

SCHEEP FENIKA

22e jaargang
nummer 2
oktober 1982



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 5.06

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweëëntwintigste jaargang, nummer 2
oktober 1982

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

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

OR	4
Nu ook tweede tanker te water	8
Walgepensioneerden bijeen	11
Schoonschip	12
Personalialia	14
Een 65-jarige in Vlissingen	16

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1897	24.8.82	Financiële resultaten 2e kwartaal 1982 (PCOR)
1898	1.9.82	Koersen (PCOR)
1899	2.9.82	Wijziging premiepercentages en grenzen voor de sociale verzekering
1900	6.9.82	Vacatures (PCOR)
1901	8.9.82	OR-overlegvergadering (PCOR)
1902	10.9.82	Schaderapport No. 159
1903	10.9.82	Rapportage overwerk (PCOR)

Roepletters 'Caurica'

PDJI, zo luiden de roepletters van de nieuwe produktentanker 'Caurica'. De roepletters van de overige schepen van onze vloot treft u aan in de Shell Tankers-vlootzakagenda.

Afscheid gaat nemen . . .

A. Brinkman - DFF/1



Afscheidsreceptie op vrijdag 22 oktober 1982 om 16.00 uur in de lunchkamer van het Shell Gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Brinkman de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

ARTI ET PECTINI 1983

Voor de kunstenaars onder ons

Het is nog ver weg, maar als je een echt kunstwerk wilt maken heb je wel enige tijd nodig. Daarom wordt nu al een aankondiging gedaan van de Shell-manifestatie 'Arti et Pectini' waarop kunstwerken van Shell-mensen worden tentoongesteld. De eerstvolgende expositie wordt gehouden in het najaar van 1983. Evenals in 1979 zal voor inzending in aanmerking komen eigen en oorspronkelijk werk van personeelsleden en gepensioneerden van Nederlandse Groepsmaatschappijen en van Billiton alsmede de niet bij de Groep werkzame leden van Shell teken- en schilderclubs. De volgende tentoonstelling, in 1983, zal in principe de navolgende categorieën omvatten:

- schilderijen
- aquarellen en gouaches
- tekeningen en grafiek
- beeldhouwwerk
- mozaïek en aanverwante technieken.

Waar zulks kan worden toegepast komt ook plastic als materiaal in aanmerking. Als richtlijn geldt dat van elke inzender ten minste één werk in de tentoonstelling zal worden opgenomen.



De tentoonstellingen zullen worden gehouden in Den Haag, Assen, Amsterdam, Klundert en Rotterdam. Voor elke categorie zal een eerste, tweede en derde prijs, alsmede eervolle vermeldingen worden toegekend. Voorts zal het publiek in de gelegenheid worden gesteld via een stembus zijn waardering tot uitdrukking te brengen. In 1979 maakten ruim 2000 bezoekers hiervan gebruik. In 1979 werden door 200 inzenders 734 werken ingediend waarvan er uiteindelijk 274 in de expositie konden worden opgenomen. De belangstelling voor deelname aan 'Arti et Pectini' groeit gestadig. De cijfers van de tot dusver gehouden tentoonstellingen tonen dat zeer duidelijk aan.

Bijzonderheden omtrent de uiterste inleveringsdatum en de plaatsen waar dat inleveren kan gebeuren zult u te zijner tijd in dit blad aantreffen.

Met moed en zelfvertrouwen

'Ze kijkt ons aan met moed en zelfvertrouwen. En ik hoop dat iedereen die hier langs loopt uit die blik een inspiratie voor zijn werk zal vinden.' Met deze woorden besloot de heer P. J. S. de Jong, Shell Nederland-commissaris, op 31 augustus zijn korte toespraak bij de onthulling van een in brons uitgevoerd portret van Koningin Beatrix. De kop, vervaardigd door de jonge beeldhouwer P  p   Grégoire, is geplaatst tegen een wand van gewassen grintbeton in de hal van het Shell-gebouw in Rotterdam, direct tegenover de ingang, zodat iedereen die het gebouw binnenkomt het onmiddellijk kan zien.

Tijdens de plechtigheid waren, behalve de beeldhouwer, vertegenwoordigers van ondernemingsraden en commissarissen aanwezig. President-directeur van Shell Nederland drs. A. C. Helfrich sprak een woord van welkom en noemde de heer De Jong als 'zee-officier, Oranjeman en voormalig eerste minister van het koninkrijk' bij uitstek geschikt om de

beeltenis van het staatshoofd te onthullen. In zijn toespraak vergeleek De Jong de monarchie met een grote onderneming als Shell. 'De monarchie geeft continuïteit in het bestuur van het land, zij betekent dienstbaarheid en handhaaft het evenwicht tussen alle stromingen in de samenleving. Ook Shell dient ten behoeve van allen die van ons afhankelijk zijn te zorgen voor continuïteit, dienstbaar te zijn en een evenwicht te handhaven in de verschillende energiestromen. De monarchie kan voor een onderneming als de onze een voorbeeld zijn.'

Met grote waardering sprak De Jong over de voortreffelijke uitbeelding van onze koningin, met veel lof voor de beeldhouwer die in zijn conceptie de intelligentie, humor, waardigheid, gezag en menselijkheid had verwerkt. Nadat hij het portret had onthuld konden de aanwezigen het met eigen ogen aanschouwen.



Personeelsfilm-voorstellingen

Traditiegetrouw zal ook dit najaar door Shell Nederland, in nauwe samenwerking met Shell Nederland Filmcentrale, een aantal personeelsvoorstellingen van Shell-films worden georganiseerd. De filmvoorstellingen zullen in twee plaatsen worden gehouden t.w.:

Den Haag, in het Babylon Theater, in het Centraal Station complex op:

- zaterdagmorgen 13 november
- woensdagavond 17 november
- donderdagavond 18 november
- vrijdagavond 19 november

Rotterdam, in het Zuidplein Theater (Rotterdam-Zuid) op:

- zaterdagmorgen 20 november
- zaterdagmorgen 27 november
- dinsdagavond 30 november

Voorts wordt overwogen om bij voldoende belangstelling, ook in Noord-Brabant een voorstelling te organiseren (mogelijk in of in de naaste omgeving van Breda) zodat aldaar wonende personeelsleden en gepensioneerden de films eveneens kunnen zien.

Iedere voorstelling duurt ongeveer twee uur. Er is een pauze van twintig minuten waarin u een kopje koffie zal worden aangeboden. Alle films zijn voorzien van Nederlands commentaar.

De toegang is voor personen van alle leeftijden en introducés zijn van harte welkom.

In het programma zijn een aantal boeiende films opgenomen die in opdracht van Shell zijn gemaakt:

- 'Het Shell-journaal'
- 'Het ontstaan van Aardolie'
- 'Olieraffinaderij'
- 'Tijd voor Energie'
- 'Charlie - Stad op Zee'

Nadere informatie over deze voorstellingen en de wijze waarop kaarten kunnen worden aangevraagd volgen in het novembernummer van dit blad. Mocht u belangstelling hebben voor het bijwonen van de voorstellingen, dan kunt u nu alvast een of meer van de hierboven vermelde data vrijhouden.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Felania
m.s. Felipes

(010) 130956

m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

(010) 130957

s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton

(010) 130958

s.s. Macoma
s.s. Marinula
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

(010) 130959

s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria

Verslag OR- en overlegvergaderingen

Een lange vergadersessie was het op 6 en 7 september jl. Niet alleen had de bestuurder een aantal mededelingen, maar ook de raad had van de achterban een aantal onderwerpen aangedragen gekregen, die om discussie vroegen.

Bijna was er op het laatste moment nog een kink in de kabel gekomen, omdat de geplande aflossing van Jan Alsmas en Albert Vrolijk niet op tijd kon worden gerealiseerd, terwijl Ruud Romijn ziek was geworden. Maar gelukkig kon, ten einde bij belangrijke beslissingen toch het voorgeschreven quorum van 12 stemmen te halen, Erik Petrusma telefonisch worden opgeroepen, omdat laatstgenoemd lid in Amsterdam een cursus volgde. Opluchting dus voor voorzitter Piet Huigen, die alle vergaderingen leidde (waarbij die op 6 september tot half twaalf 's avonds wel om geduld zijnerzijds vroeg).

