv. C. J. Clarisse, 1e stm. C. D. Kromhout, stml. R. D. Willemsteijn, asaw. W. P. Guyt, asv. I. Snoek, asv. R. Zwart

m.s. 'Ficus'
 4e stm. A. D. N. Smith, stml. J. C. A. C. Devenijns, asaw. J. A. H. Eykelenberg, asv. L. A. Douma, aasv. C. J. F. van den Berg, wtkl. R. L. H. Mooring

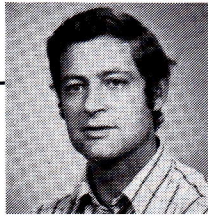
m.s. 'Flammulina'
 1e stm. J. W. Niewerf, 2e stm. J. Teerstra, stml. M. J. Kuipers, hwtk. B. Oudkerk, 2e wtk. G. J. van Eyk, 3e wtk. W. J. Stam, wtkl. C. A. Duvekot, aasv. T. C. J. G. Schuit, aasv. A. L. P. Valkering, hovo J. M. C. Verjans, bed. C. J. A. W. M. Jakobsson-Buenen

m.s. 'Fossarina'
 1e stm. N. Venendaal, 2e stm. B. Crum, stml. E. M. Froeling, 2e wtk. J. Krussse, 3e wtk. W. H. Hennink, 4e wtk. T. M. Brands, asaw. G. J. Feringa, asaw T. van Vesseem, asv. B. A. Amstelveen, asv. G. A. Brand, asv. H. J. Mensinga, asv. P. O. Schaap, asv. P. L. Watamaleo, asv. J. H. Winands, hovo C. van der Waal, kok A. Verbunt, bed. L. L. Teveer, bed. I. M. C. Veenstra, ajng R. J. H. Belt, ajng N. P. W. Hemstra

m.s. 'Fossarus'
 roff. H. J. van Homoet, stml. P. A. Hartog, hwtk. O. A. van der Want, 2e wtk. J. Smid, wtkl. A. S. Huisman, aasv. A. van Eysden, 2e stm. D. J. Mittelmeyer, 3e stm. C. Groenendaal, bed. M. S. van Slogteren, asv. N. H. van der Geugten, asv. G. Bos

m.s. 'Fulgur'
 gezagv. G. Verbrugh, 1e stm. J. Broekmeyer, stml. G. J. Brigitha, asv. L. T. A. C. Roodakker

m.s. 'Fusus'
 gezagv. H. W. Vermaas, 2e stm. C. A. M. Rovers, asaw. M. M.



IN MEMORIAM

Ons bereikte het droevige bericht dat na een langdurige ziekte 1e stuurman **R. J. de Wit** zondag 29 januari 1984 op ruim 40 jarige leeftijd was overleden.

Robert de Wit kwam op 24 mei 1965 in dienst als 4e stuurman. Na het doorlopen van de achtereenvolgende rangen volgde op 1 januari 1975 zijn aanstelling als 1e stuurman. Hij was van 1 juli 1979 tot 19 juli 1983 uitgeleend aan SHELL OIL U.K.

Ons medeleven gaat uit naar zijn vrouw en kinderen die haar man en hun vader al zo vroeg moeten missen. Wij wensen hen de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.

Martens
s.s. 'Kylix'
 2e stm. J. S. de Vos, stml. J. ter Haar, 5e wtk. W. J. D. M. Gakes
s.s. 'Laconica'
 wass. F. S. J. van Rossum
s.s. 'Latia'
 asv. F. W. Bosson, kok R. A. Snel
s.s. 'Latirus'
 gezagv. P. Snel, 5e wtk. R. M. M. J. Duym, wass. R. J. G. van der Klis
s.s. 'Lepton'
 3e stm. R. I. de Roos, 4e stm. J. W. Kremer, 2e wtk. C. G. van der Zwet, 3e wtk. F. van den Bogaard, 5e wtk. R. de Vries, vakm. 1 J. M. Kools, vakm. 1 L. van der Velden, wass. H. Klynstra, saw. J. P. Almeida, saw. J. Hendriks, saw. J. A. Schaarman, saw. J. H. T. M. Vissers, saw. G. H. de Visser, hovo W. F. H. van der Moezel, hbed. A. J. J. Ceelen, hbed. L. J. Schalk, bed. J. den Hoed,
m.s. 'Niso'
 2e wtk. M. J. Parent, 2e wtk. H. Tesink, wnd. 4e wtk. A. M. M. Duyn, hovo H. W. J. van Haarst, vakm. I F. Otero Lago, saw. M. Fajo Misa, saw. J. Pousada Perez, saw. J. Soaga Vieitez, saw. R. J. Trabazos Fernandez
s.s. 'Ondina'
 gezagv. J. Klein Roseboom, 1e stm. G. J. Knol, stml. J. C. Struckman, wtkl. A. G. van der Byl, hovo B. Gohres
s.s. 'Onoba'
 3e stm. P. D. Blok, stml. J. W. R. de Palm, wass. H. Brouwer
m.s. 'Tagelus'
 3e stm. R. van der Bos, stml. B. de

