

SCHEEP



24e jaargang
nummer 7
maart 1985

TECHNIEKA



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

vierentwintigste jaargang, nummer 7
maart 1985

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 melding "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

OR-verslag	4
In de rij voor de veiligheids- trofee	7
Eerste 'bareboat' in de vaart	10
Hans Larive vocht voor z'n vaderland	12
Tweede jeugdplan-groep een eind op dreef	14
Het roer is om	16
Schoon schip	17
Personalia	18

Saltos

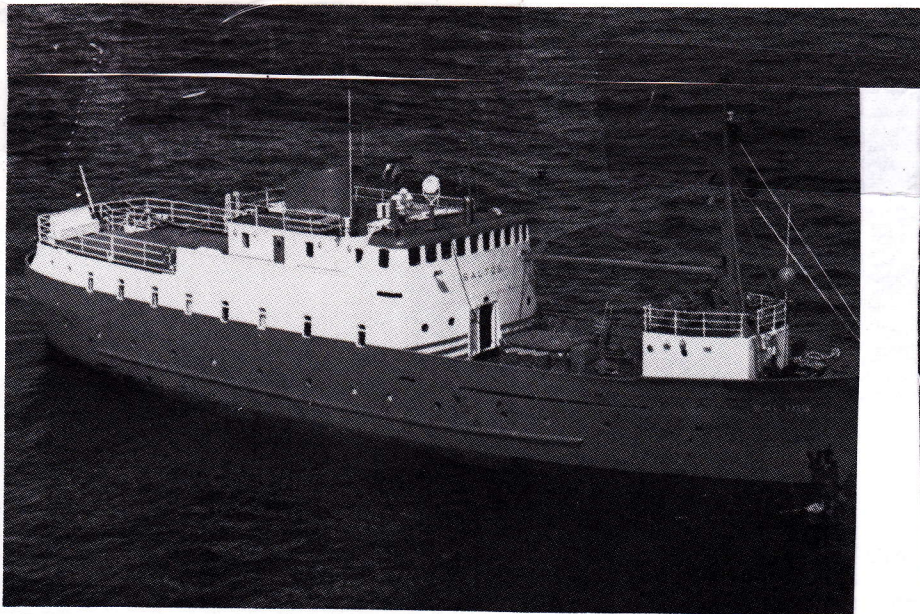
In het kader van de bevordering van werkgelegenheid voor ons vlootpersoneel heeft Shell Tankers B.V. in de tweede helft van februari jl. het operationele beheer gekregen over het m.s. 'Saltos'. Het scheepje heeft een lengte van 41.4 m., een breedte van 7.9 m., meet 812 ton draagvermogen, vaart onder Panamese vlag en is eigendom van Seateam B.V. in Den Helder. Het betreft hier een charter-overeenkomst met Shell Prospecting B.V. te Den Haag waarvoor Shell International Marine Ltd. te Londen als manager optreedt.

De 'Saltos' zal dienstdoen als hotelschip voor 25 mensen, inclusief de vaste bemanning, en ligplaats kiezen in Tarafaya in Marokko, een locatie waar de mogelijkheden worden onderzocht voor het op commerciële basis winnen van olie in de Sahara (uit leigesteente). Na een volledige inventarisatie zijn door STBV voorraden voeding, stores, reservedelen, enz. op de gewenste normen gebracht. Tevens werden assistentie en toezicht verleend bij het uitwerken en aanbrengen van de nodige technische voorzieningen. Het scheepje is op 9 februari jl. vanuit Den Helder vertrokken met aan boord 2e stuurman S. S. Abma en 4e werktuigkundige F. C. Boer, ter oriëntatie en voorbereiding op hun toekomstige taak als 'officers in charge'.

Twee nieuwe schepen

De onderhandelingen rond de bouw van twee produktentankers van 84.000 ton draagvermogen zijn succesvol afgesloten en onze maatschappij zal de oplevering van deze schepen in resp. juli 1986 en januari 1987 tegemoet kunnen zien. Hoewel geen uitbreiding betekent dit wederom een belangrijke verjonging van onze vloot. Beide schepen worden bij Hyundai Heavy Industries in Korea gebouwd en kunnen worden beschouwd als een vervolgorde op de drie schepen die thans in aanbouw zijn.

Na enige meetreizen voor de kust van Marokko te hebben gemaakt is de 'Saltos' in de tweede helft van februari te Tarafaya afgemeerd, waarna het operationele beheer door Shell Tankers is overgenomen voor een periode van ongeveer een jaar, met een mogelijke verlenging. Behalve de reeds genoemde 2e stuurman en 4e werktuigkundige zal de vaste bemanning worden gecompleteerd door een scheepsgezel A/W, een kok en een bediende, die voorlopig geselecteerd zijn uit ons bestand aan Spaanse scheepsgezellen.

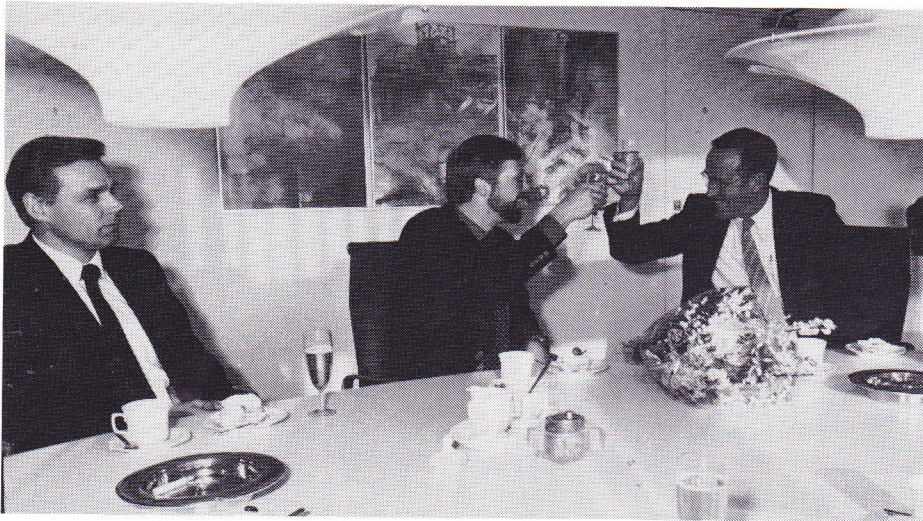


VLOOTCIRCULAIRES

Nr. Datum Onderwerp

2214	22.1.85	Veiligheidsresultaten 1984 (PCOR)
2215	22.1.85	Premiepercentages, etc.
2216	23.1.85	Overwerk en voor-schotten(PCOR)
2217	25.1.85	Havenstaatcontrole
2218	24.1.85	Veiligheid (PCOR)
2219	24.1.85	Overdracht 'Stellaris'

2220	28.1.85	Nieuwbouw (PCOR)
2221	28.1.85	Verkoop 'Diadema' (PCOR)
2222	29.1.85	Vlootindeling (PCO)
2223	31.1.85	Koersen (PCOR)
2224	31.1.85	Perf. en chartercontracten
2225	01.2.85	Vakatures (PCOR)
2226	01.2.85	idem (PCOR)
2227	05.2.85	RadiobERICHTGEVING
2228	06.2.85	Ned. koopvaardij
2229	06.2.85	Veiligheid (PCOR)
2230	06.2.85	Scheepsreglement
2231	08.2.85	Vakatures (PCOR)
2232	08.2.85	idem (PCOR)



NAM verwelkomt 3000ste werknemer

Op feestelijke wijze is op maandag 28 januari NAM's 3000ste binnengehaald. Op de kamer van NAM-directeur B. P. Jetses op het hoofdkantoor in Assen werd de binnenkomst van de heer A. R. (Bert) Dalmolen met koffie met gebak en een glas champagne extra luister bijgezet. De heer Dalmolen ontving een boeket bloemen voor zijn vrouw en als blijvende herinnering aan deze mijlpaal een vergulde ballpoint met inscriptie.

De heer Dalmolen is binnen de afdeling Office Services werkzaam als restaurant-medewerker in NAM's recreatiecentrum 'De Boo' te Schoonebeek. Directeur Jetses stelde op 28 januari: 'De uitbundige groei van NAM - dit jaar komen er maar liefst rond de 350 mensen bij en de groei zal ook

in 1986 nog voortduren waardoor we uiteindelijk op zo'n 3700 man terecht zullen komen - vergt aan de ene kant bijzonder veel van de organisatie. Een groei van zo'n twaalf procent is niet niks. Aan de andere kant is het toch heel plezierig dat een dergelijke groei nog steeds mogelijk is. Ook vele vroegere STBV-collega's zijn de laatste jaren overgegaan in de dienst van de NAM. Vanaf 1981 hebben rond 50, voornamelijk vlootcollega's, een nieuw bestaan opgebouwd bij de diverse NAM-locaties in ons land. Gaan we nog een paar jaar verder terug dan zien we dat bij de thans bereikte 3000 werknemers ruim 80 mensen zijn die indertijd bij onze maatschappij hun carrière zijn begonnen.

De 'Niso' was de eerste van 19 STBV-schepen waar op 22 januari jl. de veiligheidstrofee 1984 werd uitgereikt. ▼



Mededeling van het S.M.S.

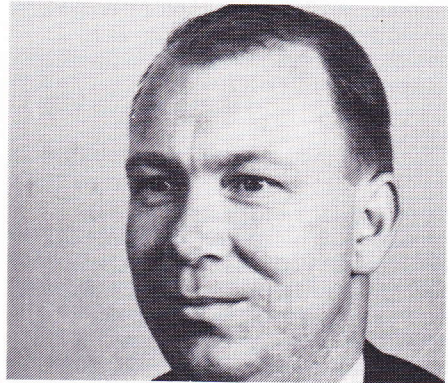
Benoeming hoofdbestuursleden

Volgens het daartoe voorgestelde rooster komt de heer E. J. Montfoort voor aftreden in aanmerking, terwijl de heer G. Okkerse in verband met zijn werkzaamheden heeft bedankt als hoofdbestuurslid. De heer Montfoort stelt zich herkiesbaar. Ter vervulling van de ontstane vacatures stelt het afdelingsbestuur van de afdeling Rotterdam voor de hieronder volgende kandidaten in volgorde van voorkeur op de op 30 mei a.s. te houden ledenraadsvergadering voor te dragen voor benoeming door de ledenraad in het hoofdbestuur:

vacature 1	vacature 2
1. E. J. Montfoort	1. F. Drijver
2. K. Visser	2. H. J. Bruins

Tegenkandidaten dienen uiterlijk binnen acht dagen op bij het afdelingsbestuur in te dienen lijsten te worden gesteld, ondertekend door ten minste vijftien leden van de afdeling. Deze lijsten moeten vergezeld gaan van een verklaring van iedere tegenkandidaat dat hij zijn kandidatuur aanvaardt. Indien geen tegenkandidaten zijn gesteld, worden de door het afdelingsbestuur voorgedragen kandidaten aan de ledenraad voorgedragen.

Afscheid gaat nemen

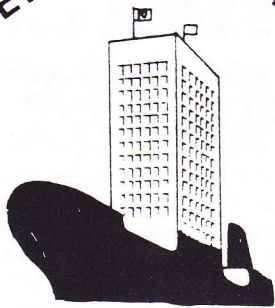


P. Driessen - DFMD/2

Afscheidsreceptie op donderdag 11 april 1985 om 16.30 uur in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Driessen de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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



Shell Tankers B.V.

Van 4 t/m 8 februari jl. kwam de nieuwgekozen O.R. voor de jaarlijkse retraits bijeen. Plaats van ontmoeting: Hoenderloo. Voor een klein aantal O.R.-leden een bekende omgeving, omdat ze in februari vorig jaar hier ook waren maar voor de meerderheid was dit hun eerste optreden. Allen waren gekozen om voor de komende drie jaar (opnieuw) in de Raad zitting te nemen.

Het programma voor de jaarbijeenkomst (retraite klinkt zo hoogdravend) zat boordevol informatie en training. Onder de bekwame leiding van Wout de Leeuw en Henny Venselaar van het Regionaal Opleidingscentrum van Shell Nederland, die ook de vorige jaarbijeenkomsten hebben begeleid, werd hard gewerkt om zich de voor velen geheel vreemde materie zo snel mogelijk eigen te maken. Men was enthousiast, zo zeer zelfs dat de enige vrije avond die week zonder morren werd besteed om gezamenlijk een opdracht uit te werken.

Uitslag interne verkiezingen

De eerste dag werd besteed aan het kennismaken met elkaar, het geven van een terugblik door de voorzitter en de secretaris van de oude O.R. en 's middags was het voltallige management-team aanwezig voor het geven van een presentatie (waarover straks meer). Gedurende de volgende dagen werd veel aan training gedaan en op donderdag

O.R.-VERSLAG

- *Uitslag interne verkiezingen*
- *Veiligheid*
- *Nieuwbouw*
- *Toekomstverwachtingen*

vonden de interne verkiezingen plaats. Altijd spannende momenten, vooral voor de functies van voorzitter en secretaris. Wel, met grote meerderheid van stemmen werden Jolle de Jong en Jan Alsma resp. als voorzitter en secretaris gekozen. Voor Jan betekent dit z'n tweede jaar in die functie, maar voor Jolle een sprong in het diepe. Beiden werden geluk en sterkte toegewenst bij hun verre van gemakkelijke taak. De verdeling van alle functies in de diverse O.R.-commissies en de C.O.R.-vertegenwoordiging vindt u elders in dit verslag.

Uit handen van Piet Huigen ontving Jolle de Jong de voorzittershamer (nog nooit gebruikt) maar niet voordat Jan Alsma woorden van grote dank en erkentelijkheid namens de Raad had gericht aan het adres van de scheidende voorzitter en andere aftredende O.R.-leden. Het waren dankwoorden over en weer want Piet zei groot respect te hebben voor de vele secretariaatswerkzaamheden en vooral voor het samenstellen van de notulen. Hij wenste de gehele Raad heel veel succes. 'Maar dit kan niet zonder de steun van onze achterban', aldus Piet Huigen.