Nieuw in de raad was hoofdwerktuigkundige Hans van der Schee (Groep A), die de plaats heeft ingenomen van hoofdwerktuigkundige Carl Fehrmann, die inmiddels is gepensioneerd.

Van Groep B heeft Gerrit Freeth verzocht, om persoonlijke redenen, van zijn taak in de O.R. te worden ontheven. In zijn plaats

OR-OR

is inmiddels Alg. Scheepsvakman K. G. J. Schefferlie benoemd tot lid van de O.R.

De veiligheidscijfers

Bestuurder A. L. Rasterhoff deelde op de 1e overlegvergadering mede, dat de veiligheidscijfers over het eerste halfjaar 1982 nog geen reden tot optimisme gaven. Weliswaar was de 'frequency rate' (het gemiddeld aantal ongevallen berekend over het aantal dienstdoende opvarenden) lager dan voorheen, namelijk 5,4, maar uitgesplitst in nationaliteit waren die voor Nederlandse en Spaanse scheepsgezellen hoog, namelijk 12,8 en 8,4 (voor Indonesische en Chinese scheepsgezellen resp. 2,8 en 0,0). Als de oorzaak en de omstandigheden daarbij worden betrokken, dan blijft de indruk dat bravuur, stoeien e.d. nog een te grote factor vormen.

Positief is, dat geen der bedrijfsongevallen te wijten was aan het niet gebruiken van de beschikbare veiligheidsmiddelen.

De aanwezige O.R.-leden vroegen zich bij intern beraad af of zij, met de ervaring die binnen de raad zelf – vertegenwoordigers uit verschillende

rangen – beschikbaar is, niet een positieve bijdrage konden leveren. Hiervoor zouden zij echter de beschikking moeten hebben over het beschikbare statistiek materiaal, bij voorkeur over de laatste 10 à 15 jaar. Aldus zou het mogelijk zijn na te gaan of verandering van werksituatie, van soort en grootte van de schepen van invloed is geweest op de ontwikkeling van het veiligheidscijfer.

De O.R. sprak haar teleurstelling uit over de benadering van de bestuurder en besloot deze kwestie als niet afgedaan te beschouwen doch er zich nader over te beraden.

Hoewel niet direct vallend onder veiligheids'cijfers' deelde de bestuurder ook mede, dat in het afgelopen halfjaar er een serie incidenten op en met een aantal van onze schepen is geweest, die voor

Veiligheidscijfers 1e halfjaar 1982 niet bemoedigend

Kustreizen voor walemployés alleen wanneer zakelijk gewenst

Personeelssituatie vloot geleidelijk minder somber

Plussers: een duidelijke zaak

Met alle waardering voor deze constructieve opstelling van de raad vroeg de bestuurder zich af of verstrekking van al dit cijfermateriaal over zo'n lange periode wel zinvol was. Hij achtte het beter 'niet om te zien, maar naar de toekomst te kijken'. Daarom suggereerde hij om bij een volgende gelegenheid de bedrijfsveiligheidsdeskundige C. A. Koppendraaiër, ter vergadering te noden om aldus gezamenlijk van gedachten te kunnen wisselen wat we gezamenlijk kunnen doen om veiliger te werken. Het zal er in wezen op neerkomen, aldus onze directeur, dat een weg moet worden gevonden om het veiligheidsbewustzijn meer te stimuleren.

Ofschoon de raad van mening bleef, dat inzicht in de 'werkstraat' – die nu anders is dan in het verleden – nodig bleef, bleef de bestuurder bij zijn mening, dat de veiligheid aan boord vanaf nu meer is gediend door rechtstreeks bevorderen van het veiligheidsgebeuren dan door een nog grotere papier-exercitie.

hem aanleiding vormden een brief aan alle gezagvoerders te richten. Analyse van de gebeurtenissen heeft namelijk uitgewezen, dat in de meeste gevallen 'menselijk falen' aan die gebeurtenissen ten grondslag heeft gelegen. Soms is voorgeschreven controle niet uitgeoefend, in andere gevallen is geen controleprocedure opgezet. Gebeurtenissen als smokkel, aanvaring – hoe licht ook – en 'geboeid' zitten doen afbreuk aan onze goede reputatie, hetgeen nimmer maar zeker niet wanneer wij onze diensten aan derden aanbieden, kan worden getolereerd. Afgezien daarvan betekenen dergelijke voorvallen kostenverlies, zelfs wanneer de schade door verzekering wordt gedekt. Immers, de premie wordt elk jaar weer gebaseerd op de door verzekeraars in vorige jaren opgedane ervaring. Veilig varen dient in *elk* opzicht hoog in het vaandel van Shell-tankers te blijven staan.

Kustreizen walemployés

De indruk bestond, dat de mogelijkheid voor walemployés om een kustreis, ook wel oriëntatieris genaamd, mee te maken op een tanker, niet meer werd gebruikt. Dit ten onrechte, aldus de bestuurder, want in principe komt elke walemployé voor wie het vanwege zijn of haar werk gewenst is een tankerreis mee te maken, hiervoor in aanmerking. Niet vergeten moet echter worden, dat degenen werkzaam in een DFM-afdeling hetzij vroeger beroepshalve al voeren hetzij vanwege hun huidige werkzaamheden nog reizen meemaken. Met andere woorden: gegadigden zijn alleen te vinden in de overige afdelingen. Totaal 12 employés vroegen via hun beoordelingsformulier om een kustreis te mogen meemaken. Voor zes hiervan is



dit ook zakelijk gewenst; al naarmate de gelegenheid zich voordoet, de werkzaamheden dit toestaan en zij zelf geen privé-redenen aanvoeren die aan boord stappen verhinderen, zullen zij zo'n reis maken.

Op een desbetreffende vraag stelde de bestuurder wel, dat het automatisch toestemming verlenen voor zo'n reis na b.v. 15 of 20 dienstjaren, zoals in het verre verleden gangbaar, niet meer van toepassing is. Zo'n reis moet zakelijk gewenst zijn.

Personeelssituatie vloot

De situatie op de wereld-tankermarkt vertoont beslist nog geen tekenen van herstel. Van de 345 miljoen ton beschikbare scheepsruimte voor vervoer van ruwe olie en olieproducten (dat is dus inclusief de ore/bulk/oil schepen, de zgn. OBO's), is in grote lijnen 60 miljoen ton momenteel opgelegd, wordt 60 miljoen niet gebruikt door 'slow steaming', 20 miljoen ton ingezet als 'floating storage', vaart 30 miljoen ton met 'dead-freight', wacht 10 miljoen 'op orders' en blijft door andere oorzaken nog 20 miljoen ton ongebruikt. Dat wil zeggen, dat van de 345 miljoen ton die beschikbaar is, 200 miljoen niet wordt gebruikt voor het oorspronkelijke doel, namelijk vervoer van olie en olieproducten. In wezen een verslechtering ten opzichte van 6 tot 12 maanden geleden.

Deze penibele situatie, met name in de 'bulkvaart', is ook merkbaar in de resultaten en beslissingen van andere Nederlandse tankerreders. Daarnaast vindt in bij voorbeeld Abu Dhabi vlootuitbreiding plaats (4 nieuwe produktentankers zijn besteld), terwijl in 1981 de Saudi-Arabische vloot de snelstgroeiende ter wereld was. Een somber beeld dus voor Westerse reders, waarbij de mogelijkheden voor Shell Tankers om personeel uit te lenen zich nauwelijks voordoen. Tenzij – en dit ter beantwoording van een vraag van een der leden – wij een soort uitzendbureau voor tankerpersoneel t.b.v. buitenlandse reders zouden worden, hetgeen nadrukkelijk niet de bedoeling is.

Desondanks – en dat was dan toch een positief geluid – begint er geleidelijk lijn te komen in het surplus aan vlootpersoneel waarmee wij nu reeds geruime tijd worstelen. Het probleem is nog niet geheel opgelost, maar er zit dank zij alle genomen maatregelen en de tot dusverre getoonde flexibiliteit zodanig schot in, dat per 1 oktober zelfs weer een aantal promoties kunnen worden doorgevoerd.