Ryke, 2e wtk. J. C. Ganzinga, 3e wtk. P. van Noort, wtkl. J. Stronkhorst
s.s. 'Vitrea'
 gezagv. R. Verhoef, 2e stm. P. C. Mink, stml. J. J. Pronk, 5e wtk. S. van der Zee
s.s. 'Zafra'
 1e stm. M. C. Kalkman, 2e wtk. R. J. Bosman, 4e wtk. N. A. Hoek, 5e wtk. A. M. van der Marel
s.s. 'Zaria'
 roff. S. C. Nagtegaal, gezagv. J. Priest, stml. L. P. Schemkes, hwtk. W. G. van der Velden

Uit dienst getreden:

3e stm.: P. S. Jaarsma;
 4e wtk.: M. P. Kesting;
 5e wtk.: P. F. Kremers, N. J. Galama;
 aank. sch. gezal a/w: G. M. J. van Miltenburg, R. M. Becks;
 aank. sch. vakman: R. B. A. Spronck;

Overplaatsing:

4e wtk.: J. F. Wind – N.A.M.;
 sch. kok: D. S. A. de Jong – K.S.L.A.;

Met pensioen:

gezagv.: F. Minkels;
 hfd. wtk.: W. Groenendijk, J. G. Bron;

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: D. J. Mittelmeyer;
 1e stuurman G.H.V.-th: J. W. J. Rodenhuis;
 2e stuurman G.H.V.: P. D. Blok;
 'C': J. Verlinde;
 'C'-th.: P. van Noord.

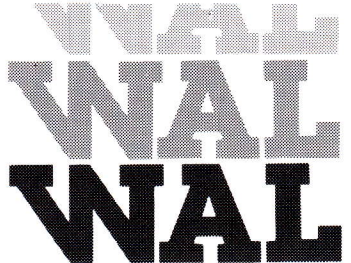
Onze vlootjubilaren:



G. de Goede
 hfd. wtk.
 25 jaar op
 20.04.1984



H. K. Paauw
 gezagv.
 30 jaar op
 26.04.1984



Met pensioen

M.i.v. 1.2.1984 W. N. Wouters, DFP/4
 M.i.v. 1.2.1984 D. van Zanen, DFF

Geboren

19.12.1983 Daniëlle, dochter van G. L. Timmermans (DFF/1) en mw. A. P. Timmermans-Lobé

Oranje Nassau, als erkenning voor al zijn verdiensten. Zichtbaar ontroerd en (wellicht voor het eerst in zijn leven) sprakeloos liet hij de versierselen, behorende bij deze Koninklijke onderscheiding op z'n revers bevestigen. Een lang en welgemeend applaus van de aanwezigen vormde de afsluiting van dit plechtige moment.

Dankwoord

'Eigenlijk kan ik geen woorden vinden voor wat me vandaag is overkomen', begon Wim Wouters z'n dankwoord. 'Ik ben er kapot van'. Maar hij herstelde zich snel en dankte allereerst de heer Timmermans voor het mogen ontvangen van de onderscheiding. 'Het stemt mij tot grote dankbaarheid maar ook ben ik, voor hetgeen ik op het gebied van PLA heb mogen doen, mijn collega's veel dank verschuldigd. Ze hebben mij alle facetten toegelicht en mede met hun hulp hoop ik een steentje te hebben bijgedragen aan het rationaliseringsproces'. In zijn verdere betoog (hij was weer helemaal in zijn rol terug) keek hij nog even terug op de 37 achter hem liggende jaren. Jaren waarin de wens om nog eens uitgezonden te worden niet in vervulling ging. Hij had wel eens snode plannen gehad om elders een baan te gaan zoeken maar bleef toch maar omdat hij het erg naar z'n zin had op de toenmalige afdeling 'Reederij'. 'Maar m'n salaris was bar slecht . . .'. Later, in het bezit zijnde van de akte MO Engels wilde hij leraar worden maar het was alsof de