Op donderdagavond werd een O.R.-vergadering gehouden. Deze werd op video opgenomen om daarna de mogelijkheid te hebben het geheel met de begeleiders nog eens kritisch door te nemen. De dag daarop, vrijdag, was er een overlegvergadering met de bestuurder. De heer Busker werd vergezeld van de heren Tijthoff en Van Dalen. Tijdens deze

vergadering werd de nieuwe O.R. officieel geïnstalleerd. Het was jammer dat niet de gehele Raad aanwezig kon zijn. Door afwezigheid van een aantal O.R.-leden (o.a. door vaarprogramma onmogelijk af te lossen) en enkele 'last minute' mutaties dreigden de verkiezingen van de voorzitter, secretaris en commissies niet door te kunnen gaan. 'Maar door flexibiliteit en inventiviteit van de nieuwe Raad is dit allemaal goed opgelost', zei de bestuurder, 'dit houdt een belofte in voor de toekomst.'

In zijn openingstoespraak zei de heer Busker dat we een paar jaar met elkaar zullen moeten optrekken. Hij hoopte op effectiviteit en efficiency van beide kanten. Welk rollenspel we ook doen, in laatste instantie zijn we toch allemaal STBV-mensen. We hoeven niet lief te zijn voor elkaar maar we moeten wel proberen reëel te blijven. 'Daarbij hoop ik dat er constructieve bijdragen uit de O.R. zullen komen.' Tenslotte dankte hij Wout de Leeuw en Henny Venselaar voor hun uitstekende begeleiding.

Veiligheid

In de mededelingen van de bestuurder kwam allereerst het onderwerp veiligheid ter sprake. 'Het jaar 1984 is formidabel geweest wat betreft de veiligheid', zei de bestuurder, 'maar dit jaar, tot en met 7 februari, zijn al 3 OMA's gerapporteerd.' Hij vond dit een vervelende zaak maar we kunnen nog niet zeggen dat we daarmee de verkeerde weg hebben ingeslagen. 'Er



zijn nog ruim 10 maanden om een en ander te corrigeren.'

Bij de OMA's waren weer ongelukken door het van de trap vallen. Wel steeds een andere oorzaak maar toch . . . Inmiddels is daarover een safetygram aan de schepen gestuurd. Een andere OMA betrof opgelopen oogletsel door een wegspringende laslak. Dit had kunnen worden voorkomen door het dragen van een bril. Gelukkig kon het oog worden behouden.

Nieuwbouw

De vervolgorde voor nog eens 2 LR's bij de Hyundai-werf in Korea is thans officieel. Het contract met de werf is getekend. Een Nederlandse werf, Van der Giessen-De Noord, die was benaderd om een offerte uit te brengen heeft zich teruggetrokken o.a. omdat werk kon worden bemachtigd dat beter in het programma paste.

Toekomstverwachtingen

De verwachtingen aangaande de toekomst van STBV is het meest essentiële punt waar alles om draait bij onze maatschappij. Wat staat ons te wachten? Is er reden om de toekomst met enig optimisme tegemoet te zien? Gedurende de presentatie van het management-team op de eerste dag van de jaarbijeenkomst werden al vele feiten en achtergronden belicht. Hoe komt het dat de scheepvaart en met name de tankvaart zo in de versukkeling is geraakt? Wat moeten we doen om te overleven? Zijn er aanwijzingen dat we de huidige uiterst moeilijke situatie zonder te veel kleerscheuren door zullen komen? Allemaal zaken waarover gedurende de dagen zeer openlijk kon worden gediscussieerd. De basisproblemen waar de wereldtankvaart mee te maken heeft zijn niet nieuw: een sterk verminderde wereld-energiebehoefte, ingebruikstelling van pijpleidingen, sterk verkorte aanvoerroutes, enz. Illustratief voor het laatstgenoemde is bijvoorbeeld onze 'Zafra'. Per jaar vervoert dit schip even veel lading als een VLCC rond de Kaap. Wereldwijd gezien is de situatie thans zo dat er twee schepen beschikbaar zijn voor het vervoer van één lading. Door de Marine-functie in Londen worden regelmatig prognoses gedaan omtrent de verwachte hoeveelheid te vervoeren lading. De voorspellingen voor 1984 bleken, voor het eerst sinds jaren, aardig te kloppen. Echter, voor de komende jaren

O.R.-Allerlei

Zeer kort voor de jaarbijeenkomst moesten twee O.R.-leden wegens overplaatsing voortijdig afhaken, namelijk Ton van Haften (opvolger is Hugo van Slegtenhorst) en Jan Leussink (hiervoor stelde Joop Ouwens, lid van de oude O.R., zich als opvolger beschikbaar). Verdere mutaties in de O.R. als gevolg van overplaatsingen staan ons in de komende jaren ongetwijfeld te wachten!

De bestuurder stond volledig achter het voorstel van de O.R. om Ruud Kleijn ook gedurende deze zittingsperiode de verslaggeving van O.R.- en overlegvergaderingen in 'Schip en Ka' te laten verzorgen.

Binnenkort wordt het groene licht verwacht aangaande de bijscholing van de conventioneel opgeleide officieren. Het is een zeer moeizaam proces omdat er nogal wat instanties bij betrokken zijn. De maatschappij doet zo spoedig mogelijk nadere mededelingen hieromtrent.

Op het verzoek aan de groep 1e stuurlieden om de maatschappij een curriculum vitae te verstrekken met opgave van kwalificaties (in verband met de mogelijkheden van eventuele tewerkstelling elders in de Groep) is tot nu toe slechts door drie mensen gereageerd.

lijken deze op grond van de huidige cijfers te optimistisch te zijn. De tankermarkt trekt niet aan. Op de wat langere termijn zullen er alleen kansen zijn voor moderne, economische en aan alle eisen beantwoordende schepen.

Kijken we naar de huidige vloot van STBV dan zien we dat een gedeelte daarvan bestaat uit oude tot zeer oude schepen. Schepen met een hoog brandstofverbruik en een door hun leeftijd hoge verzekeringspremie. Zouden we op louter commerciële gronden te werk gaan dan zouden we de volgende week al op 20 schepen moeten zitten. 'Maar er varen mensen op onze schepen en daarom is indertijd besloten het omlaagbrengen van de vlootsterkte langs de weg der geleidelijkheid te laten plaatsvinden', aldus de bestuurder. 'En we hebben alle indicaties dat we daarmee op de goede weg zijn. Dank zij de geleverde en de te leveren prestaties is er een reële kans dat we, aangekomen op een vlootsterkte van 20 schepen, het getij kunnen keren'. Naar aanleiding van het bovenstaande kwamen er vanuit de Raad een aantal kritische geluiden betreffende de betrouwbaarheid van de aan het beleid ten grondslag liggende prognoses.

De bestuurder zei dat het voortbestaan van STBV de hoofddoelstelling voor de komende jaren zal zijn. Om dit te bewerkstelligen dienen we een verantwoord gebruik te maken van de drie 'M's': **Man, Money en Machines**'. De mens staat hierbij centraal. We moeten

zorgen dat iedereen nuttig bezig is. We moeten ook zorgen dat we geen goed geld aan kwaad werk besteden. Bovendien dienen we over een vloot van behoorlijk gehalte te beschikken. Alle drie 'Man, Money en Machines' staan in relatie met elkaar maar we moeten ze individueel de volle aandacht geven.

Nog enkele absolute voorwaarden om de toekomst van onze maatschappij zeker te stellen zijn:

veiligheid: al was 1984 positief, onze aandacht blijft voortdurend geboden om de goede resultaten te continueren.

omgevingsbewustzijn: flexibiliteit van de organisatie aan boord en op kantoor ('STBV is geen eiland')

klantgerichte opstelling: bereidheid om diensten te verlenen

continuïteit in het beleid: koersveranderingen indien nodig: ja, maar aanpassingen gestructureerd doen uitvoeren.

De heren Tijthoff en Van Dalen gaven nog wat aanvullende informatie over het financiële reilen en zeilen en de personeelsproblematiek van STBV. Voor wat betreft het laatstgenoemde zal de personeelssterkte sterk afhankelijk blijven van het aantal te bemannen schepen. Ten einde overtolligheid te kunnen indammen wordt alles in het werk gesteld om overplaatsingen naar elders in de Groep en daarbuiten te realiseren. Jaren geleden werd van elke twee aangeboden personeelsleden er één overgeplaatst. Nu worden per overplaatsing ruim vier aanbiedingen gedaan. Het wordt dus moeilijker dan voorheen. De heer Van Dalen was een ietwat teleurgesteld over het feit dat in sommige gevallen, ook al was er een mogelijkheid tot tewerkstelling aan de wal en relatief dicht bij huis, men niet geïnteresseerd was. 'Laten we echter de personeelssituatie niet al te pessimistisch zien', aldus Van Dalen, 'maar we gaan wel een moeilijke tijd tegemoet'.

De volgende O.R.-leden woonden de jaarbijeenkomst van 4 tot en met 8 februari 1985 te Hoenderloo bij;

Groep A

Jan Alsmā
Joost Boonstra
Cees Hemmer
Willem Hoogendijk
Jolle de Jong
Wouter Kalkman
Henk Lenstra
Dolf Mittelmeyer
Simon Neeleman
Hans den Ouden
Hugo van Slegtenhorst

Groep B

Kees v.d. Ende
Herman van Oostrum
Albert Vrolijk
Joop Wiglevēn

Groep C

Rob ten Hooven
Jarig Molenaar
Joop Ouwens
Peter Poot
Henk Steenstra

Tijdens de jaarvergadering van de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. in februari 1985 zijn de hiernavolgende functies gekozen (* en ** verwijzen naar een toelichting elders op deze pagina).

Functie	Naam	Zittingsduur*
---------	------	---------------

Secretariaat

Voorzitter	Jolle de Jong (W. Kalkman**)	1 jaar
Plv. voorzitter	S. Neeleman	2 maanden
Secretaris	J. R. Alsma	1 jaar
Plv. secretaris	H. J. Lenstra	2 maanden

Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA)

Voorzitter	Jolle de Jong	1 jaar
Secretaris	J. R. Alsma	1 jaar
Lid	H. Steenstra	1 jaar
Lid	P. J. Poot	1 jaar

Commissie Vloot Aangelegenheden (CVA)

Voorzitter	S. Neeleman	2 maanden
Secretaris	H. J. Lenstra	2 maanden
Leden	alle OR-leden kiesgroepen A en B*	

Commissie Wal Aangelegenheden (CWA)

Voorzitter	H. Steenstra	1 jaar
Secretaris	R. ten Hooven	1 jaar
Leden	alle OR-leden kiesgroep C*	

Centrale Ondernemingsraad (COR)

Lid	J. B. M. Ouwens	1 jaar
Lid	J. R. Alsma	1 jaar
Plv. lid	J. C. Molenaar	1 jaar
Plv. lid	S. Neeleman	1 jaar

Commissie Financieel en Economisch Beleid (CFEB)

Voorzitter	P. Poot)
Secretaris/ functioneel lid*	Jolle de Jong)
Lid	H. J. Lenstra) 1 jaar
Lid	J. C. Molenaar)
Lid	H. den Ouden)
Lid	A. Zwiars)

Commissie Functie Classificatie (wal)* (CFC)

Voorzitter	J. B. M. Ouwens)
Secretaris	R. ten Hooven) 1 jaar
Lid	J. C. Molenaar)

Commissie Moderne Bedrijfsvoering (CMB)

Voorzitter	W. Hoogendijk)
Secretaris	A. Vrolijk)
Functioneel lid*	J. R. Alsma)
Plv. voorzitter	H. Steenstra) 1 jaar
Lid	R. F. Huysers)
Lid	D. J. Mittelmeyer)
Lid	A. Zwiars)
	(H. den Ouden,)

Functie	Naam	Zittingsduur
---------	------	--------------

H. H. van Oostrum,
C. F. v.d. Ende,
H. van Slegtenhorst,
H. J. Lenstra,
C. Hemmer**)

Commissie Pensioen Aangelegenheden (CPA)

Voorzitter	J. R. Alsma)
Functioneel lid*	Jolle de Jong)
Lid	J. Boonstra)
Lid	C. F. v.d. Ende) 1 jaar
Lid	W. Kalkman)
Lid	S. Neeleman)
Lid	H. van Slegtenhorst)

Commissie Reglements Aangelegenheden (CRA)

Voorzitter	J. Boonstra)
Secretaris	A. Vrolijk)
Functioneel lid*	Jolle de Jong)
Lid	C. Hemmer) 1 jaar
Lid	W. Hoogendijk)
Lid	J. B. M. Ouwens)
Lid	A. v.d. Windt)
	(J. M. Wigleaven, C. F. v.d. Ende, D. J. Mittelmeyer**))

Commissie Sociaal Beleid (CSB)

Voorzitter	H. van Slegtenhorst)
Secretaris	C. F. v.d. Ende)
Functioneel lid*	Jolle de Jong)
Lid	C. Hemmer)
Lid	J. C. Molenaar)
Lid	J. M. Wigleaven)
Lid	A. v.d. Windt)
Plv. lid	J. Boonstra) 1 jaar
Plv. lid	R. ten Hooven)
Plv. lid	W. Kalkman)
Plv. lid	H. J. Lenstra)
Plv. lid	H. H. van Oostrum)
Plv. lid	H. den Ouden)
Plv. lid	A. Vrolijk)

Toelichting

Zittingsduur:

1 jaar = van OR-jaarbijeenkomst februari 1985 tot OR-jaarbijeenkomst 1986 (± 12 maanden)

2 maanden = van vergadersessie tot en met de volgende vergadersessie (± 2 maanden). Een vergadersessie is twee vergaderdagen, waarin een overlegvergadering wordt gevolgd door een OR-vergadering die weer wordt afgesloten met een tweede overlegvergadering.

Kiesgroep 'A' = Kapiteins en officieren

Kiesgroep 'B' = Scheepsgezellen

Kiesgroep 'C' = Walpersoneel

Functioneel lid = Vast lid van het secretariaat

Commissie Functie Classificatie = Deze commissie behandelt alléén kwesties aangaande functieclassificatie walpersoneel.