Ook zullen alle lopende verplichtingen ten opzichte van bursalen met 'plus'-opleiding worden gehonoreerd, hetgeen betekent dat dit jaar ongeveer 25 plussers in onze dienst zullen treden.

Plussers: duidelijke zaak

Juist onder enkele plussers was in het voorjaar enige ongerustheid ontstaan, omdat zij ondanks hun plaats op de ranglijst en ondanks goede conduites, werden gepasseerd bij promoties tot 3e stuurman. Weliswaar ontvingen zij een schrijven van de Maatschappij, waarin werd gezegd dat de reden daarvan

uitsluitend was het tekort aan ervaring in de rang van 4e stuurman, doch het gevoel ontstond, dat toch met twee maten werd gemeten. Immers, enkele andere 4e stuurlieden die geen plus-diploma hebben behaald, zijn kortgeleden wel gepromoveerd. Reden om de Ondernemingsraad in te schakelen, die hierover opheldering vroeg.

Het hoofd van de afdeling Personeel, C. van Dalen, die onze bestuurder tijdens de twee overlegvergaderingen vergezelde, nam ter vergadering alle mogelijke ongerustheid weg over de 'vermeende' achterstelling van plussers. Alleen al uit het besluit – zo verklaarde hij – dat dit jaar alle verplichtingen ten opzichte van bursaal-plussers ten volle worden gehonoreerd, blijkt wel dat Shell Tankers in deze opleiding blijft geloven. Ook de experimenten met SGO's (semi-geïntegreerde officieren) wijzen in dezelfde richting. Dat het besluit tot indienstneming van circa 25 plussers pas in september viel komt alleen doordat de Maatschappij de verplichtingen tegenover het eigen personeel nog hoger acht.

Ter verduidelijking voerde Van Dalen nog aan, dat plussers op de bestandlijst in dezelfde groep komen als hun oorspronkelijke jaargenoten zonder het plus-diploma. Dit betekent, dat zij op hun minst gelijke promotiekansen hebben, al kan dit in het begin wel eens wat anders lijken. Zo moesten bij promotie van 4e stuurman tot 3e stuurman in april van dit jaar enkele plussers (vijf) tijdelijk worden gepasseerd, omdat zij slechts één periode als 4e stuurman hadden gevaren. Betrokkenen hebben daarover een – toegegeven: wat magere – brief gehad, die op individuele basis is toegelicht. Aangezien zij hun proforma plaats behouden, heeft dit bij verdere promotie géén nadelige invloed.

Door de introductie van een aparte gageschaal voor plussers is er ook geen financieel nadeel. Vanaf het moment van indiensttreding ontvangen zij dezelfde, na een jaar zelfs iets hogere gage dan de 3e stuurman/4e werktuigkundige.

Overigens zal het gehele probleem in de toekomst minder gaan spelen, want het beleid blijft nu gericht op het aannemen van plussers, een duidelijke zaak.

Door het Directoraat-Generaal van Scheepvaart en Maritieme Zaken is vorig jaar medegedeeld, dat voor BMS'ers en BSM'ers voor de eerstvolgende rang (B/S II) de vaartijd in beide disciplines meetelt.

Wachtassistenten

De O.R. heeft van een ex O.R.-lid bericht ontvangen dat een regeling die gemaakt is in overleg met de Vloot-O.R., met name dat wachtassistenten na zelf ontslag genomen te hebben na het – binnen redelijke tijd – behalen van het diploma A weer in dienst zullen worden genomen als werktuigkundige, niet wordt nagekomen. Aangezien van deze verandering in de regeling bij de O.R. niets bekend was, werd deze kwestie aan de bestuurder voorgelegd, die als volgt reageerde: Toen er medio 1980 een groot tekort was aan werktuigkundigen, waardoor de aflossing voor verlof ernstig gevaar liep, werd door de Ondernemingsraad de vraag gesteld of de Maatschappij

wachtassistenten met VD diploma studieverlof wilde verlenen voor het A-diploma. De Maatschappij heeft daarop toen negatief gereageerd, maar wel gezegd dat men wachtassistenten met VD die, na studie voor eigen rekening, binnen redelijke tijd het A-diploma behaalden en als wachtassistent goed hadden voldaan, wederom in dienst wilde nemen.

Let wel: er was toen een tekort aan werktuigkundigen!

Eind 1980 is in een gesprek met de PLA-commissie een ander aspect aan de orde geweest, namelijk dat er een probleem was met het lage carrièretempo van BM'ers en BMS'ers ten opzichte van BS'ers en BSM'ers. Dit probleem kon worden opgelost door VD'ers aan te trekken, die op een aantal schepen de plaats van 5e werktuigkundigen zouden innemen. Daarbij is duidelijk gesteld, dat het niet de bedoeling was dat wachtassistenten zouden doorstromen naar de rang van 4e werktuigkundige. Het moet toch duidelijk zijn, aldus Van Dalen, dat als er géén behoefte is aan VD'ers met A-diploma, wederindienstneming niet kan worden overwogen. Trouwens, pas enkele maanden geleden is de wachtassistenten schriftelijk medegedeeld, hoe de situatie bij Shell Tankers is en is men geïnformeerd over de mogelijkheden bij de NAM.

De situatie is enigszins vergelijkbaar met de bursalen (niet-plussers) die wij dit jaar,

OR-OR

ondanks dat zij gedurende vier jaar met ons een beursverband hadden, hebben ontheven van de verplichting bij ons te komen varen, juist omdat de situatie, d.w.z. de behoefte aan personeel, zich gewijzigd heeft.

De O.R. is van mening, dat haar de mogelijkheid is onthouden om zich, bij verandering van een afgesproken regeling, een oordeel over de verandering te vormen. Zij is van mening dat indien de Maatschappij een gemaakte regeling wil veranderen diegene met wie de regeling is afgesproken dient te worden gehoord en zal dit onderwerp nader bestuderen. Naar de mening van de Maatschappij dient de in 1980 gedane toezegging, die geen 'overeenkomst' met de O.R. was, in het licht van de toen heersende situatie bekeken te worden.

Regeling aankomst- en vertrektijden

Uitvoerig is door een groep opvarenden van een onzer schepen met de Maatschappij en de O.R. gecorrespondeerd over de toepassing van de uniforme regeling omtrent aankomst- en vertrektijden. Reden hiertoe was dat deze regeling onder ogenschijnlijk dezelfde omstandigheden

op verschillende schepen niet uniform wordt toegepast. De bestuurder verklaarde dat hoewel door onbegrip de regeling wel eens verkeerd zal zijn gehanteerd, het erom gaat hoe de situatie thans is. In dit opzicht verklaarde hij met nadruk, dat het een uniforme regeling betreft en dat bij geconstateerde afwijkingen van maatschappij-zijde wordt ingegrepen.

Barprijzen

Bij een grote groep collega's was ongerustheid ontstaan, omdat men meende dat de barprijzen onnodig hoog werden als gevolg van het doorberekenen daarin van 'representatie' en 'overschotten bij verkoop van schepen'. In dit opzicht kon de bestuurder alle misverstand wegnemen door nadrukkelijk te verklaren, dat de kosten hiervan buiten de exploitatie-cijfers van de bar worden gehouden en dat dus niemand hiervan de dupe is.

Uw pensioen

Het kan zijn, dat de laatste bulletins van de COR (de Centrale Ondernemingsraad van Shell-maatschappijen in Nederland) u zijn ontgaan. Ze worden weliswaar aan alle schepen gezonden en liggen voor een ieder aan de wal beschikbaar bij de info-stands, maar in de stroom van informatie kan de inhoud ervan aan uw aandacht zijn ontsnapt. Toch wordt hierin een zeer belangrijk punt aangeroerd

OR-OR

waarvan de gevolgen ons allen – vroeg of laat – raken, namelijk de 'pensioenstudie'. En juist omdat de O.R. besloten heeft tot de instelling van een 'Commissie Pensioen-Aangelegenheden' willen wij hieronder de zaak nog eens kort samenvatten.

Pensioenstudie

De Shell-pensioenregeling is ook nu nog een van de betere pensioenregelingen in Nederland. In het verleden aangebrachte aanpassingen hebben daaraan wezenlijk bijgedragen. Nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen nopen echter opnieuw tot bijstelling. Het betreft daarbij bijvoorbeeld de pensioenbreuk, de verwachte pensioenplicht en de gelijke, zelfstandige rechten en plichten van man en vrouw. Ook de ontwikkelingen op het vlak van regelingen voor vervroegd uittreden en de gevolgen voor de pensioenen van een eventuele verdere inkomensdaling voor 'actieven' spelen een rol.