personeelschef een zesde zintuig had: 'Ik kreeg op dat moment een opslag van vier cijfers'. Nooit heeft Wim daarna nog de behoefte gevoeld een betrekking elders te zoeken. In de tijd op de Correspondentie manifesteerde zijn schrijftalent zich steeds duidelijker. Hij ging artikelen schrijven voor het personeelsblad. En schreef frank en vrij in cursiefjes hoe hij over de dingen dacht. Dat werd hem niet altijd in dank afgenomen . . . 'Maar we leefden toen in een geheel andere tijd. Eens werd me verweeten dat ik door een (overigens zeer correct geklede) mooie dame op de voorplaat te plaatsen, het personeelsblad tot een Playboy-achtig magazine degradeerde'. 'Als voorlichter van STBV maakte ik een groot aantal reizen aan boord van de schepen mee. Het varen was een enorme steun voor me bij het schrijven. Bovendien werd ik bij het publiceren van artikelen erg vrij gelaten. Daar ben ik erg blij om.'. De laatste anderhalf jaar vóór zijn

pensionering heeft Wim Wouters zich beziggehouden met het schrijven van het boek 'Shell Tankers - van Koninklijke Afkomst'. Weer was het de personeelschef (net als vroeger eens bij de 'dikke' opslag) die fijntjes aanvoelde dat hij dit dolgraag wilde doen. Wim was erg blij met de gelegenheid die hem werd geboden. Hij dankte zijn collega's die hem in staat stelden zich voor de volle honderd procent van zijn taak te kwijten. 'Dank voor alle 'fanmail' bij het uitkomen van m'n boek. Dank voor de diaproductie. Dank voor alle cadeaus (een schildersezal, een boor met trafo, een schrijfmachine - al m'n wensen ingevuld)', dank voor de onderscheiding en 'last but not least' heel veel dank aan Ria, die de ideale echtgenote voor me is. Vrienden en collega's, het ga u allen goed voor wat betreft uw gezondheid, uw privé-leven als in uw carrière'. De druk bezocht receptie verliep zeer geanimeerd en de afsluiting van de 26e januari vormde een diner, in kleine kring, in een nabijgelegen etablissement.

Ofschoon ik nooit gauw verlegen om woorden ben geweest, moet mij van het hart dat de gebeurtenissen bij mijn afscheidsreceptie op 26 januari jl. - met name de onderscheiding die mij werd verleend - mij toch even van de kaart brachten. Daarnaast ontving ik, schriftelijk en telegrafisch, nog zoveel felicitaties en goede wensen, dat ik via dit blad nogmaals mijn oprechte dank wil betuigen. U allen hebt mij en mijn gezinsleden een onvergetelijke dag bezorgd, waaraan ik bij het gebruiken van de prachtige geschenken nog dikwijls zal terugdenken. Het ga U allen goed.

Wim Wouters

Afscheidsfeest op de 'Vitrea'

Tweede werktuigkundige De Jong met pensioen

Wij ontvingen van Mw. G. Ammerlaan-Stokman, echtgenote van derde stuurman H. Ammerlaan, een verslagje van het afscheid van tweede werktuigkundige A. de Jong, aan boord van de 'Vitrea'. Over naar Mw. Ammerlaan:

Op Kerstochtend was de bar al vroeg versierd en er heerste een prettige kerstsfeer. In het diepste geheim was een feest op touw gezet in verband met de laatste reis van de heer De Jong, na 34 jaar bij Shell in dienst te zijn geweest. Tijdens de feestelijkheden werd een hartelijk woord gesproken door kapitein R. van Westendorp. In de Engelse taal omdat de Indonesische bemanning ook aanwezig was en zodoende kon begrijpen wat er werd gezegd. Er was een sterk gevoel van saamhorigheid bij dit toch wel emotionele gebeuren. Na de toespraak werd een cadeau

aangeboden door bootsman P. Nikijuluw: een barometer en een klok die glazen slaat. Voor alle bewezen diensten aan de werktuigkundige dienst aan boord voelde hoofdwerktuigkundige A. J. G. Weitzel zich bijzonder geroepen om iets terug te doen. Na veel werk te hebben verricht in de werkplaats ontstond een koperen plaatje, voor inschrift op de barometer met klok.

Bloemetje

Het was jammer dat mevrouw De Jong niet bij deze feestelijkheden aanwezig kon zijn. Maar om haar er toch bij te betrekken is die ochtend door de afgeloste radio-officier Verschoor en vierde stuurman Nagel een bloemetje gebracht. De heer De Jong was duidelijk ontroerd door al het onverwachte. Na de koffie was het borrelen aan de bar met hapjes en allerlei andere lekkernijen. Wij hopen dat deze dag onvergetelijk mag zijn geweest voor de familie De Jong en dat de barometer met klok een fijne herinnering mag zijn aan de tijd aan boord

van de 'Vitrea'. Wij wensen de heer en mevrouw De Jong en kinderen het allerbeste voor de toekomst.