** = Stelden zich kandidaat doch werden niet gekozen

IN DE RIJ VOOR DE VEILIGHEIDSTROFEE

De meeste schepen voeren in 1984 OMA-vrij

Niet minder dan 19 schepen uit de vloot van Shell Tankers verdienden in 1984 de veiligheidstrofee. Zij voeren een jaar lang zonder dat een ongeval met arbeidsverzuim aan boord plaatsvond. Een prachtig resultaat waar we met z'n allen met recht trots op mogen zijn. Vier schepen kwamen zelfs voor het tweede achtereenvolgende jaar in aanmerking voor de onderscheiding, namelijk de 'Abida', 'Acteon', 'Fusus' en 'Vitrea'. Dank zij het vaarprogramma van de twee laatstgenoemde schepen kon de onderscheiding eind januari jl., tijdens binnenliggen in Rotterdam, worden overhandigd. Ook de 'Niso' en de 'Flammulina' kwamen de trofee zelf afhalen want zij waren eveneens in ons land. De overige schepen 'Abida', 'Acila', 'Acteon', 'Cardissa', 'Cinulia', 'Felipes', 'Ficus', 'Fossarina', 'Lepton', 'Ondina', 'Onoba' en 'Zafra' zullen deze krijgen zodra daar de gelegenheid voor is. Spijtig is het dat de onderscheiden 'Diadema', 'Laconica' en 'Latia' niet in de

eer kunnen delen. Ze zijn inmiddels in de resp. sloophavens aangekomen. Echter, voor degenen die gedurende 1984 op deze schepen hebben dienstgedaan en dus daadwerkelijk aan het OMA-vrije jaar hebben meegeholpen is een welgemeend woord van dank hier alleszins op z'n plaats.

'Niso', een 'happy ship'

Als eerste 'gegadigde' voor de trofee verscheen de 'Niso' in het Rotterdamse havengebied. Op dinsdag 22 januari jl. vond aan boord van dit schip, liggend bij Shell Europoort, de uitreiking plaats. De heer J. G. F. Warris, senior principal surveyor van Lloyd's Register of Shipping in Nederland was gevraagd om de overhandiging te verrichten. En hij deed dit met het grootste plezier, vertelde hij. Lloyd's is bij uitstek een organisatie die

De heer J. G. F. Warris, senior principal surveyor van Lloyd's Register of Shipping overhandigde de trofee aan gezagvoerder H. Unger van de 'Niso'.

intens betrokken is met het onderwerp veiligheid in de meest letterlijke betekenis. Na door fleet-manager G. Veldt te zijn ingeleid zei de heer Warris dat hij grote waardering had voor de wijze waarop het stimuleren van de veiligheid bij STBV wordt aangepakt. De bereidheid van de directie om er wat geld in te steken maar vooral het geloof van de mensen zelf dat het verder omhoogbrengen van de veiligheid kàn. En het bewijs ligt er. In 1982 was de frequency rate nog 6.6, het jaar daarop 4.8 en in 1984 kwam op 1.4 uit! 'Een fantastisch resultaat', aldus de heer Warris. De bijdrage van de 'Niso' was niet gering: in 1982 meldde het schip twee OMA's, in 1983 was dit er slechts één en in 1984 eindigde geheel vrij van OMA's. 'Niet alleen het systeem erachter is goed maar als de mensen overtuigd zijn van de noodzaak kan het moeilijk fout gaan. De heer Warris wilde eigenlijk geen namen van mensen noemen om te bedanken, 'je vergeet er dan gemakkelijk één', maar toch maakte hij een uitzondering. Een



uitzondering voor vijf Spaanse scheepsgezellen die al tien jaar op de 'Niso' dienstdoen en de meer dan 400 lichter-operaties wezenlijk hebben meegemaakt. 'Oilshifts' die allemaal vlekkeloos zijn verlopen, mede dank zij de scheepsgezellen algemene werkploeg F. Costas Parceró, J. Farina Casabelos, E. Gestido Martínez, G. Suarez Tajas en de op het moment van de plechtigheid met verlof zijnde Francisco Otero Lago. Vervolgens ontving gezagvoerder H. Unger de trofee. Deze dankte de heer Warris voor diens vriendelijke woorden. De 'Niso' is een 'happy ship' met een goed gemotiveerde bemanning. 'Jammer alleen dat het schip door de omstandigheden wel eens wat moeilijk aan lading kan komen . . .'

Gezagvoerder Unger sprak tenslotte de hoop uit dat gedurende de jaren tot aan zijn pensionering, het mogelijk zal zijn de

Paktank aan de Oude Maasweg lag het schip op zijn bezoekers te wachten. Aan boord hing al de trofee, in de vorm van de bekende driehoek, met daarop het jaar 1983. Nu zou er dus een jaar bijkomen want het was gelukt om ook 1984 zonder OMA's af te sluiten.

Ook hier ontving fleet-manager Veldt de gasten. Het waren er niet zo veel als op de 'Niso' omdat de 'Vitrea' vrij onverwacht Rotterdam was binnengelopen. Maar het maakte de samenkomst op de 25e januari zeker niet minder belangrijk. Veldt ging allereerst nog een moment in op de doelstellingen van het STBV-veiligheidsbeleid, waarvan sceptici indertijd beweerden dat het vrijwel onmogelijk was om met een relatief oude vloot de veiligheidsscore omhoog te brengen. 'Wel, die sceptici hebben ongelijk gehad. Werd in 1983 een reductie van 33% in de persoonlijke ongevallen bereikt,

schildje met het jaar 1984 uit handen van de heer Veldt. 'Onze Indonesische scheepsgezellen zijn 'second to none', zei in een kort dankwoord de trotse gezagvoerder, 'en wij zullen met z'n allen ons best blijven doen om het behalen van gunstige veiligheidscijfers voort te zetten.' Vele opvarenden en gasten waren daarna getuige van het bevestigen van het 1984-schildje op de trofee. Hoog in het trappenhuis van de 'Vitrea' maar des te duidelijker voor een ieder waarneembaar.

'Fusus', slechts door één schip geëvenaard

Twee dagen na de 'Vitrea' was voor de 'Fusus' het moment aangebroken dat schip en bemanning in het zonnetje konden worden gezet. En ook buiten stond de zon aan een strak blauwe hemel, een heel verschil met de voorafgaande donkere en mistige dagen.

Omdat de dag van de uitreiking, de 27e januari, tijdens het weekend viel waren veel familieleden aan boord. Ook een aantal genodigden was met partner gekomen en daarom was de mess druk bevolkt. Zoals ook bij de andere uitreikingen het geval was geweest werd de catering, drankjes en hapjes, door een 'outside'-firma verzorgd. Dit om de civiele dienst aan boord niet te zwaar te belasten met dit soort 'invasies'.

Shell Tankers-commissaris Ir. L. A. Vernède was bereid gevonden om naar de 'Fusus' te komen om de beloning voor een OMA-vrij jaar uit te reiken. Ook voor dit schip voor de tweede maal in succesie, ja zelfs voor het derde jaar, wat toch wel een buitengewoon bijzonder iets is.

Directeur M. A. Busker sprak enkele inleidende woorden. 'We horen de laatste tijd veel te veel minder prettig nieuws en daarom ben ik maar al te blij om nu ook eens leuke dingen te kunnen melden'. Hij doelde daarmee op de prachtige veiligheidscijfers van de vloot over 1984 en in dit geval ook de bijzondere prestaties van de 'Fusus'. De Koninklijke/Shell Groep doet z'n uiterste best om de veiligheid te bevorderen en alle Shell-maatschappijen hebben een duidelijke opdracht: de cijfers moeten verbeteren. Shell Tankers draagt in die verbetering zeker z'n steentje bij!

In zijn toespraak zei de heer Vernède het een groot voorrecht te vinden om aan boord van de 'Fusus' de onderscheiding te mogen uitreiken. Hij vond het een wijs besluit van de directie om in 1983 een nieuw beleid te gaan voeren ten aanzien van de veiligheid. 'Dat ieder lid van de bemanning doordrongen is van het belang van dit onderwerp blijkt overduidelijk uit de 113 opeenvolgende OMA-vrije dagen op de vloot in 1984. U, huidige bemanning van de 'Fusus' en uiteraard ook degenen die gedurende het vorige jaar aan boord hebben dienstgedaan hebt bewezen achter de maatschappij-doelstellingen te staan. Drie jaar OMA-vrij varen wordt slechts door één ander schip van de vloot geëvenaard, namelijk de 'Acteon'. Mijn welgemeende complimenten!

Gezagvoerder H. W. Vermaas ontving daarna uit handen van de heer Vernède de onderscheiding. Slechts op enkele meters afstand hing de trofee waar onder het flitsen van een camera het moment werd vastgelegd toen het 1984-schildje op de veiligheidsdriehoek werd bevestigd.



Onder goedkeurende blikken, o.a. van fleet manager G. Veldt en enkele officieren en bemanningsleden van de 'Vitrea', worden voorbereidingen getroffen om het jaar 1984 onder dat van 1983 op de trofee te bevestigen.

overgebleven ruimte op de trofee nog vol te krijgen. En alle aanwezigen, waaronder functionarissen van het GAK, Lloyd's Register of Shipping, Van Ommeren, enz. onderstreepten met een spontaan applaus het thans door de bemanning van de 'Niso' gepresteerde en het voornemen tot continuering daarvan.

'Vitrea' voor het tweede jaar

Het bleek voor sommige genodigden een hele opgave om de 'Vitrea', het tweede schip waarop een uitreiking van de onderscheiding zou plaatsvinden, te vinden. Ver weg in het Botlekgebied, bij

in 1984 was dit zelfs 50%!

Dat de oudere schepen de frequency-rate negatief beïnvloeden is onjuist gebleken. Van de vier schepen die voor het tweede opeenvolgende jaar OMA-vrij bleven waren niet minder dan drie ouder dan 22 jaar. 'Het zijn wederom de mensen die door hun veiligheidsbeleving en uitvoering deze uitstekende resultaten weten te bereiken. En niet alleen op individuele basis maar veelal door de inspanningen van allen.'

Vervolgens richtte de fleet-manager zich speciaal tot de Indonesische scheepsgezellen aan boord van de 'Vitrea'. Hij verontschuldigde zich dat hij het Bahasa niet beheerste maar complimenteerde hen in de Engelse taal. 'Also on behalf of STBV-management I would like to express my sincere appreciation towards our Indonesian crew members by achieving this superb safety record. Many thanks to you all.'

Daarna ontving gezagvoerde Wijnberg het



Ook op de 'Fusus' weer een OMA-vrij jaar. Van links naar rechts: directeur M. A. Busker, Shell Tankers commissaris Ir. L. A. Vernède en gezagvoerder H. W. Vermaas.

Aan het eind van het officiële gedeelte van de bijeenkomst dankte gezagvoerder Vermaas z'n bemanning en ook de mensen die nu met verlof zijn. Ook dankte hij de heer Vernède voor diens vriendelijke woorden. 'Wij zullen ons best blijven doen omdat wij ten volle beseffen dat het bereiken van de grootst mogelijke veiligheid in ieders belang is, ook persoonlijk'.

'Flammulina', geen hiaat

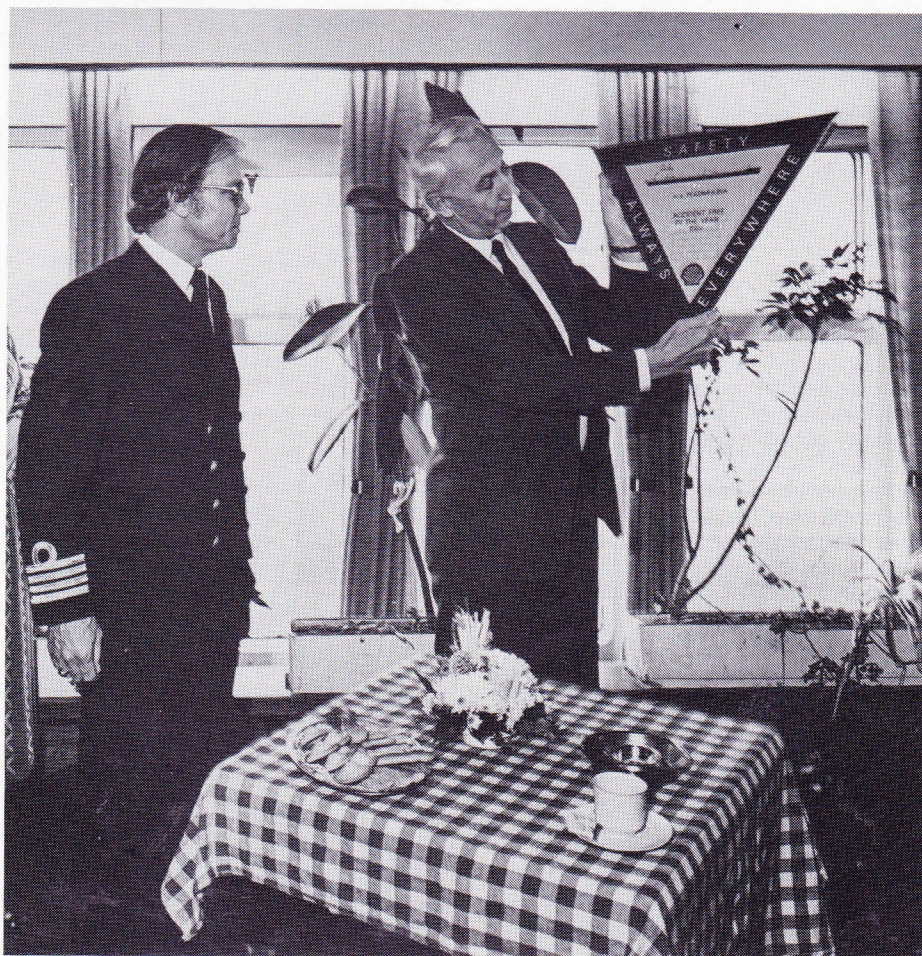
En ja hoor, nog diezelfde zondag liep de 'Flammulina', het zusterschip van de 'Fusus' naar binnen. Eveneens bestemd voor Pernis om aan de steiger pal achter haar zojuist gedecoreerde zuster te worden afgemeerd. De officiële uitreiking van de trofee vond plaats op de volgende dag, maandag 28 januari. Weer passeerden, zoals een dag ervoor, een rijtje auto's met genodigden poort 5 van de Shell Raffinaderij. Aan boord van de 'Flammulina' was alles in gereedheid gebracht voor het belangrijke moment, het moment waarop de welverdiende trofee aan schip en bemanning zou worden overhandigd. Drs. C. J. Meijers, directeur Personeel van Shell Nederland had de uitnodiging gaarne aangenomen om de overhandiging te verrichten. Hij werd geïntroduceerd door finance-manager H. F. M. Tijthoff. 'Bij het horen dat er gedurende 1984 geen OMA op de 'Flammulina' was geweest verbaasde me dat niet zo, want het ligt toch wel voor de hand dat er geen oma's aan boord komen. Maar het werd me weldra duidelijk dat dit de gebruikelijke afkorting was van 'Ongevallen met Arbeidsverzuim'. Zo begon de heer Meijers zijn op innemende wijze gehouden toespraak. Hij vertelde dat niet alleen Shell Tankers veel aandacht besteedt aan de veiligheid maar dat dit ook een hoge prioriteit geniet bij het bedrijf waar de 'Flammulina' lag afgemeerd, de Shell Raffinaderij in Pernis.