De vraag die dan op een gegeven moment naar voren komt is of een nieuw op te stellen en daardoor duurzame, overzichtelijke regeling met een grote innerlijke samenhang niet de voorkeur verdient boven een zoveelste aanpassing. Daarom wordt nu binnen Shell gestudeerd op een fundamentele

O.R.-allerlei

- Tot de volgende vergadersessie (oktober) zal de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, kortweg de CDA, bestaan uit Piet Huigen – voorzitter, Wouter Kalkman – secretaris, John van Kesteren – vlootlid en Lenny Kosten –, wallid.
- Geheel volgens de Wet op de Ondernemingsraden werkt onze O.R. thans met een door de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij goedgekeurd Voorlopig Reglement. Echter, voor 1 maart 1983 dient een definitief reglement gereed te zijn. De Reglementscommissie maakt reeds goede vorderingen met de samenstelling hiervan en hoopt het concept op de oktober-vergadering aan de O.R. ter goedkeuring te kunnen aanbieden. De bespreking hiervan zal wel een extra zitting noodzakelijk maken.
- Momenteel wordt het programma samengesteld voor een in februari a.s. te houden retraite van de O.R., waarop alle leden aanwezig dienen te zijn.
- Bij terugkeer in Nederland komen zeevarenden die na aankomst Zestienhoven/Schiphol niet meer per openbaar vervoer huiswaarts kunnen keren, tot nu toe in aanmerking voor een vergoeding van f 75,— voor overnachting. Vanwege de prijsstijgingen is deze vergoeding verhoogd tot f 90,—.
- In antwoord op de vraag wat de positie is van de scheepsvakman I en II die niet over de ogen/orenpapieren beschikken en die mogelijkerwijs te werk zouden kunnen worden gesteld in een andere scheepsorganisatie, antwoordde de bestuurder dat de Wet voorschrijft dat niet alle, maar ten minste zes opvarende gezellen die papieren in hun bezit dienen te hebben.

herziening van uitgangspunten en wordt er gewerkt aan een geheel nieuwe opzet voor een Shell-pensioenregeling. De COR-'Shell' en zijn Pensioencommissie worden daarbij betrokken overeenkomstig de gemaakte afspraken.

Nieuwe Commissie

Als wordt bedacht, dat voor zeevarenden ook nog de bepalingen gelden van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, dan moet het een ieder duidelijk zijn dat Wouter Kalkman, één van onze vertegenwoordigers in de COR en tevens lid van de pensioencommissie van de COR, zich gaarne gesteund wil zien door deskundig advies van anderen. Om die reden heeft onze O.R. de Commissie Pensioen-Aangelegenheden ingesteld, waarin 4 O.R.-leden en 2-buiten-leden zitting nemen. Onder buiten-leden te verstaan collega's van Shell Tankers, die als deskundig op dit moeilijke gebied – zowel in sociaal als financieel opzicht – kunnen worden beschouwd. Zodra de namen bekend zijn, zal hiervan mededeling worden gedaan.

Grensbedragen

In vorige COR-overlegvergaderingen is met nadruk ingegaan op de volgens de COR onjuist gevolgde procedure bij de verlaging van de grensbedragen. De Pensioencommissie lichtte de COR tevens toe dat deze aanpassing, inhoudelijk gezien, zeer waarschijnlijk ten onrechte is doorgevoerd, omdat er in de berekeningsmethode in het verleden een onnauwkeurigheid is geslopen. Bij de bestaande methode wordt namelijk aangenomen dat verzwaaring van de premiedruk voor actieven door de Maatschappij volledig wordt gecompenseerd. Omdat de gepensioneerden deze sociale verzekeringspremies niet betalen, wordt dit via de gebruikelijke methode voor de pensioenen gecorrigeerd. Worden de premies echter niet meer volledig gecompenseerd, zoals de laatste jaren het geval is (denk daarbij bij voorbeeld aan uw salarisafrekening over de laatste twee maanden) dan is een

totale correctie van pensioenen natuurlijk niet meer op zijn plaats en had de berekeningsmethode aan dit feit aangepast moeten zijn.

Alle COR-afgevaardigden die lid zijn van het Shell Pensioenfonds vonden om deze reden, dat een tijdelijke maatregel de negatieve effecten van de recente verlaging van de grensbedragen zou moeten opvangen zolang de nieuwe pensioenformule er nog niet is. Het voorstel voor deze tijdelijke maatregel houdt in dat grensbedrag I gelijk gesteld wordt aan de franchise. De bestuurder van SN zal worden gevraagd de invoering van het voorstel met terugwerkende kracht tot de datum van de verlaging, bij de Raad van Bestuur te bepleiten.

Duurtetoelagen

Korting op inkomens is aan de orde van de dag. Zo werden begin dit jaar de gepensioneerden opgeschrikt met de mededeling dat bij de vaststelling van een eventuele volgende duurtetoelag op pensioenen rekening zal worden gehouden met een mogelijke verdere loonmatiging in 1982. De Pensioencommissie legde aan de COR enkele argumenten voor op grond waarvan van een korting op duurtetoelagen geen sprake zou mogen zijn. Duurtetoelagen op ingegane pensioenen worden sinds vele jaren vastgesteld aan de hand van de gestegen kosten van levensonderhoud. Het Shell-pensioen is daardoor in principe waardeverast. Het korten op duurtetoelagen betekent dan ook aantasting van de koopkracht én van het tot nu toe gevoerde beleid. De stelling 'iedereen moet inleveren, dus ook de gepensioneerde' zou door zijn simpelheid enig begrip kunnen oproepen. De Pensioencommissie en alle COR-leden die werknemers vertegenwoordigen die lid zijn van het Shell Pensioenfonds lieten er geen twijfel over bestaan het volstrekt niet eens te zijn met een dergelijke benadering.

De COR stelde zich achter de Pensioencommissie en zal op eigen initiatief aan de hand van vele argumenten de Bestuurder van Shell Nederland dringend verzoeken al het mogelijke te doen om het korten op duurtetoelagen op ingegane pensioenen te voorkomen. De Bestuurder zal tevens worden verzocht duidelijk te maken welke redenen men ziet om een dergelijke maatregel te overwegen.

De COR realiseerde zich bij de bespreking van grensbedragen en duurtetoelagen zeer wel dat de fundamentele discussie over 'de verhouding van salarissen en pensioenen in de toekomst' onontkoombaar is.

B-Dienst

Diensttijd welke voor bepaalde perioden is doorgebracht in zogenaamde 'B-gebieden' leidt binnen zekere grenzen, evenals bij actieve vlootdienst, tot verlaging van de pensioengerechtigde leeftijd. B-gebieden zijn alle landen buiten Europa, Noord-Amerika, Australië, Nieuw-Zeeland en een aantal landen in Zuidelijk-Afrika.

In de overlegvergadering van 15 september zou de Bestuurder van Shell Nederland mededeling doen van de eventuele afschaffing van deze B-dienst. Shell Nederland informeerde de COR aan de hand van de notitie uitvoerig over het waarom hiervan, zodat de COR zich op een eventuele reactie kon beraden. Samengevat komt het er volgens deze notitie op neer dat, onder de veranderde omstandigheden het werken in bepaalde geografische gebieden geen reden meer kan zijn voor een verplicht kortere loopbaan. SN stelt zich bij deze aangelegenheid op het standpunt, dat de COR niet bij de besluitvorming hoeft te worden betrokken. De reden is dat het een Groepsbesluit betreft, dat bovendien betrekking heeft op tewerkstelling buiten Nederland.

De COR heeft met deze benadering enige moeite. De raad hoopt en verwacht namelijk dat over de afschaffing van de B-dienst met SN kan worden gesproken vóórdat daartoe zal worden besloten.

Beoordelingen

Voor vloot en wal zijn er, zoals bekend, aparte 'beoordelingsformulieren'. Deze en de wijze van verdere afhandeling kwamen ter sprake op de vergadering, waarbij het de O.R. wat het vlootpersoneel betreft, met name ging om de opgedane ervaring met de nieuwe conduites.

'Positief', zo luidde het antwoord. Zij blijken een duidelijke verbetering te zijn. Beoordelaars die (nog) niet voldoende gebruik maken van de mogelijkheden die het formulier biedt, krijgen bij kantoorbezoek hierover aanwijzingen. Overigens: wel degelijk staat het beoordeelde, dus de persoon over wie de conduite wordt uitgebracht, vrij om –

Gedenkboek

Ter vergadering deelde de bestuurder mede dat, in verband met komende maatschappij-jubilea, aan Wim Wouters opdracht is gegeven tot het samenstellen van een gedenkboek over de Nederlandse Shell-vloot. Omdat hiermee naar schatting een jaar werk is gemoeid zijn zijn werkzaamheden in DFP/4, de sectie personeelsvoorlichting, voor een groot deel aan zijn collega Ruud Kleijn overgedragen. De OR sprak haar waardering uit over dit initiatief waardoor een wens van zowel Shell Tankers als Wim Wouters in vervulling zal gaan.

Aanwezig waren de volgende OR-leden;

Groep A: W. Kalkman, J. A. van Kesteren, J. H. S. van der Pas, J. van der Schee, F. A. M. Vergroesen

Groep B: H. A. Groenendijk, W. W. Huygen, R. P. L. Verhoeve

Groep C: J. van Duuren, P. J. Huigen, H. P. J. Kosten

indien hij meent dat het formulier niet optimaal is benut – hierover opmerkingen te maken op het formulier zelf alvorens zijn handtekening te plaatsen. Wat de wal-'beoordelingsronde' betreft, d.w.z. niet alleen de invulling en bespreking van de formulieren op de sectie, maar ook de evaluatie die daarna op de afdeling Personeel plaatsvindt, deze is inmiddels voor het lopende jaar afgesloten.

Als wordt bedacht, dat het nog maar enkele jaren geleden is, dat de beoordelingsformulieren soms werden ingevuld zonder dat betrokkene van de inhoud op de hoogte was, dan heeft toch vrij snel een grote omwenteling plaatsgevonden. De formulieren worden nu, na lezing, door hem of haar getekend en – al gebeurt dat nog maar incidenteel – van een opmerking of aanvulling voorzien.

Overigens is het frappant, dat in 1980 nog 39 walcollega's de wens te kennen gaven niet voor een functie elders in aanmerking te willen komen, welk aantal bij de laatste ronde bleek te zijn gedaald tot 29. In 1980 wilden 24 best eens praten over een

functie elders, in 1981 (en over dat jaar gaan de laatste beoordelingsformulieren) waren dit er al 44. Of men ook de tijdsverandering heeft begrepen.

Totaal 32 walcollega's hebben om aanvullende training gevraagd. Een deel hiervan wordt nog dit jaar gehonoreerd.

Zoals wellicht bekend, worden beoordelingsformulieren van OR-leden (en ex-OR-leden) ook nog door de bestuurder met hen besproken o.a. om te waarborgen, dat de OR-werkzaamheden door de directe chef niet zouden kunnen

OR-OR

worden aangevoerd als belastend voor de carrière van betrokkenen. Daarbij valt op, dat menig ex-OR lid met nadruk verklaart de tijd aan dit werk besteed als bijzonder leerzaam te hebben ervaren.

Gevraagd

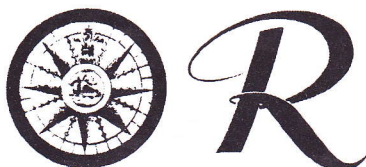
Welke collega met ontwerp-respectievelijk tekentalent is bereid de OR te helpen met het ontwerpen van een briefhoofd? Reeds geruime tijd is er behoefte aan een nieuw briefhoofd voor agenda's, brieven e.d., die van de ondernemingsraad uitgaan. In zo'n briefhoofd, te gebruiken op A-4 formaat papier en niet groter dan zes cm van de bovenrand af gemeten, moet zowel OR (eventueel voluit) alsmede de

naam Shell Tankers figureren.

Er staat geen boekenbon tegenover, maar wel de eer het eigen ontwerp van uw OR jarenlang op alle schepen en aan de wal te zien circuleren.

Zet uw naam op een apart velletje papier, doe dit bij uw ontwerp en richt het geheel aan het Secretariaat van de OR, p/a Shell Tankers B.V., Rotterdam.

Wie tekent nieuw briefhoofd?



shell tankers

'Het grootste smeerolieblik van Shell, maar wel met statiegeld'. Zo noemde Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland BV en lid van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers BV in zijn speech de even tevoren gedoopte en tewatergelaten produktentanker 'Cardissa'.

Maar laten we eerst even teruggaan naar de gebeurtenissen die plaatsvonden voordat deze ietwat oneerbiedig overkomende woorden werden uitgesproken in Helfrich's toespraak.

Ruim vier maanden nadat de eerste van de twee in oktober 1980 door onze maatschappij bij de Verolme Scheepswerf te Heusden bestelde 19.990 ton draagvermogen metende produktentankers tewater werd gelaten, was ook de bouw van de tweede zo ver gevorderd dat het casco aan het water kon worden toevertrouwd.

Bouwnummer 987

Zaterdag 28 augustus jl. tegen tien uur 's morgens arriveerden de eerste genodigden op het werfterrein. Deze plek was niet al te moeilijk te vinden geweest want van veraf waren de grote werfkransen in het vlakke land van Heusden en Altena al duidelijk waarneembaar. Dichterbij gekomen werd ook het op de helling liggende schip groter en groter. Ontdaan van bouwsteigers, geheel vrij en glanzend van de aangebrachte verflagen op de romp lag bouwnummer 987 op de officiële naamgeving en de direct daaropvolgende stapelloop te wachten.

Steeds meer mensen stroomden het werfterrein op, genodigden en belangstellenden. Onder de genodigden bevonden zich ook ruim 25 collega's, merendeel vlootmedewerkers met introducés, die door loting zich een plaatsje hadden kunnen verwerven bij dit evenement. Het weer had niet beter kunnen zijn die dag: een heerlijk warm zonnetje en weinig of geen wind. Vele vaders en moeders die in de directe omgeving van de werf wonen hadden, met hun kroost, een strategisch plekje uitgezocht om de tewaterlating van heel dichtbij te kunnen zien.

Je hoorde legio opmerkingen, links en rechts: 'Zou 'ie wel blijven drijven straks?' 'Als ze hem niet af kunnen remmen vliegt die boot gegarandeerd aan de andere kant het weiland in'. Een in de buurt staande, in overall gehulde man, ontzenuwde alle praatjes in één klap. 'Julie denken toch niet dat er hier voor het eerst een schip van de helling gaat, wel?'

Bergse Maas tegemoet

Op het bordes, voor de hoog optorende boeg van het schip, verzamelden zich de genodigden rondom de doopmoeder, mevrouw Th. O. de Ruiter van der Jagt, echtgenote van Ir. H. de Ruiter, voorzitter

van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers BV. Even na elf uur was het zover. Na het uitspreken door de doopmoeder van de woorden 'Hierbij doop ik u 'Cardissa' en wens u en uw bemanning een behouden vaart' spatte de traditionele fles champagne tegen de stalen scheepshuid met een doffe klap uiteen. Een koord werd met een zilveren bijltje doorgehakt en iedereen hield even de adem in . . . Het schip weifelde even maar gleed dan snel, steeds sneller over de dik in het vet gezette glijgoten het water van de Bergse

orders door Nederlandse rederijen bij de Nederlandse scheepsbouw zijn geplaatst. Deze steun moet onveranderd worden voortgezet. De crisis in de wereldscheepsbouw duurt langer dan men aanvankelijk aannam. Niet in 1985, zoals indertijd werd voorspeld, doch pas in 1990 zal het niveau van de afgeleverde tonnage eerst weer terug zijn op dat van de (goede) jaren 1975/77. Na nog enkele technische details van de 'Cardissa' te hebben genoemd richtte de heer Rijke zich tot, wat hij noemde 'de belangrijkste persoon bij een tewaterlating: de

Nu ook tweede tanker tewater

Maas tegemoet.