Hij wees er op dat zelfs de kleinste onachtzaamheid de grootste gevolgen kan hebben. 'En zo iets kan ontstaan uit een gewoon geintje. Maar laten we in vredesnaam dit soort onachtzaamheden vermijden door met z'n allen goed op te letten'. Het is goed te constateren dat het aantal OMA's drastisch omlaag is gegaan en de heer Meijers richtte zich speciaal tot het schip en de opvarenden. 'In 1983 slechts één OMA en in 1984 geen. Het is op de 'Flammulina' gelukt en daarom feliciteer ik u heel hartelijk met het bereikte resultaat. Felicitaties, allereerst namens

de familie van de bemanning en tevens felicitaties namens het bedrijf, Shell Tankers B.V.'

Vervolgens nam gezagvoerder M. de Graaf de trofee in ontvangst ter bevestiging op een opvallende plaats aan boord. In zijn dankwoord zei de heer De Graaf dat hij trots was dat de 'Flammulina' bij de onderscheiden schepen hoorde. Hij wilde ook gaarne z'n voorgangers, gezagvoerders, als ook alle andere officieren en bemanningsleden bij zijn woorden van dank betrekken. 'Echter, het thans ontvangen van de trofee schept een verplichting voor de komende jaren. We zullen proberen hierin geen hiaat te laten ontstaan'.

Dit waren vier uitreikingen binnen één week in het Rotterdamse havengebied. 'Schip en Ka' zal u op de hoogte houden van andere overhandigingen waarvan het wel bijna zeker is dat een groot deel elders in de wereld zal plaatsvinden. Maar het zijn stuk voor stuk belangrijke mijlpalen in de veiligheidsgeschiedenis van ieder individueel schip. Zij hebben gemaakt dat de STBV-vloot het jaar 1984 op het gebied van veiligheid bijzonder positief kon afsluiten.



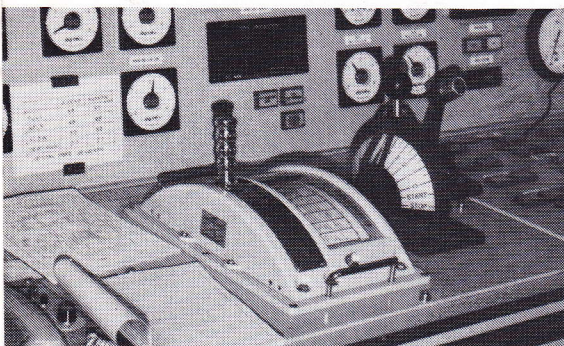
Op de 'Flammulina' kreeg gezagvoerder M. de Graaf de trofee uit handen van Drs. C. J. Meijers, directeur Personeel van Shell Nederland.

Eerste 'Bareboat' in de vaart

'Stellaris', een zuinig schip

Op 21 januari jl. is de 'Stellaris', de eerste van de twee dit jaar in gebruik te nemen 'bareboat-charter' schepen door de eigenaren aan Shell Tankers B.V. overgedragen.

Omstreeks eind mei a.s. volgt de 'Sarda', een identiek schip. Getweeën zullen deze schepen voor een periode van bijna drie jaar onze vloot komen versterken. Ze betekenen een welkome aanwinst om het gat op te vullen dat is ontstaan na het afstoten van oudere tonnage.



Het in 'bareboat-charter' nemen van schepen is niet nieuw voor onze maatschappij maar toch moeten we heel wat jaren teruggaan om deze wijze van charteren tegen te komen. Ouderen onder ons herinneren zich nog ongetwijfeld de 'Vlieland', oorspronkelijk gebouwd voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, de maatschappij die later is opgegaan in de Nedlloyd Groep. Deze 19.000 tons tanker, vrijwel identiek aan onze 'A'-klasse schepen, voer enkele jaren met Nederlandse officieren en Aziatische scheepsgezellen. De naam bleef ongewijzigd maar de schoorsteen werd in de Shell-kleuren overgeschilderd. Hetzelfde gebeurde met de 'World Heath' en 'World Hill'. Zij werden in 1964 voor twee jaar in 'bareboat-charter' genomen. Het schoorsteenembleem van de Griekse reder Niarchos maakte tijdelijk plaats voor de (toen nog) rode schelp. Wat is een 'bareboat-charter'? De letterlijke vertaling zegt het al voor een groot deel: het charteren van een naakt ofwel kaal schip. Voor de 'Stellaris' betekent dit bij voorbeeld dat kosten zoals

huur van het schip, personeelskosten, onderhoudskosten, operationele kosten en verzekeringen voor rekening van STBV komen. Onze maatschappij heeft zich verplicht het schip naar behoren te onderhouden en, na afloop van de charterperiode, weer in goede staat aan de eigenaren terug te leveren. Overigens heeft Shell International Marine de 'Stellaris' in timecharter genomen.

Zuinig

De 'Stellaris' werd op 24 augustus 1984 als bouwnummer 1366 bij de Kawasaki Heavy Industries te Sakaide, Japan tewater gelaten. Opdrachtgever was de bekende reder Tung, met hoofdzetel in Hong Kong en kantoren o.a. in New York en Londen. Het schip is de eerste van een serie waarvan de tweede in charter kwam van een andere oliemaatschappij en de vierde weer Shell kleuren zal krijgen. De brutotonnage is ongeveer 50.700 en de afmetingen bedragen 235 x 40 x 19.1 meter met een maximale diepgang van 12.19 meter.

De voortstuwing geschiedt door een Kawasaki/MAN/B&W dieselmotor, type 5L 80 MC, met een vermogen van 14.000 BHP. Bij een dienstnelheid van 15 à 14,5 mijl is het brandstofverbruik slechts 37 à 38 ton per dag. Een zuinig schip dus. Elke calorie wordt uit de brandstof (terug)gewonnen zodat een gecompliceerd machinekamerbedrijf is ontstaan.

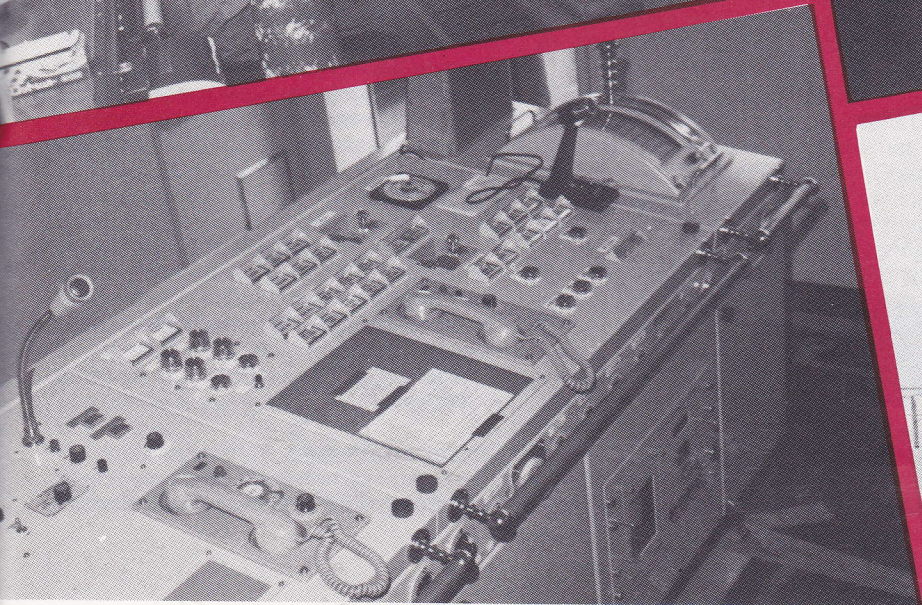
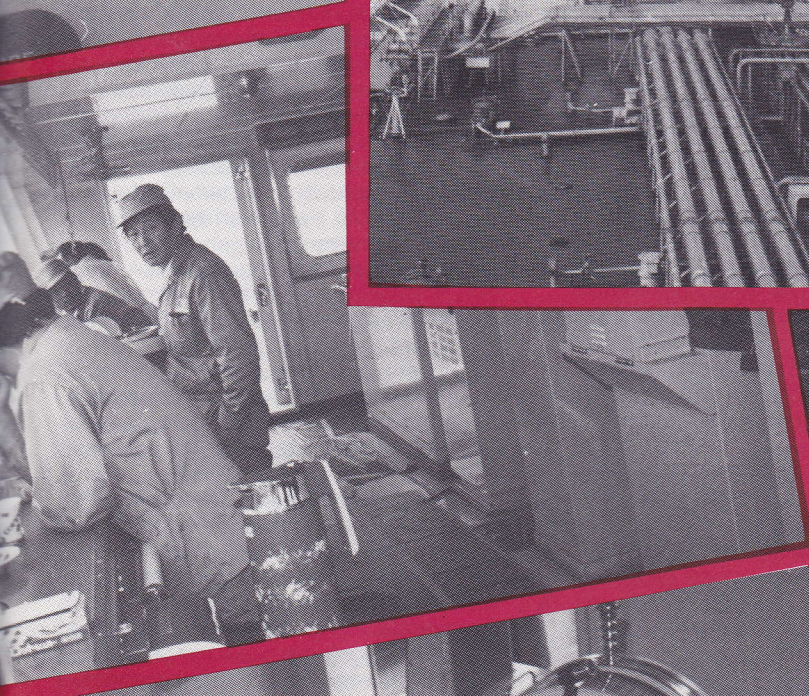
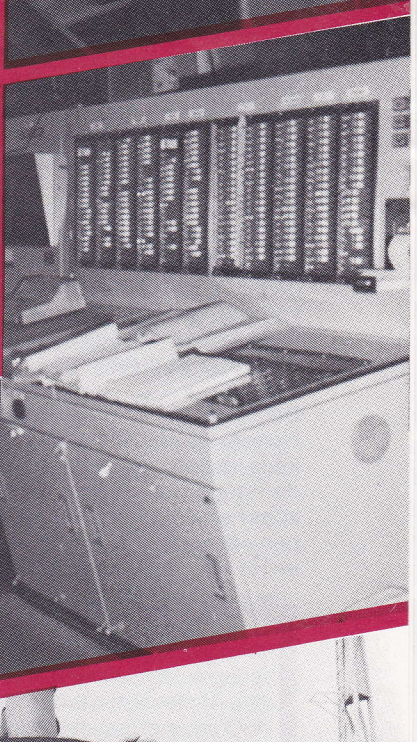
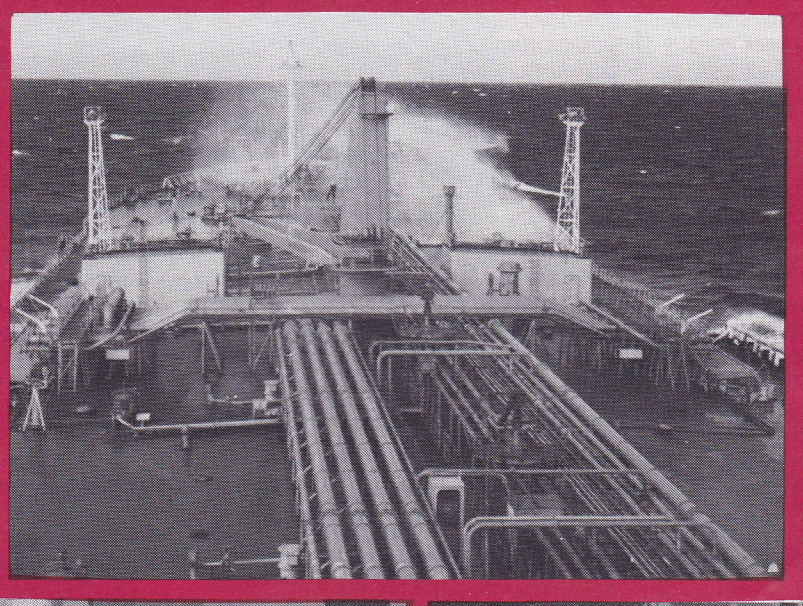
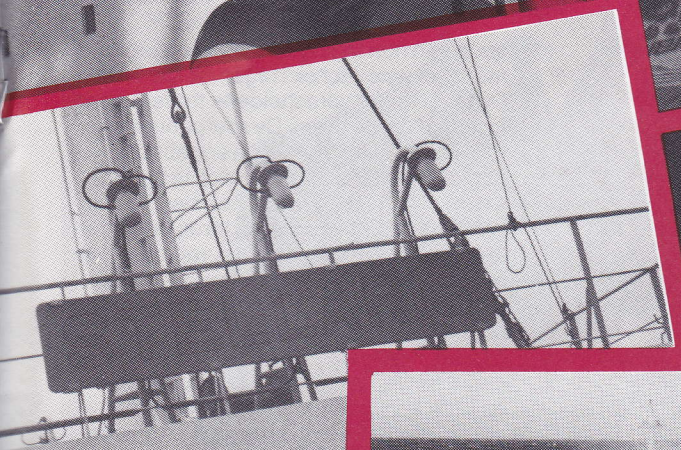
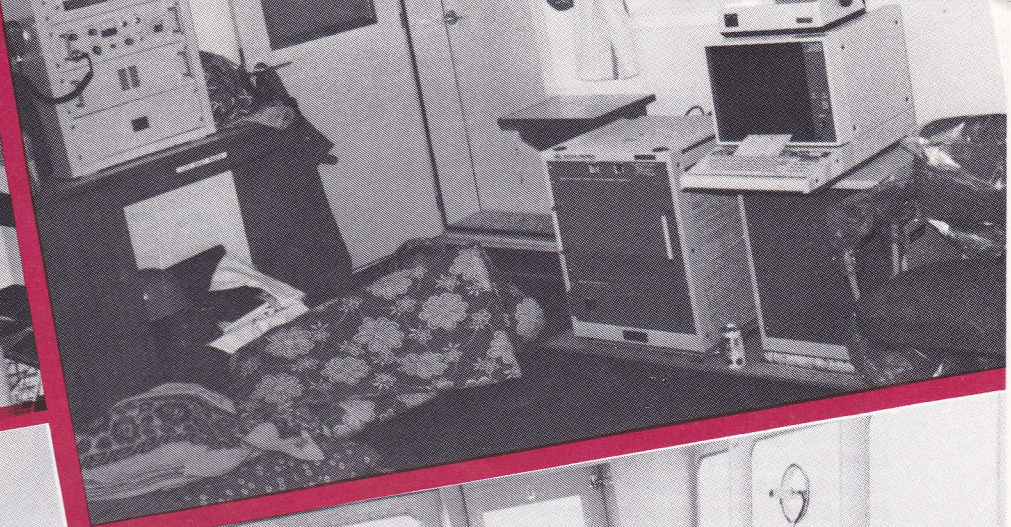
Nieuwe generatie