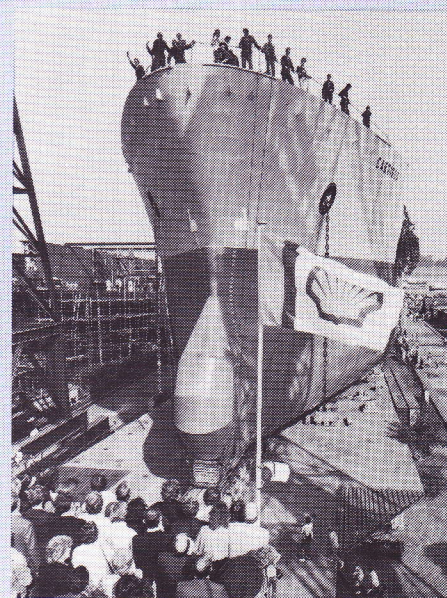
Dit gebeurde onder luid applaus en het doordringende geluid van sirenes en scheepshoorns. Terwijl een orkest het Wilhelmus speelde werd de 'Cardissa' door de op de rivierbodem verankerde zgn. peuren afgeremd. Dat afremmen ging verbazingwekkend snel. En nog voordat het schip geheel stil lag ontfermden de gereedliggende sleepboten zich over het hulpeloze, dwars in de rivier liggende, scheepscasco. Bij het zien op deze warme zomerdag van de namen van de assisterende sleepboten moest je onwillekeurig even grinniken: 'Noordpool' en 'Spitsbergen'. De derde sleper ging schuil achter de 'Cardissa'. Wellicht de 'Zuidpool'?

Kansen

Na afloop van de tewaterlating, het buitengebeuren, begaven de genodigden zich naar het vervolg van de ceremonie dat plaatsvond in een grote, op het werfterrein, opgezette tent. Hier werd een aantal toespraken gehouden. Als eerste kwam aan het woord de heer A. Rijke van de Raad van Bestuur van RSV. Na de aanwezigen welkom te hebben geheten dankte hij vervolgens de opdrachtgever voor het gestelde vertrouwen in de werf en zei dat de 'Cardissa' in een zodanig tempo zal worden gecompleteerd dat het schip op de contractuele opleveringsdatum, eind januari 1983, aan Shell Tankers BV kan worden opgeleverd.

De heer Rijke wees er op dat, niettegenstaande de sombere berichten, er nog toekomst is voor de Nederlandse scheepsbouwers. Met name voor de bouw van geavanceerde en speciale schepen, zoals de 'Cardissa' en de 'Caurica', liggen er zeker kansen. De combinatie van Investeringspremie Zeescheepvaart en WIR heeft er tevens toe bijgedragen dat de laatste jaren meer

doopster. Zij geeft het schip een naam, neemt de laatste beletselen weg, zoals dat in mooie woorden heet, waarna het schip voor de eerste keer zijn element kiest en daarmee dus eigenlijk wordt geboren'. Als herinnering aan deze belangrijke dag bood hij mevrouw De Ruiter een sieraad aan. Daarna riep hij de



aanwezigen op om het glas te heffen op een behouden vaart van de 'Cardissa', op al haar opvarenden, op het zakelijk succes van Shell Tankers BV en 'last but not least' op de gezondheid van de doopster.

Investeren

Tweede spreker was de heer Helfrich. Natuurlijk was zijn, tot grote hilariteit van de aanwezigen, gemaakte opmerking over 'het grootste smeerolieblik van Shell' gekscherend bedoeld. Uit zijn verdere toespraak hebben wij enige passages gelicht. 'Met de bouw van de "Cardissa" en de "Caurica" was in totaal een

investering van 130 miljoen gulden gemoeid. Bij het investeren in tankers zoals deze is gekozen voor een hoogwaardig scheepstype, dat overal kan worden ingezet en, doordat het vele soorten lading kan vervoeren, over een maximale operationele flexibiliteit beschikt. Het behoeft geen nader betoog dat investeren tevens de nodige werkgelegenheid meebrengt. Vooral het investeren in een primaire industrie heeft een duidelijk stuwend karakter voor wat betreft het werkgelegenheidseffect'.

Vervolgens rekende Helfrich aan de hand van de bouw van de 'Cardissa' zijn gehoor voor, dat van de in totaal 2000 manjaren werk die het bestaan van het schip kunnen garanderen, circa 1300 manjaren werk buiten Shell terecht komen. 'De werkgelegenheid die door de eigen investeringsactiviteit buiten onze onderneming wordt gecreëerd, is aanzienlijk groter dan die binnen de eigen poorten in stand wordt gehouden'.

Vlees en bloed

Hij zei dat er dit jaar door Shell in Nederland voor ruim 1,4 miljard zal worden geïnvesteerd en dat er voor volgend jaar voor circa 1,7 miljard gulden geïnvesteerd zou kunnen worden.

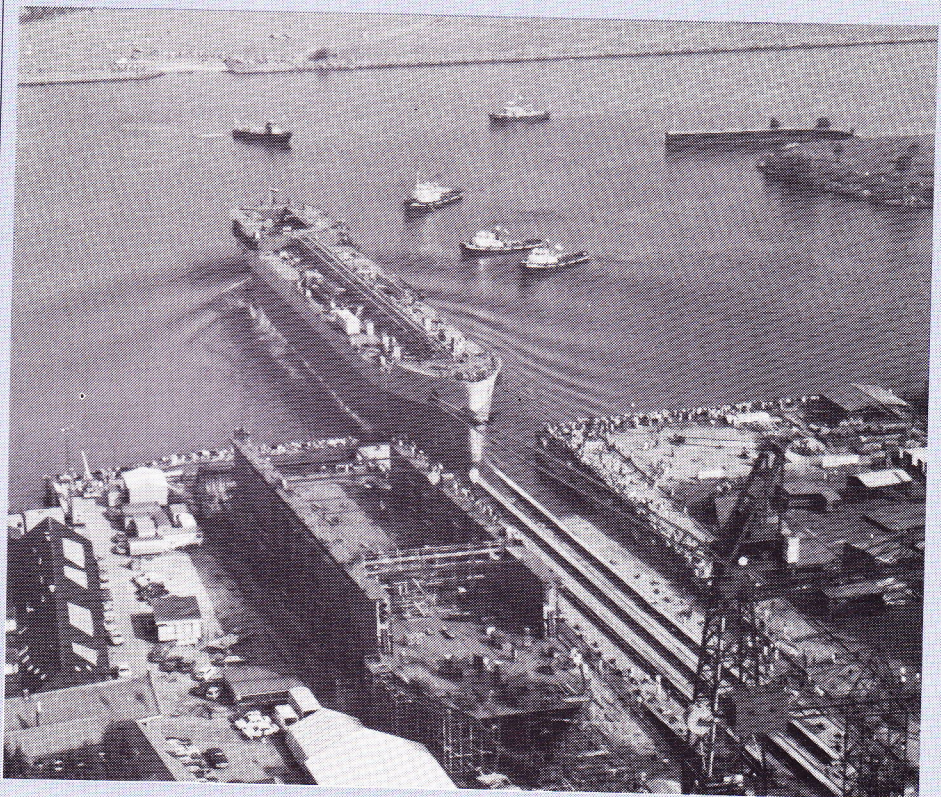
'Investeren is ons vlees en bloed' merkte hij op 'maar voor dit investeren moet ruimte zijn'. Voor wat de mogelijkheden tot investeren betreft zag Helfrich in Nederland nog ruimte genoeg. Zo er al wolven aan de investeringslucht zouden zijn dan dienen we die voornamelijk te zoeken in het feit dat er voor investeringen ook ruimte *gelaten* moet worden.

'Allereerst is het bij investeren vereist dat er over voldoende financiële middelen kan worden beschikt. Wat dit betreft zou het aangekondigde voornemen van de regering om de winsten uit wat wordt genoemd de kleine velden af te romen, een factor kunnen zijn die, tenzij compenserende maatregelen worden genomen, voor bij voorbeeld de exploratie-inspanningen een duidelijk nadelige werking zou kunnen hebben.

Een tweede, zeer belangrijke factor in het geheel, is het totaal aan regels voor vergunningen dat steeds ingewikkelder wordt, alsook veeleisender en tijdrovender, waarschuwde hij.