De 'Stellaris' behoort tot een nieuwe generatie tankschepen en voldoet geheel aan de MARPOL-bepalingen. Er zijn grote centre tanks en kleine wing-ballasttanks over de gehele lengte van het schip. Hoewel het draagvermogen bijna 90.000 ton bedraagt heeft het schip door de aanwezige ballasttanks de fysieke maten



van die van een 140.000 tonner. Er is een conventionele pompkamer met leidingen systeem wat inhoudt dat een groot stoombedrijf is geïnstalleerd. De bouw vond plaats onder toezicht van het American Bureau of Shipping (ABS) en het schip is in de hoogste klasse 'A 1' geplaatst van het genoemde bureau. Op zee zal de 'Stellaris' met een onbemande machinekamer varen maar in de haven dient in verband met het pompbedrijf wacht te worden gelopen in de machinekamer. Nautisch is het schip uitstekend uitgerust: Decca, Loran, satelliet navigatie, Fax, twee Sperry radars en Sperry ARPA, terwijl ook een SATCOM-installatie van het nieuwste model is geplaatst. De 'Stellaris' vaart met Nederlandse officieren, een Nederlandse hoofdvoeding en Indonesische scheepsgezellen, t.w. een chef kok, twee assistent stewards, een junior ass. steward, een C.P.O., twee P.O., vijf grade I en één grade II. De gehele bemanning beschikt over eenpersoons hutten. In de tweede helft van januari jl. is het schip begonnen aan de eerste vervoersopdracht.





Luitenant-ter-zee Hans Larive vocht voor z'n vaderland

Eind december vorig jaar overleed op 69-jarige leeftijd onze vroegere directeur, Etienne Henri Larive. Van 1955 tot 1963 gaf hij leiding aan ons bedrijf. Het was een belangrijke periode met ups en downs maar steeds hield hij een belangrijk doel voor ogen: de instandhouding van de werkgelegenheid bij Shell Tankers. Zijn plannen om onze maatschappij uit te bouwen tot een rederij met een vloot van tussen de 60 en 100 schepen konden door de gewijzigde situatie op de wereldtankermarkt (ook toen!) niet worden gerealiseerd. Wel werd onder zijn bezielende leiding een sterk verouderde en in de tweede wereldoorlog drastisch uitgedunde vloot weer op peil gebracht.

Larive was een oud-marineman. Een man die op 24-jarige leeftijd plotsklaps met een wrede oorlog werd geconfron-

teerd. Een man die onmiddellijk begreep wat er van hem, luitenant-ter-zee 3e klasse, werd verwacht. Er was trouwens niet veel tijd om na te denken. Het was erop of eronder. Nederland moest uit handen blijven van de Duitse agressors. Al snel bleek helaas dat de overmacht te groot was. Maar Larive en vele van zijn kameraden waren niet bereid om te capituleren. Ook na zijn gevangenneming en later uitbreken ging hij tot het uiterste om de vijand te lijf te gaan. In onderstaand verhaal zullen wij trachten een indruk te geven van de verrichtingen van Larive en zijn strijdmakkers tijdens de tweede wereldoorlog. Verrichtingen die later de aanleiding zijn geweest hem bij Koninklijk Besluit van 23 juli 1947 te benoemen tot Ridder 4e Klasse der Militaire Willemsorde.

Geen verlof

De jonge Larive, door familie en vrienden Hans genoemd, voer op Hr. Ms. Van Galen vanuit Indië huiswaarts. Na een verblijf van enkele maanden in de Oost was, geruime tijd eerder dan werd verwacht, de order ontvangen weer naar het vaderland terug te keren. Er dreigde een oorlog. Na de brutale aanvallen op buurlanden was ondanks de plechtige belofte van Hitler, een verdere expansiedrang van het Duitse Rijk verre van denkbeeldig. We herinneren ons maar al te goed hetgeen er verder gebeurde . . .

Begin mei 1940 liep de jager Nieuwediep binnen. Veel familieleden stonden op de kade ter begroeting maar . . . de opvarenden kregen geen verlof. Twee dagen later koos het schip weer zee. De Duitse troepen waren ook Nederland binnengevallen en Hr. Ms. Van Galen kreeg orders naar

Rotterdam op te stomen ten einde daar de strijd tegen de overvallers aan te binden. Ter hoogte van Terheiden werden vanaf het schip Duitse vliegtuigen op het strand waargenomen. Terstond werd vanuit zee het vuur geopend en het lukte een aantal toestellen te vernietigen. Maar de wraak kwam in de vorm van een eskader Duitse duikbommenwerpers die het eenzame marineschip aanvielen.

Gelukkig misten de bommen doel en de tocht ging in snel tempo richting monding Waterweg. Het schip was gedemagnetiseerd en de kans om op een voor de Waterweg liggende mijn te lopen was vrij gering. Hr. Ms. Van Galen had de opdracht het vliegveld Waalhaven en de Maasbruggen te beschieten. Maar ze kwam zo ver niet. Duitse Stuka's en Dorniers stortten zich als horzels op het hulpeloze schip in de vrij smalle rivier. De scheepsmitrailleurs

spuwden hun lading naar de vliegtuigen maar het was vechten tegen de bierkaai. De jager kreeg verscheidene treffers onder en pal naast de romp. De roerganger werd op een gegeven moment weggeblazen door de luchtdruk. Zonder zich te bedenken nam Hans Larive zelf het roer. Tot zijn schrik zag hij dat de toeren terug begonnen te lopen. Het gevolg van een voltreffer. Het schip ging slagzij maken over stuurboord en kwam dieper in het water te liggen. Met de moed der wanhoop lukte het Larive, gebruik makend van de nog aanwezige vaart, de Merwedehaven binnen te lopen en aan de kade af te meren. Tijdens het aan de wal brengen van doden en gewonden verschenen weer vliegtuigen maar gelukkig bleef een aanval uit.

Krijgsgevangene

De rechter Maasoever was nog niet door de Duitsers bezet en de overgebleven bemanningsleden werden per autobus naar de Marinierskazerne in Rotterdam gebracht. In de dagen daarna voltrok zich het verdere noodlot over Rotterdam en de rest van ons land. Nederland werd bezet gebied. Hans Larive was echter helemaal niet van plan om zich over te geven. Hij ging ijlings terug naar Nieuwediep na nog even in Den Haag familieleden gerustgesteld te hebben (het gerucht deed namelijk de ronde dat Hr. Ms. Van Galen met man en muis was gebleven).

Later werd hij in Amsterdam gedetacheerd. Hans Larive kon zich niet met de situatie verenigen. Hij wilde naar Engeland, vooral toen de zg. erewoordverklaring vastere vormen ging aannemen. Dat was een verklaring waarin de Nederlandse militairen moesten beloven niets tegen Duitsland en de Duitsers te zullen ondernemen.

De poging om de Noordzee over te steken mislukte, waarschijnlijk omdat er een verrader onder de ingewijden was. Het ogenblik brak aan dat ook Larive de erewoordverklaring ter tekening kreeg voorgelegd. Hij weigerde. Het gevolg van die weigering was dat hij krijgsgevangene van de Duitse Wehrmacht werd. Samen met vele anderen werd Hans Larive naar een Duits kamp

verklaring.

A. Dieptebommen.
B. Aanvuur ladingkamer voor het afvuren der torpedo's.

C-G Torpedolanceerbuizen.

D. Anti-E-bootgeschut of luchtafweerbat-
terij.

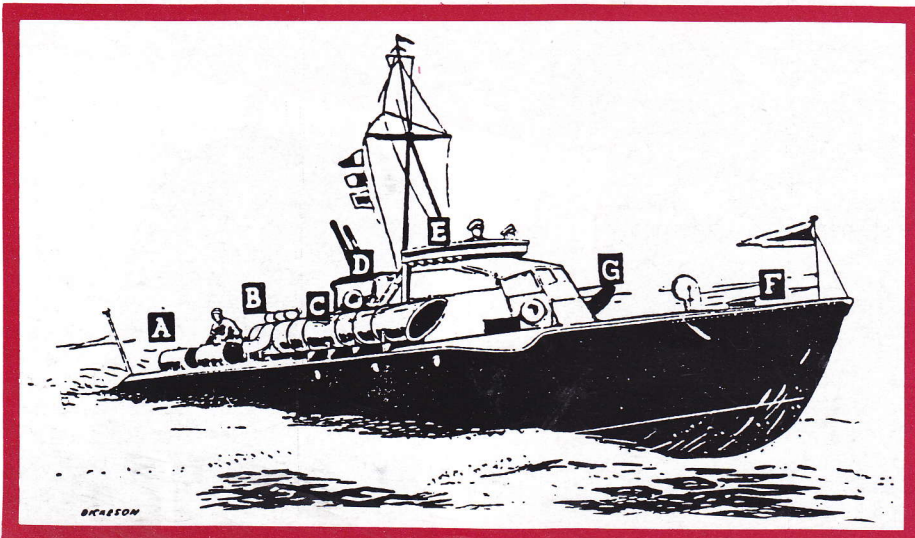
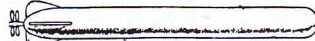
E. Brug.

F. Voorluik

Dieptebom



Torpedo





Luitenant-ter-zee
E. H. Larive

bij Münster overgebracht. De behandeling daar was vrij redelijk maar het was en bleef gevangenschap.

Plannen werden gesmeed om te ontsnappen en na enige tijd zag hij kans om weg te komen. Dagen van grote spanning volgden. Zou hij naar het neutrale Zwitserland kunnen vluchten?

Het werd een enorme teleurstelling. Op enkele kilometers van de Zwitserse grens werd hij ontdekt en gepakt. In het enkele jaren na de oorlog door Larive geschreven boek 'Vannacht varen de Hollanders' vertelt hij dat hij op z'n vlucht ware doodsangsten heeft uitgestaan. Echter, alles was tevergeefs geweest. Hij ging terug naar Soest bij Münster. Tijdens de weken van streng arrest dacht hij weer na over een volgende vluchtpoging . . . Toch moest daar even mee worden gewacht. De kampbewoners werden overgebracht naar een ander Lager, Juliusburg bij Breslau. Van daar werd weer geprobeerd weg te komen maar nog dezelfde dag werd hij gegrepen. De groep 'lastige' Hollanders moest wederom verkassen. Nu naar een nog beter beveiligd kamp (dacht men . . .), Colditz in Saksen. Bij een zoveelste poging lukte het Larive en een aantal anderen te ontsnappen. Dit dank zij de hulp van andere kampbewoners, Belgen, Fransen, Engelsen en Polen. Zij verborgen zich een tijdje in een gedeeltelijk droogstaande afvoerput en nadat het donker was geworden werd de barrière van versperringen rond het kamp genomen. De achtergeblevenen hadden de bewakers tijdens appels weten te misleiden en de vermissing werd pas ontdekt toen Hans Larive met een compagnon al een heel eind van het kamp Colditz verwijderd waren.

De vlucht naar de vrijheid ging allereerst naar Zwitserland. Zij wisten via Spanje en Gibraltar een poos later Engeland te berei-

ken. In Engeland wachtte hun een nieuwe taak.

'Good hunting'

Na anderhalf jaar onderbreking popelde Larive weer om daadwerkelijk aan de strijd op zee te kunnen gaan deelnemen. En die gelegenheid was er. Bij de Nederlandse Motor Torpedoboot Dienst. Zij voeren met MTB's, 70-voet houten scheepjes uitgerust met drie motoren van elk ruim 1250 pk. waarmee een snelheid kon worden bereikt van bijna 40 mijl. Zij hadden twee torpedolanceerbuizen van 53,3 mm, enkele mitrailleurs van div. kaliber, dieptebommen en een nevelapparaat.

Een sterke troef had de 13 tot 15-koppige bemanning in de aanwezigheid van uitstekende radarapparatuur. De scheepjes opereerden veelal in het donker en vielen vijandelijke konvooiën aan die bijvoorbeeld van en naar Franse havens gingen. Ook op andere plaatsen in Engeland waren deze supersnelle en bijzonder wendbare boten gestationeerd. Een groot deel voer met een Engelse bemanning maar een aantal had een Nederlandse of Nederlands/Engelse bemanningssamenstelling. Na een opleidingsperiode ging Hans Larive in mei 1942 voor het eerst naar het 'jachtgebied'. De Naval Officer in Charge wenste hem voor vertrek 'good hunting' toe! Helaas, de vijand liet zich niet zien. Bij terugkomst wel luchtalarm en vallende granaten. Slechts weinigen trokken zich daar iets van aan . . . Doorgaans voeren de MTB's op 'short notice'. Na bericht van de kustradarstations zo gauw mogelijk varen. In verband met de zeer beknopte ruimte aan boord verbleven de bemanningsleden aan de wal.