Vesting Heusden

Op het eind van zijn toespraak ging Helfrich een ogenblik in op de relatie tussen de scheepsbouw en de oudheid van het vestingstadje Heusden. Het schilderachtige Heusden wordt thans gerestaureerd en in dit verband overhandigde hij een cheque aan een vertegenwoordiger van het Orgelfonds van de Nederlands Hervormde Kerk, de heer G. Schipper. Het geld zal worden gebruikt voor de restauratie van het monumentale 18e-eeuwse orgel.

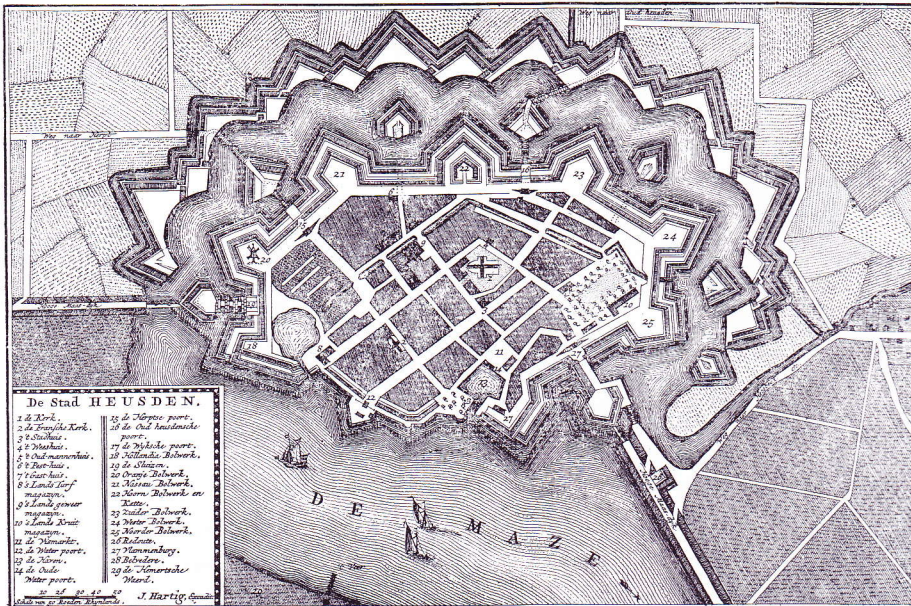


De voorzitter van de ondernemingsraad van de Verolme Scheepswerf Heusden, de heer A. van der Mooren, ontving het eerste exemplaar van een oud-Hollandse tegel, een geschenk van STBV aan het werfpersonnel. Aan alle werknemers van de Heusdense werf is in de week volgende op de tewaterlating een exemplaar van deze tegel, voorstellende een zeemeermin op een schelp, uitgereikt.

Tot slot kreeg mevrouw de Ruiter, peetmoeder van de 'Cardissa', namens onze maatschappij, een in kristal gevatte 'Cardissa-schelp', als een blijvend aandenken aan deze dag.

Niet de grootste

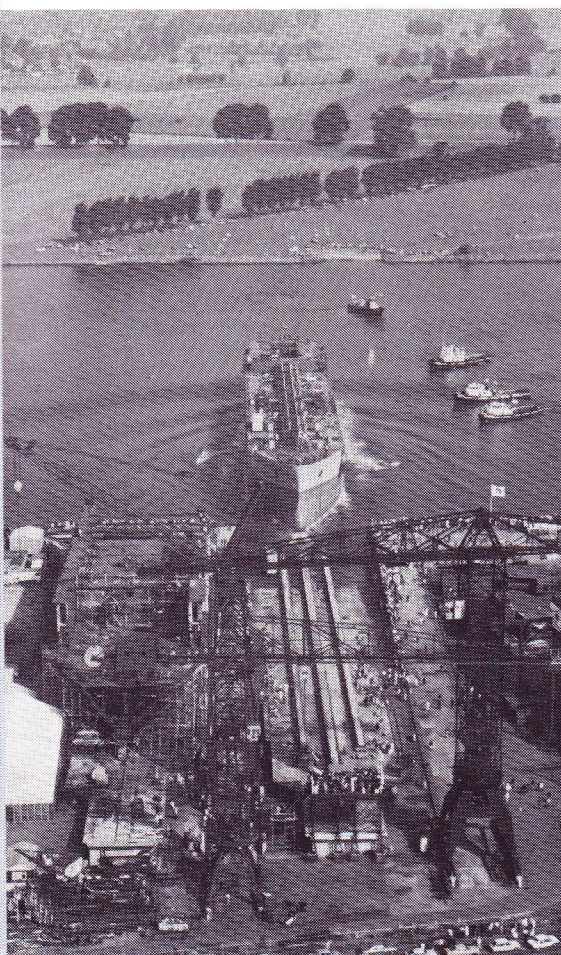
Mevrouw de Ruiter beklom, als laatste in de rij, het spreekgestoeite. Zij dankte voor de ontvangen uitnodiging voor het dopen en tewaterlaten van de 'Cardissa'. Tevens sprak zij haar grote dank uit voor de ontvangen herinneringsgeschenken. Zij zag een symbolische betekenis van de schelp 'Cardissa' ten opzichte van het schip met die naam. 'De Cardissa-schelp, die voorkomt in de Indische Oceaan, is niet een van de grootste. Het schip met deze mooie naam en zojuist door mij gedoopt behoort, hoe indrukwekkend het er zojuist op het platform uitzag, zeker



vind dat de vrouw in het hele gebeuren een duidelijke rol vervult en ik ben er dankbaar voor dat ik voor deze rol ben gekozen. Van doopvrouwe wordt ik nu tevens peetmoeder van het door mij tewatergelaten schip. In die hoedanigheid zal ik trachten de 'Cardissa' op al haar reizen en lotgevallen zoveel mogelijk te volgen en ik wens de 'Cardissa' en haar bemanning een behouden vaart toe.'

Na dit officiële gedeelte volgde nog een informeel samenzijn. Door de werfdirectie werd de genodigden een koud buffet aangeboden. Het vormde de afsluiting van een feestelijke gebeurtenis: de tewaterlating van een nieuw schip voor onze maatschappij.

De 'Cardissa' is inmiddels voor verdere afbouw naar IJsselmonde verhaald.



lang niet tot de grootste in haar soort en daarom lijkt me de naamgeving 'Cardissa' zeer toepasselijk.

Mevrouw de Ruiter had nagedacht over de vraag waarom in deze tijd van emancipatie niet eigenlijk ook best een man zou kunnen worden gevraagd om de doop van een schip te verrichten. Zij was echter tot de slotsom gekomen dat het huidige gebruik in stand moest worden gehouden.' In kerken wordt in overgrote meerderheid door mannen gedoopt en op scheepswerven door vrouwen. In alle stadia van de beslissingen en het werk rondom het schip is al zo'n ruime plaats voor de man ingeruimd dat ik het passend

Belangrijkste gegevens 'Cardissa'

Lengte over alles	169,75 m
Breedte	22,70 m
Holte	13,90 m
Diepgang (geladen)	9,13 m
Laadvermogen	19.990 ton
Snelheid (geladen)	14,6 knopen (1 knoop = ± 1,85 km)
Snelheid (in ballast)	16 knopen

De voortstuwing geschiedt door middel van een Schelde Sulzer dieselmotor, type 5RLB66, die een schroef met verstelbare bladen – fabrikaat Lips – aandrijft.

Classificatie Lloyd's Register of Shipping Class + 100 A I, LMC, UMS oil and chemical tanker cargo type 'C'.

WALGEPENSIONEERDEN BIJEEN

Ruim 40 gepensioneerde walmedewerkers hadden gehoor gegeven aan de uitnodiging om op 13 september jl. een dagje te gast te zijn bij de maatschappij waar zij gedurende een lange reeks van jaren hun beste krachten aan hadden gegeven. Sommigen van hen meer dan veertig jaar wat duidelijk bleek uit de op de revers bevestigde dienstemblemen.