Op zondag 14 juni was er weer alarm. Een vijandelijk konvooi had Boulogne verlaten. Drie MTB's stoven de haven uit. Ruim

11.500 pk's sneden door de branding. Buitengekomen gingen de navigatielichten uit. Hans Larive was bevelvoerend officier op de MTB 203.

Na enige tijd varen kwam de vijand in zicht. Voorzichtig, om niet op te vallen, manoeuvreerden de drie boten zich in positie en lanceerden hun torpedo's. Er was geen tijd om te kijken wat de uitwerking zou zijn want de escorteschepen van het konvooi waren in actie gekomen en openden het vuur op de zich snel uit de voeten makende, in een nevelgordijn gehulde MTB's. Op flinke afstand van het treffen werd gestopt en appell gehouden. Eén der MTB's was er nog niet. Er werd voorzichtig teruggevaren en gezocht maar niets gevonden. Dan maar weer terug naar Dover, misschien was het scheepje daar inmiddels aangekomen. Dat bleek niet het geval te zijn. Uren van angstige spanning verstreken en toen kwam de melding dat de bemanning van de vermiste MTB aan boord was genomen door een Engelse gunboat nadat hun schip onherstelbaar beschadigd was door de Duitse escorteschepen. Larive werd met z'n neus op de feiten gedrukt. De MTB-dienst was niet geheel ongevaarlijk . . .

Veel geluk gehad

Tot aan de invasie in Normandië bleef hij op dit soort schepen dienstdoen. Hij maakte vele tientallen acties mee, sommige onder de meest barre omstandigheden (hoge zee, koude, mist) en werd door zijn vakbekwaamheid en durf als flottieljecommandant aangesteld. Ook in de ogen van de Engelsen wekte het flottielje van Hans Larive grote bewondering. Een bewondering die tot uitdrukking werd gebracht met de toekenning van enkele hoge Britse onderscheidingen. Samen met z'n bemanningen heeft hij de Duitse zeemacht grote verliezen weten toe te brengen.

Larive legde zichzelf een sterke discipline op. Anderen wist hij te inspireren en aan te moedigen. Maar, net als ieder ander was hij dikwijls angstig. Bang dat het wel eens niet goed zou kunnen aflopen. Tijdens een aanval hield hij zijn hoofd echter koel. Hij was een gevoelig man alhoewel hij probeerde daar niets van te laten blijken. In zijn boek schreef hij dat hij eens wekenlang van streek was toen hij midden op zee een aantal lijken aan boord moest nemen afkomstig van een getorpedeerd schip. 'De gezichten van die jonge kerels bleven mij lange tijd achtervolgen'.

Niettegenstaande het feit dat de kogels en granaten hem vaak letterlijk om de oren vlogen is Hans Larive nooit ernstig gewond geraakt. 'Verschrikkelijk veel geluk gehad' heeft hij eens gezegd. Toch kwam hij een keer in een Engels hospitaal terecht. Oorzaak? Een gescheurde achillespees, opgelopen tijdens een hockeywedstrijd tegen het Nederlandse Spitfiresquadron . . .

Hans Larive is niet meer. De drager van de Militaire Willemsorde en Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Bovendien ontving hij twee maal zowel het Bronzen Kruis als het Engelse Distinguished Service Cross. Hij was één van de onverschrokken mannen die hetzij ter koopvaardij hetzij als marineman heeft meegeholpen dat wij dit jaar mogen herdenken 40 jaar geleden te zijn bevrijd van de vijandelijke overheersing. Etienne Henri Larive zullen wij niet vergeten.

Tweede jeugdplan-groep een eind op dreef

Het jeugdplan binnen de diverse Shell-locaties in Nederland is een onderdeel van een project van Shell Nederland B.V., dat tot doel heeft werkloze schoolverlaters werkervaring te laten opdoen om hen betere kansen op de arbeidsmarkt te geven. Doelgroep bij Shell Tankers waren leerlingen van de Lagere Zeevaartscholen. Begin vorig jaar sloten 11 deelnemers aan het jeugdplan bij Shell Tankers hun opleiding aan de Bedrijfsschool te Pernis af en in november 1984 startte de tweede groep met 11 jongens afkomstig van de 'Nederlander', 'Pollux' en de LZS te IJmuiden. Aangezien de jongens uit alle delen van het land komen worden ze gedurende de lesweken ondergebracht in kosthuizen in de buurt van Pernis. Omdat er geen wederzijdse verplichtingen bestaan tijdens hun jeugdplan-periode kunnen ze blijven solliciteren en dat kan betekenen dat er tussendoor iemand een baan vindt en zij zijn dan vrij om zonder opzegtermijn te vertrekken, zodat ze meteen aan het werk kunnen. Van de tweede Shell Tankers-groep in opleiding zijn er nu nog 10 over, want één van hen heeft inmiddels een baan gevonden.



Scheepspraktijk

Evenals de eerste groep staan ook deze jongens, allen in de leeftijd van 16-18 jaar, onder leiding van hun klasseleraar, Willem de Gee, ex-werktuigkundige van Shell Tankers, die zich, samen met de overige leraren de heren Mol, Borsboom en Blok, enthousiast inzet om de jongens de nodige praktijkervaring te laten opdoen. De opleiding duurt zo'n 7 maanden: 4 maanden op de Bedrijfsschool te Pernis en 3 maanden aan boord van onze schepen.

Wij waren benieuwd naar de ervaringen van de jongens en tijdens een bezoek aan de school werden ons de wederzijdse ondervindingen uit de doeken gedaan. Op de dag van ons bezoek werd aandacht besteed aan het onderwerp 'scheepspraktijk', waarvoor één dag per week wordt uitgetrokken. Er heerste grote bedrijvigheid in één van de lokalen van de school en naar aanleiding van onze vraag waar de jongens mee bezig waren werd ons uitgelegd dat zij één van de standaardopdrachten van de bedrijfsschool uitvoerden: 'de invloed van druk op de kooktemperatuur bij verdampen van vloeistoffen.'

Aan de hand van een instructie-opdracht (met tekeningen) moeten de jongens een opdracht uitvoeren. Aan de hand van de instructie wordt een systeem opgebouwd en, met raad en daad bijgestaan door de leraren, wordt de jongens geleerd hoe zo'n systeem aan boord werkt. Voor de leek ziet alles er ingewikkeld en indrukwekkend uit maar de leerlingen schijnen hier geen last van te hebben, want er wordt druk gesleuteld en overlegd. Naast de genoemde opdracht heeft Willem de Gee zelf twee opdrachten op papier gezet, welke specifiek zijn gericht op de scheepsgezellen. Eén daarvan behelst het

'laad- en lossysteem van het schip', waarvoor gebruik wordt gemaakt van drie tanks en drie pompen met bijbehorende combinatiesystemen. Een verkleinde versie van het systeem zoals dat op de schepen in gebruik is. De andere opdracht gaat over 'laden/ lossen, inclusief het walgebeuren, met twee schepen', waarbij de schepen worden gesimuleerd door twee tanks en twee pompen en het walsysteem door vier tanks en twee pompen. Bij deze opdracht kunnen alle combinatiemogelijkheden in praktijk worden gebracht, b.v. het gelijktijdig lossen van meerdere schepen, maar ook het 'ship-to-ship' laden en lossen.

Praktijkervaring

Beide opdrachten worden ook weer met behulp van tekeningen en assistentie van de leraren uitgevoerd. Dat door deze opdrachten meer inzicht wordt verkregen in de scheepssituatie is overduidelijk en deze onontbeerlijke praktijkervaring is belangrijk als de jongens straks gaan varen. Voor het uitvoeren van de opdrachten wordt de groep leerlingen telkens in tweeën gesplitst zodat beide groepen apart aan een systeem werken. Komen ze een voor hen onoverkomelijk probleem tegen dan staan de leraren klaar met advies. Niet dat de leerkrachten alleen aanwezig zijn als er vragen rijzen, nee, de jongens worden voortdurend begeleid en geadviseerd. Van 'dit kan je beter zo doen' tot 'die meter staat verkeerd'. Al doende leert men en uit ons gesprek met Willem de Gee blijkt dat het onderdeel 'scheepspraktijk' een noodzakelijk onderwerp op het lesprogramma is. Dat niet alleen de leiding er zo over denkt maar ook de leerlingen zelf wordt duidelijk als we ook met hen een praatje maken. Alle jongens vonden het een voordeel dat er op de Bedrijfsschool dieper wordt ingegaan op de praktijksituaties, zodat ze meer bij het scheepsgebeuren betrokken raken.

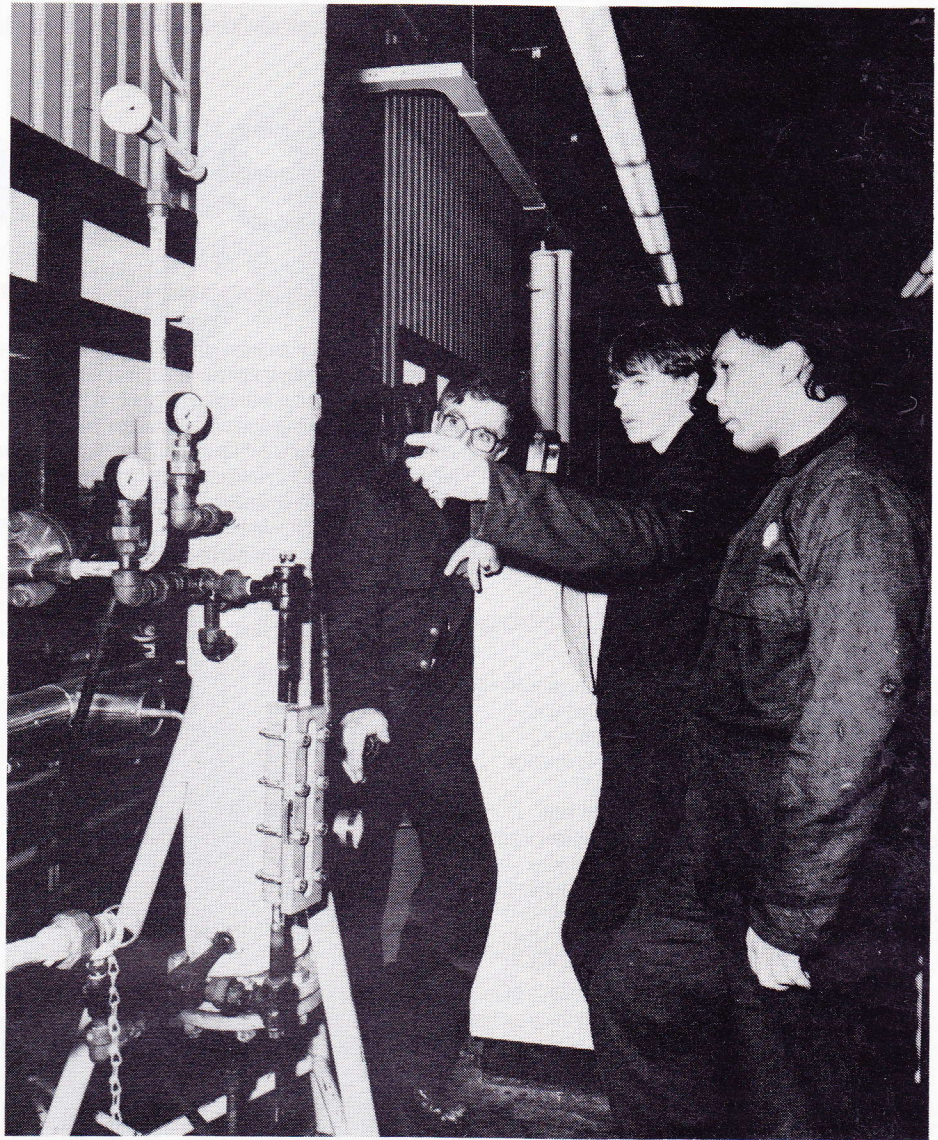
Overige vakken

We vroegen ons af wat er, naast één dag scheepspraktijk per week, de rest van de week op het lesprogramma staat. Ongetwijfeld is er een gedegen voorbereiding voorafgegaan aan de opleiding want een indrukwekkende lijst met vakken wordt ons voorgelegd.

Zo wordt er twaalf uur per week besteed aan monteren/demonteren, draaien en lassen, vier uur per week aan zowel handvaardigheid, fitten als technisch tekenen, twee uur per week aan veiligheid (waaronder het oefenen met persoonlijke beschermingsmiddelen en werkoverleg), eveneens twee uur per week aan vakkennis schip en aan elk van de vakken materialenkennis, gereedschapsleer, natuurkunde en rekenen wordt één uur per week besteed.

Huiswerk

Wij vroegen de leerlingen hoe zij de opleiding ervaren en wat zij ermee denken te bereiken. Als enige nadeel ondervonden zij het huiswerk dat zij mee naar huis krijgen (welke leerlingen niet?), maar dat dit noodzakelijk is wordt ook begrepen. Wel denken ze allemaal door de opleiding meer kans op een baan te maken, vooral –

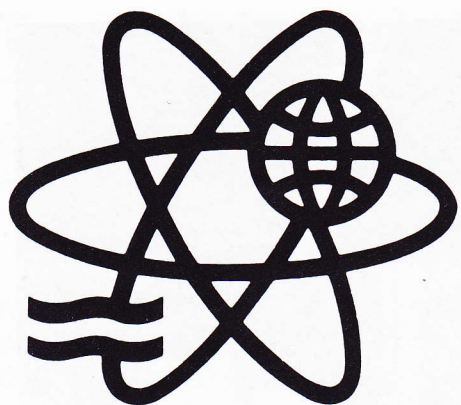


en daarin zijn ze eensgezind – door de praktijkervaring die ze opdoen (want wie kent niet het zinnetje in advertenties 'praktijkervaring gewenst').

Op 1 maart jl. zaten de vier maanden Bedrijfsschool erop en met hun deelnamecertificaat op zak zullen in april a.s. 9 jongens voor drie maanden naar de 'Daphne' gaan en 1 naar een 'F'-boot,

waarna de tweede jeugdplan-periode is afgerond. Terugkijkend kan gezegd worden dat het jeugdplan bij Shell Tankers een succes is en dat is niet in het minst te danken aan de inzet van de leerkrachten én de leerlingen. We hopen van harte dat voor de jongens, mede door de jeugdplan-periode, een toekomst mét werk is weggelegd.





Het roer is

Video mag zich in een grote populariteit verheugen. Een ontwikkeling die zich pas vrij recent in gang zette. Was het bezit van een video-apparaat een jaar of vier, vijf jaar geleden nog een grote luxe, eind 1984 stonden er ruim één miljoen in ons land opgesteld. Eerlijk gezegd keken we er van op, zo'n groot aantal hadden we niet verwacht, maar een landelijk onderzoek heeft dit onlangs uitgewezen. Geen wonder dat de verhuurinrichtingen van videobanden als paddestoelen uit de grond schieten. Onze maatschappij zag al in een vroeg stadium de mogelijkheden van toepassing van video op de schepen. In 1976 werd een deel van de vloot met een videorecorder en dito monitors uitgerust. In 1983 gaven wij in een artikel 'Het roer gaat om' de stand van zaken met betrekking tot de videovoorziening aan boord van onze schepen. Inmiddels zijn er weer wat ontwikkelingen op dit gebied te melden. U leest hierover in het onderstaande artikel.

Omzetting

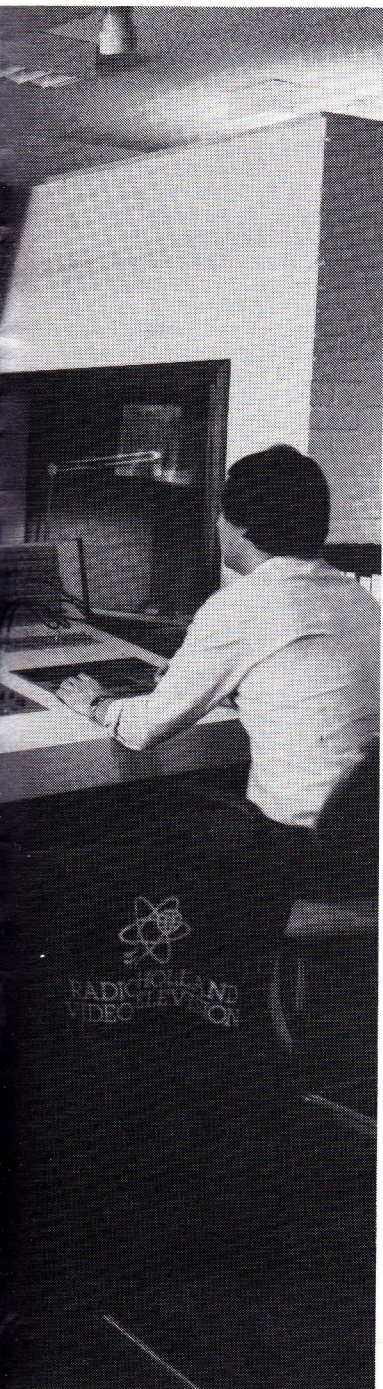
Indertijd huurden wij video-apparatuur van Radio Holland Video Television. Dat was speciale apparatuur, aangepast aan intensief gebruik. Ook hadden wij hiervoor een onderhoudscontract met RHVT afgesloten. Kosten voor de huur en het onderhoud alsmede de verzendkosten van de videobanden sloeg jaarlijks een fikse bres in de 'videopot'. Vooral de porti kwam op een niveau waar we ons gingen afvragen of dat wel verantwoord was. Het antwoord was nee. Maar wat moesten we doen? Er kwam een oplossing doordat het geperfectioneerde Video House System (VHS) de mogelijkheid bood de programma's op banden met een grotere capaciteit op te nemen. Drie uur VHS tegen één uur U'matic op één cassette. Dat scheelde nogal wat! Twee VHS-cassettes tegen zes U'matic. Bovendien zijn de VHS-cassettes een stuk lichter in gewicht. Tegelijkertijd deden we op de 'Niso' een proef door de apparatuur in eigendom aan te schaffen zonder daarbij een onderhoudscontract aan te gaan. Dat bleek een grote besparing op te leveren. Nog niet direct het eerste jaar maar gedurende de volgende jaren werd de besparing duidelijk. Ons besluit was niet moeilijk. Per einde contractdatum werden de overeenkomsten opgezegd. De apparatuur werd omgeruild, huur werd koop en de Hollandse weekprogramma's gingen voortaan op VHS-cassette naar de schepen. Het duurde meer dan een jaar voordat de omzetting zijn beslag had gekregen maar nu zijn we op een punt aangekomen dat we helemaal rond zijn. Door al die uitgaven (aanschaf en verzending van nieuwe apparatuur en terugzending van de oude) waren we genoodzaakt de Walport Telmar Engelse videoprogramma's naar 96 uur per jaar terug te brengen. Dat was vrij ingrijpend maar de inhoud van de 'videopot' liet ons geen andere keus. Het was prettig dat RHVT de vijf uur Nederlandse programma's met één uur per week verhoogde zonder ons daarvoor extra kosten in rekening te brengen. Daarom, niettegenstaande een sterke teruggang in



vervolg op pag. 20 ►

om

*Uitgebreide faciliteiten
in de studio van
Radio Holland
Video Television in
Amsterdam*



SCHOON SCHIP

Gasontzwavelingsproject

Het zuiveren van zwavelhoudend gas uit velden in Drenthe en Twente zal een totale investering vergen van 1.5 miljard gulden. Het ontzwavelen van aardgas zal – zoals eerder bekend gemaakt – centraal gebeuren in een in Emmen te bouwen zuiveringsinstallatie. Deze zal ca. 550 miljoen gulden gaan kosten. De overige 950 miljoen zijn nodig voor nieuwbouw, renovatie en ombouw van de verschillende winningslokaties en de aanleg en renovatie van totaal 200 kilometer pijpleiding van diverse diameters. Deze leidingen zijn nodig om de verschillende velden aan te sluiten op de zuiveringsinstallatie in Emmen. De installatie in Emmen moet eind 1986 klaar zijn. De dagelijkse verwerkingscapaciteit zal maximaal 8 miljoen kubieke meter aardgas zijn. Bij het zuiveringsproces zal ongeveer 80 ton zwavel per dag worden geproduceerd. De installatie in Emmen zal aan ruim 100 mensen directe werkgelegenheid bieden. In de gasontzwavelingsinstallatie neemt NAM voor 60% en DSM Aardgas B.V. voor 40% deel.

AKZO en Shell

Akzo en Shell hebben definitief overeenstemming bereikt over de bundeling van hun activiteiten op het gebied van consumentenprodukten in Europa. De contracten daartoe zijn inmiddels ondertekend. Het doel van het samengaan is het verwerven van een bredere geografische spreiding voor de wederzijdse activiteiten binnen Europa. In het kader van de fusie brengen de betrokken Shell maatschappijen in Europa hun consumentenprodukten belangen in bij Akzo Consumenten Produkten B.V. en Akzo Consumenten Produkten Nederland B.V., terwijl Shell een 49% belang heeft verworven in deze twee laatstgenoemde maatschappijen. Akzo is de houdster van de overige 51%. De combinatie, die onder leiding staat

van het management van Akzo Consumenten Produkten, heeft een omzet van ongeveer 1,4 miljard gulden en biedt werk aan ongeveer 3700 mensen. De ondernemingsraden hadden al eerder een positief advies over de fusie uitgebracht.

Bevrijdingsvliegfeest luchthaven Rotterdam

Ter gelegenheid van 40 jaar bevrijding wordt op zondag 5 mei a.s. op de Luchthaven Rotterdam een Bevrijdingsvliegfeest gehouden. Dit nationale vliegfeest wordt georganiseerd door de Stichting Historische Luchtvaart en staat onder auspiciën van het Comité Nationale Viering Bevrijding. Uit geheel Europa komen op deze dag historische vliegtuigen naar Rotterdam om deel te nemen aan een unieke vliegshow. Ruim 35 toestellen zullen vliegdemostraties geven, waaronder de legendarische B-17 Flying Fortress, de AVRO Lancaster, de Supermarine Spitfire en de North American Mustang. Verder zullen ruim 25 vliegwaardige Nederlandse historische vliegtuigen (o.a. Harvards, Fokker S. 11s, Tiger Moths, etc.) in een massa-formatie een gedenkwaardige 'fly-past' maken. Gedurende de hele dag vinden er op het luchthaventerrein allerlei festiviteiten plaats voor het gehele gezin. Enkele hiervan staan in het teken van de jaren 40-45. De drie uur durende vliegshow zal worden opgedragen aan de omgekomen geallieerde vliegers en bemanningsleden. Voor de centrale viering van de bevrijding is dit jaar de stad Rotterdam aangewezen en het vliegfeest zal ongetwijfeld het middelpunt vormen van deze nationale feestdag.

Reünie

'Bij voldoende belangstelling wil het Comité Koopvaardijpersoneel 1940-1945' nog éénmaal een reünie organiseren voor die zeevarenden van de Grote en Kleine Handelsvaart, Zeesleepvaart en Visserij, die gedurende de tweede wereldoorlog buitengaats waren en aan de geallieerde zijde hebben gevaren. Als datum denken wij aan een dag in de eerste week van augustus a.s. te Amsterdam, indien mogelijk. Een ieder, die belangstelling heeft, verzoeken wij zich schriftelijk te melden bij dhr. G. Winterswijk, van Wijngaardenlaan 80, 3078 JW Rotterdam, tel. 010-826207, ook diegenen, die denken dat hun adres bekend is.'

WLOOTPERSO

periode van 16 januari t/m 15 februari 1985.

Aflossingen

gezagv.: O. A. van Druten, M. de Graaf, L. J. Hirs, W. Kalkman, K. Poort van Ingen, G. Verbrugh, C. Vlas, J. van der Zouwen
 1e stm.: R. Agema, W. Beekman, J. Broekmeyer, A. T. van Es, J. A. van Kesteren, G. J. Knol, A. J. de Kraker, F. J. Kronenberg, F. Kuyt
 2e stm.: C. J. de Boer, J. Boonstra, G. J. C. van Eeten, H. J. Lenstra, M. M. Scheele, L. A. H. Vader
 3e stm.: J. de Boer, R. J. M. Herbes, J. Kuiken, G. Mensing, L. M. P. Out, A. R. Pieters Graafland, B. Timmerman
 4e stm.: F. B. A. van der Elsen, K. R. Feddes, D. Gadradj, M. A. Nanlohy
 sgo: J. van der Wees, A. Zwiers, H. R. Gallis, R. A. Huting, J. W. Kremer, R. L. H. Mooring, E. S. Petrusma, C. J. Blijleven, M. Punter, R. M. M. J. Duym, R. S. H. Fokkinga, G. J. Holtzer, H. Ippen Jr., D. T. E. Muller
 stmw.: W. M. de Bruyn
 stml.: W. J. Boersma, G. R. Bos, R. J. P. Coenen, W. N. Groeneveld, U. Heinz, A. A. Hoebe, H. B. Jeandor, P. B. van Leunen, I. R. Pool, A. Roddenhof, A. W. Taekema, H. Uffen, J. D. van Vliet, C. E. L. N. Warmerdam, J. J. Willemsen
 hwtk.: C. C. Bartels, S. Neeleman, O. K. Nicolai, N. C. van der Vecht, S. A. Verhage, J. Visser Jr., C. de Witte
 2e wtk.: F. A. J. Boot, G. J. van Eyk, H. Japin, J. H. S. van der Pas, W. Vroling, J. A. Willems, C. G. van der Zwet
 3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, M. W. M. van der Burgh, J. J. Feenstra, J. J. F. Govers, M. J. Hoekman, J. Kruize, C. L. M. Mazairac, P. Naaktgeboren, J. Verlinde, K. G. Visser
 4e wtk.: A. B. M. Bokkers, H. Bubberman, W. Jongens, J. Mooring, H. J. P. M. van Pinxteren
 5e wtk.: W. J. D. M. Gakes, J. van der Harst, A. H. van Klinken, B. J. Krakowczyk, J. A. Louws, K. H. Lugthart
 wtkl.: J. L. M. Bommer, R. W. Eeuwijk, P. H. Hoogenberg, J. F. Klein, P. J. S. Kok, V. Meyer, E. R. Saatrube, D. J. Splinter, F. van Troost, W. Verkroost
 roff.: G. J. Wevers, C. H. Troost, H.

J. van Leeuwen, A. Boutkan, H. J. A. van der Weerden, D. Dijkstra, M. Platschorre, H. T. Wigmans
 vrm.: G. J. van Delft
 Wass.: G. A. Cornelissen, R. Croese, A. O. Koetje, R. M. Nelson
 saw.: F. Kromjongh
 asaw.: R. A. J. W. Coppens, R. Mammen, A. Quist
 asv.: L. A. T. Blankemeyer, R. van Buuren, M. R. Cordu, A. C. Dieckman, E. R. van Engel, S. H. J. Gieling, J. J. van Hulst, R. F. Huysers, G. van Kuilenburg, R. W. A. van Loon, G. S. J. Metzelaar, E. B. de Niet, W. Ruitter Jr., J. Tuinebreyer, A. van der Windt
 aasv.: J. G. M. Adams, C. J. F. van den Berg, R. Engelsman, H. Geelen, R. E. Hubbard, H. van der Laaken, P. Luyten, M. M. Martens, A. Valkeneer
 hovo: H. J. van Alphen, W. Haanepen, W. W. Huygen, R. A. de Lange, J. M. Maaskant, A. P. Maat, J. L. Menger, J. H. A. J. Orië, F. R. Stoker
 beko: B. J. van Gelderen, G. M. Kaandorp, H. Moes, G. C. Pfnings, P. T. Post, D. Seip, A. Verbunt, A. Vrolijk
 bed.: D. J. Bakker, A. Cumming, J. Jager, J. G. Koek, M. S. van Slogteren, L. L. Teveer, M. F. Velsink, C. M. Vervloet, A. M. M. Wintjens

Tewerkstellingen

m. s. 'Abida'
 hwtk.: W. Muis
m. s. 'Acila'
 gezagv.: H. K. Paauw, 2e stm.: N. M. J. Duyn, 3e stm.: F. T. G. J. Mulder, wnd. hwtk.: J. Kruysse, 3e wtk.: B. K. Frans, 4e wtk.: R. F. van Loon
m. s. 'Acmaea'
 gezagv. P. C. Rakké, 1e stm. C. P. C. van Goethem, stmw.: H. Brugts, hwtk.: E. Jousma, sgo: M. Boersma, wass.: F. Oostdijk
m. s. 'Acteon'
 sgo: M. P. van Tuyl, 3e wtk.: R. Koudstaal, wass.: F. D. P. Croes, B. J. P. van Dorp, Hovo: H. Otter
m. s. 'Cardissa'
 sgo: A. A. Schmidt, J. B. Weyland, hwtk.: J. B. J. Jonker, asv.: R. G. van den Brink, H. H. van Oostrum Jr., aasv.: C. H. van Genderen, R. H. G. Smeysters, hovo: H. W. J. van Haarst, beko: J. Havenga,

bed.: L. J. Schalk

m.s. 'Caurica'

gezagv.: J. E. Dekker, 2e wtk.: A. K. van 't Blik, asaw.: A. den Hartog, asv.: R. J. S. Vrugteman, J. H. Winands, hovo: G. Barnhard, bed.: A. R. Tanasale

m.s. 'Cinulia'

1e stm.: F. de Vries, 3e wtk.: J. W. Jongkind

m.s. 'Dallia'

gezagv.: J. van Beele, stml.: H. J. A. van Driest, J. C. G. Engelen, 3e wtk.: A. van der Ster, Wtkl.: J. Hulsmann, S. J. van Kampen, saw.: J. Alvarez Conde

m.s. 'Daphne'

roff.: H. W. Hogeweg, bed.: W. J. Fenstra

m.s. 'Felania'

stml.: E. Tieman, J. F. Vegter, hwtk.: J. L. van der Rynst, wtkl.: A. A. J. Jordans, B. Kamphuis, hovo: C. F. van der Ende

m.s. 'Felipes'

3e stm.: P. J. Veenman, 4e stm.: K. H. M. Smulders, stml.: I. M. M. Camphuis, J. F. de Froe, 2e wtk.: J. Klemann, 3e wtk.: G. J. Harlaar, sgo: J. W. de Vries, wtkl.: F. H. M. Eïsen, asv.: B. A. Amstelveen, N. H. van der Geugten, A. C. Kusters, aasv.: B. R. M. Metzelaar, K. H. Willemsen, hovo: L. J. W. Broenink, beko: W. N. Top, bed.: A. Bottenberg, J. L. F. Romen, ajng: E. Hammink

m.s. 'Ficus'

2e stm.: B. Crum, 3e stm.: E. Hogkamer, sgo: M. Zoethout, stml.: R. B. Hagens, G. W. M. Paasschens, 2e wtk.: J. J. J. Ludekuse, wtkl.: P. J. E. Dekker, asaw.: E. J. S. Weber, asv.: L. J. Afink, F. T. M. Pisarowitz, R. Zwart, aasv.: R. P. A. Heuts

m.s. 'Fiamulina'

gezagv.: H. van Slegtenhorst, sgo: C. B. Slieker, 2e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma, wtkl.: A. K. Korpershoek, E. C. van der Mars, asaw.: C. M. Rynsburger, hovo: W. C. Kapper

m.s. 'Fossarina'

1e stm.: J. W. Nieuwerf, 3e stm.: R. W. Houweling, 4e stm.: F. J. Ringersma, stml.: P. J. B. de Jong, W. L. van der Molen, hwtk.: K. L. J. Aertssen, 2e wtk.: J. D. Compïet, 3e wtk.: C. J. Tanis, 4e wtk.: J. Lykelema, wtkl.: J. L. Wisse, asaw.: D. C. W. van den Berg, N. P. W. Hemstra, asv.: R. E. Curial, H. Haasnoot, W. P. Schot, aasv.: S. G.

Hoedjes, beko: W. M. Beekman,

bed.: H. van den Enk

m.s. 'Fossarus'

gezagv.: P. R. Brunet de Rochebrune, 4e stm.: A. M. G. van den Hurk, stml.: E. A. Hoekstra, E. W. van Zonneveld, 4e wtk.: A. van Beek Jr., wtkl.: R. A. J. Sies, roff.: D. J. Hage, asv.: R. Renders, K. G. J. Schefferlie, hovo: W. F. H. van der Moezel, beko: T. de Vos, bed.: W. D. Anthonio

m.s. 'Fulgur'

gezagv.: B. Ritman, 1e stm.: C. J. Clarisse, 3e stm.: C. Groenendaal, stml.: C. H. K. Borghardt, P. Schaap, hwtk.: C. H. J. van Dyk, 3e wtk.: J. H. A. Schulten, wtkl.: T. J. H. M. van den Aarssen, P. T. Graaf, bed.: G. P. Onder de Linden

m.s. 'Fusus'

2e stm.: C. J. van Essen, stml.: R. W. Nyman, 3e wtk.: J. W. Schippers, wtkl.: G. W. Feikema, H. Grootjans, asv.: J. G. M. van Heugten

m.s. 'Lepton'

stml.: F. R. van der Hoeven, L. van der Laan, asv.: M. H. Grootveld, aasv.: J. Hofman, beko: C. van Zal, bed.: J. A. Small

m.s. 'Niso'

2e stm.: F. Makkee, 4e stm.: A. D. N. Smith, sgo: B. de Vries, 4e wtk.: G. T. Verwoert, roff.: C. A. Witte, vak.l.: F. Otero Lago, saw.: M. Fajo Misa, J. Pousada Perez, J. Soage Vieitez, R. J. Trabazos Fernandez

s.s. 'Ondina'

1e stm.: N. Venendaal, stml.: H. H. Kleuver, M. F. Peters, R. J. Toonen, 2e wtk.: F. de Roos, 4e wtk.: M. B. van der Horst, 5e wtk.: R. G. Kooiman, wtkl.: J. van den Berg, P. F. Borsboom

s.s. 'Onoba'

1e stm.: A. L. M. van Dun, 2e stm.: J. A. Koenraad, stml.: P. C. Hollander, M. W. C. E. van Hoof, A. H. van Loon, 2e wtk.: K. J. Faasse, 3e wtk.: P. van Noord, 4e wtk.: J. A. C. Gerretse, sgo: H. T. J. Meyer, wtkl.: M. A. van Gelder, I. R. Kryger, wass.: F. J. Tryselaar, hovo: J. M. C. Verjans

m.s. 'Stellaris'

hovo: M. W. B. Kitzen

m.s. 'Tagelus'

1e stm.: G. L. A. Martens, 3e stm.: P. J. Prenen, stml.: C. van der Graaf, J. C. Konings, hwtk.: P. F. Buil, 2e wtk.: T. Bakker, wtkl.: R. E. Mantje, roff.: H. E. Haalmeyer

s.s. 'Vitrea'

3e stm.: B. de Roos Nieuwkamp, stml.: N. J. Oudshoorn, A. B. Rietveld, J. P. Schuiten, 4e wtk.: H. Hendrikse, wtkl.: J. N. Bos, M. A. Wouters, wass.: J. Doolaar, S. Y. Tysma, hovo: H. Vrugt

s.s. 'Zafra'

gezagv.: P. E. van der Veld, 1e stm.: G. van der Oord, stml.: F. N. van Dyk, P. M. Nunes, sgo: W. A. Abbas, wtkl.: J. Clement, wass.: J. Heeren

Gehuwd:

18.01: R. de Vries, 5e wtk, met Mw. A. H. Fokkens;

25.01: C. van der Waal, hoofd

voeding, met Mw. I. Veenstra;

08.02: P. N. M. Ros, 3e stm, met Mw. J. C. T. van Kronenburg;

15.02: R. Koers, 3e stm, met Mw. C. P. M. van Schie;

Geboren:

20.11: Marlies Leonore Sylvia,

dochter van R. R. van der Maas, 2e

stm, en Mw. M. S. E. van der Maas-

de Wijs;

09.01: Cyriëlle Stephanie, dochter

van J. W. Jongkind, 3e wtk, en Mw.

A. J. Jongkind-Giesberts;

12.01: Lucie Anna, dochter van J.

H. van Zanden, 3e stm, en Mw. I.

van Zanden-Douma;

12.01: Renée Janine, dochter van

K. P. Cupido, 2e stm, en Mw. M. T.

Cupido-Bonne;

15.01: Marije Josina Wouterina,

dochter van C. J. van Essen, 2e

stm, en Mw. J. W. van Essen-

Groeneveld;

23.01: Niels Jan, zoon van J. A.

Elbert, 3e wtk, en Mw. J. C. Elbert-

de Gloppe;

Uitdienst getreden:

3e stm: H. J. A. Verhoeven;

alg. sch. vakman: A. C. Dieckman,

P. van Eenige, P. P. Flecken, P. A.

Raas, G. Bos;

aank. sch. vakman: J. B. W. F.

Jansen, A. Valkeneer;

aank. sch. gezel a/w: J. A. H.

Eykelenberg, A. van Maanen;

Overplaatsingen:

1e stm: J. S. de Jong - N. A. M.;

2e wtk: J. M. van de Wal - Shell

Nederland Chemie;

Behaalde diploma's

'C' - W. P. N. Kramer, P. van Noort;

Onze vlootjubilaren:



A. P. de Groot;

hwtk;

30 jaar

op 24.04.1985;

**WAL
WAL
WAL**

In dienst



per 1.2.1985: G. G. Tegelberg -

DFF/1

Overplaatsing

per 1.2.1985: G. L. Timmermans

(DFF/1) naar Shell Nederland

Verkoopmij. B.V.

Geboren

24.1.1985, Karin, dochter van Mw.

G. de Man-Huisman (DFF/4) en de

heer H. J. de Man

het aantal uren Engelse programma's toch 52 uur per jaar meer van de Nederlandse beeldbuis.

8,5 uur per week

Onze maatschappij was een van de eerste klanten van RHVT voor de Nederlandse Programma Service. In de loop der tijd zijn meer rederijen gevolgd en die gestage aanwas van klanten heeft ertoe bijgedragen dat kon worden overgegaan tot een verlaging van de kosten van de Nederlandse programma's. Dit was mogelijk omdat Radio Holland Video Television op kostenbasis opereert. Bij een groter wordende klantenkring gaan de kosten aanzienlijk omlaag. Meteen werden wij herinnerd aan de indertijd doorgevoerde reducering van de Walport Telmar programma's en onze directie ging met het voorstel akkoord de Engelse programma's op 128 uur per jaar te brengen. Samen met de 312 uur Nederlandse programma's komen we nu op gemiddeld 8,5 uur videovermaak per week.

Videotheek

Dit jaar is ook weer een begin gemaakt met het opzetten van een videotheek aan boord. Als gevolg van een systeemwisseling was de verdere opbouw van een videotheek (van voornamelijk Shell-films) noodgedwongen stopgezet. Immers, de U'matic cassettes konden niet meer worden afgespeeld. In februari jl. is de verzending begonnen van drie vrij nieuwe Shell-films 'Roep om Water', 'Wijkende Grenzen op de Noordzee' en 'Behoudt het Woud'. Stuk voor stuk goede informatieve films die het bekijken zeker waard zijn. Het ligt in de bedoeling dat deze en de nog in de toekomst te versturen films voorlopig aan boord blijven. De start van een scheepsvideotheek met een gevarieerde inhoud, 'elck wat wils'.

Statiegeld

Bij deze gunstige berichten ook een kritische opmerking. Voor de cassettes van de Hollandse programma's brengt RHVT ons statiegeld in rekening. Komt een cassette niet binnen een bepaalde tijd terug dan krijgen we het vooruitbetaalde statiegeld niet gerestitueerd.

U begrijpt dat het daarom van groot belang is om de banden niet al te lang aan boord te houden en bovendien aantekening te doen wanneer en vanuit welke haven de afgespeelde cassettes naar het Shell-gebouw zijn geretourneerd. Hoe minder cassettes er 'tussen wal en schip raken' hoe beter!

Bij verzending van de banden naar de schepen wordt gekeken naar de meest voordelige en snelste manier van verzenden. Voordelig zonder de snelheid uit het oog te verliezen. Bij de terugzending moet allereerst naar de kosten worden gekeken. Het is soms beter om de afgespeelde cassettes bij het aanlopen van een 'dure haven' even aan boord te houden totdat een goedkopere plaats van verzending is bereikt. Portokosten, afhandelingskosten van douane en scheepsagenten kunnen erg hoog oplopen.



Enquête

In 1984 heeft Radio Holland Video Television een schriftelijke enquête gehouden onder de deelnemers van de Nederlandse Programma Service. Doel ervan was na te gaan hoe de kijkers over de samenstelling van de weekprogramma's dachten. In totaal kwamen 889 ingevulde formulieren terug waaronder 281 afkomstig van 23 Shell Tankers-schepen. Inmiddels is de uitslag van de enquête bekend en door RHVT aan de deelnemers toegezonden. Naast een gemiddelde totaaluitslag staat een gemiddelde van de door STBV-deelnemers uitgebrachte antwoorden. We zien dat beide uitkomsten elkaar niet veel ontploen. Wel viel op dat 6,3% van de STBV-deelnemers vóór invoering van reclame in de programma's was tegen 1,4% van het totaal. Overigens was rond 68% tegen (zowel STBV als anderen) dus er komt geen reclame in de weekprogramma's. De gemiddelde periode die de cassettes nodig hebben voordat ze aan boord

In deze ruimte worden de programma's gedupliceerd

arriveren bedroeg bij onze maatschappij 3,7 weken tegen 4,3 weken bij andere rederijen. Dat ligt bij ons dus iets gunstiger ondanks de nogal eens moeilijke bereikbaarheid van schepen. Bij de programma-samenstelling ging de grootste waardering uit naar speelfilms (STBV 14,5% tegen 11,2% totaal), popmuziek (11,7% en 11,9%), sport (9,6% en 10,9%), TV-series (9,1% en 10,1%), enz. RHVT houdt de uit de enquête naar voren gekomen gemiddelde voorkeur thans aan. Er zijn veel opmerkingen en suggesties binnengekomen. Deze zullen nog nader worden uitgewerkt. De algemene indruk is dat verreweg de meeste deelnemers van de enquête (gemiddelde leeftijd 33,6 jaar) tevreden zijn met hetgeen de Nederlandse Programma Service brengt. Een uitslag waar RHVT zich over mag verheugen. De Dienst voorziet duidelijk in een behoefte.