's Morgens stond de koffie en koek al klaar in de PR-zaal. Een aantal gepensioneerden moest een lange reis maken om de 'reünie' te kunnen bijwonen. Vanuit Drente, Overijssel, Zeeland, ja zelfs uit Duitsland waren ze gekomen. Begroetingen over en weer. 'Je ziet er uit als een goudhaantje' en 'man, je gaat er steeds maar jonger uitzien'. Maar ook reünisten waaraan de voortgang der jaren toch wel te zien was. Maar wat wil je? Als je tegen de tachtig loopt dan gaat die leeftijd wel een duchtig woordje meespreken!

Altijd een STBV

Onze directeur, de heer Rasterhoff verwelkomde de aanwezigen en stelde vast dat hier een groep mensen bijeen was met een enorme brok ervaring en grote verbondenheid met de maatschappij. Allereerst schetste de heer Rasterhoff de gang van zaken bij Shell Tankers B.V. 'Het gaat heel goed en heel slecht. Om met dat laatste te beginnen: van een vloot van 50 schepen en meer in het verleden is de vlootsterkte thans teruggedaan naar 32 schepen. In dat opzicht gaat het niet zo goed. We moeten ons daarbij wel realiseren dat heel de wereldtankvaart in het slop zit en het nog jaren kan duren voordat we daar uit zijn. Heel goed gaat het met de maatschappij als we zien hoe onze mensen zich aanpassen aan de moeilijke omstandigheden. Daarbij komt duidelijk naar voren hun inventiviteit, hun inzet en hun vermogen tot samenwerken. Er is geen reden om aan te nemen dat STBV deze moeilijke periode niet te boven zal komen. 't Is overigens niet de eerste keer dat we door een dal gaan. Daarbij denk ik onder meer aan de moeilijke tijden tijdens de tweede wereldoorlog. Maar dank zij de inzet van de generatie die thans hier bijeen is zijn we er steeds weer bovenop gekomen. Op de huidige, thans in het bedrijf werkzame generatie rust de plicht om zich eveneens zo in te zetten als u deed. Er zal altijd een STBV blijven', zo besloot onze directeur zijn toespraak. Hij beloofde de aanwezigen de traditie van

het eens in de twee jaar elkaar ontmoeten in ere te zullen houden. Vervolgens bekeek men de ruim een jaar geleden gereedgekomen Shell Tankers-diapresentatie.

Herinneringen

Het volgende programma-onderdeel was 'met z'n allen op de kiek'. Het tijdschema moest strak worden aangehouden wilde men niet in tijdnood komen. Er stond nog heel wat meer op het programma. Na terugkomst van het foto's nemen had het lunchkamerpersoneel gezorgd voor een apéritief. Tientallen walmedewerkers maakten van de gelegenheid gebruik om hun vroegere, nu gepensioneerde,

Rotterdamse havens, alhoewel op elk uur van de dag een fascinerend gezicht biedend, maar stroomopwaarts. Onder de nieuwe Willemsbrug door, langs de werf van Piet Smit. De herinneringen kwamen boven, vooral bij de gepensioneerde technici. 'Wat heeft die werf veel goede en mooie schepen voor ons gebouwd! Hoe lang geleden was dat ook al weer? Twintig, vijftig jaar?' Na de Van Brienoordbrug te zijn gepasseerd hadden we een verrassing in petto: de 'Caurica', in het laatste stadium van afbouw bij RSV - IJsselmonde. Heel langzaam voer de 'Prinsesseplaat' langs de aanstaande nieuwe aanwinst van Shell Tankers. 'Mooi is anders', merkte iemand op, 'maar ik ben blij dat er binnenkort een schip bij komt'.



collega's de hand te komen drukken. Erg gezellig maar voor velen wellicht iets te kort. Maar de lunch kon niet langer wachten. Samen met leden van het management-team werd de maaltijd genuttigd. Na afloop van de lunch dankte de heer A. D. Olie, namens de gepensioneerden, de directie en alle medewerkers voor de fijne ontvangst. De organisatoren van die dag keken eens stiekem op hun horloge. 't Werd tijd om naar de voor het gebouw gereedstaande bus te gaan. De korte rit per bus voerde het gezelschap naar de ponton van de Spido. De comfortabele 'Prinsesseplaat' lag te wachten om een twee uur durende tocht te gaan maken. Niet door de

Verder ging de tocht over de zonovergoten rivier De Noord. Even voor de brug bij Alblasserdam werd gedraaid en stroomafwaarts teruggevaren naar het punt van vertrek. Een boeiend schouwspel onderweg: de molens bij Kinderdijk, scheepsreparatiebedrijven, kapitale huizen met enorme tuinen, stukken bouwland. Iedereen genoot, mede dank zij het prachtige weer. Bij aankomst in Rotterdam stond de bus weer gereed en zette een kwartier later de reünisten weer af bij het Shell-gebouw, resp. het Centraal Station. Laten we hopen dat een ieder elkaar weer in goede gezondheid mag terugzien bij de volgende samenkomst, over twee jaar.

SCHOON SCHIP

Machtige ervaring

Harry Glansbeek, 19 jaar, zoon van oud-gezagvoerder H. E. Glansbeek noemt zichzelf een reuze bofferd door in juli jl. aan boord van het zeilschip 'Eendacht' van de Nationale Vereniging 'Het Zeilend Zeeschip' te mogen stappen om een tocht mee te maken. Hij vond de reis ontzettend gezellig en is een machtige ervaring rijker geworden. Harry stuurde ons een verslag van de tocht.

Toen ik in 'Schip en Ka' van januari 1982 las dat Shell Tankers ook dit jaar weer twee kooien op de 'Eendacht' had gereserveerd die verloot zouden worden onder de kinderen van (ex-)werknemers van Shell Tankers, heb ik gelijk een brief geschreven om me aan te melden. In maart werd ik opgebeld dat ik één van de winnaars was. Nou, je snapt wel dat ik mijn geluk niet op kon. Maandag 5 juli was het dan eindelijk zover. Om een uur of elf stond ik met m'n spullen op de kade in Delfzijl, oog in oog met de 'Eendacht'. Met bonzend hart ben ik aan boord gestapt. Hoewel het nog vroeg was waren er al vrij veel mensen. Om twaalf uur was iedereen aanwezig. We werden ingedeeld in drie wachten en werden daarna per wacht rondgeleid waarna we al wat praktische vaardigheden oefenden, zoals het overzetten van de bakstagen. Om vier uur gooiden we de trossen los en kozen zee. Het waaide behoorlijk hard en al gauw hingen de eerste zeezieken over de reling. Hoewel er maar weinig mensen waren die zich echt honderd procent voelden was de sfeer al gauw ontzettend goed. Na twee dagen hard waaien nam de wind af. De volgende twee dagen was het vrijwel windstil maar ontzettend warm dus hebben we heerlijk op het dek liggen lezen, zitten kaarten, enz. Vrijdag waaide het weer harder maar helaas hebben we toen niet meer zo lang gezeild. Vrijdagmiddag liepen we namelijk al de haven van Ipswich (Engeland) binnen. Het was een ontzettend maffe ervaring om weer op vaste grond te lopen. Iedereen was al zo gewend aan de deining op zee dat we als



dronkaards over de weg zwalkten. Er lagen in de haven nog meer grote zeilschepen omdat er een maritiem feest was georganiseerd. Zaterdagavond was er een feestavond voor de bemanning van de schepen en voor de 'local girls'. Zondag waren er zeil-, roei- en kanowedstrijden voor de bemanningsleden. Zondagavond voeren we weer uit en zetten koers naar ons eindpunt: Scheveningen. Het waaide weer flink hard. Maandag waaide het zelfs zo hard dat we, toen we voor op de boegspriet bezig waren om de kluiver te verwisselen, een paar keer kopje onder gingen. Als je met zo'n karwei'te bezig bent voel je je echt niet op je gemak maar het is wel een grandioze ervaring. Dinsdagochtend zagen we de kust van Scheveningen aan de horizon. Het einde van de reis was in zicht.

De reis met de 'Eendacht' was een machtige ervaring en ik wou hierbij dan ook Shell Tankers enorm bedanken.

40 jaar geleden

Alweer 40 jaar geleden, om precies te zijn op 11 november 1942, vond in de Indische Oceaan het dramatische treffen plaats tussen onze 'Ondina' en de Japanse hulpkruisers 'Hokoku Maru' en 'Kunikawa Maru'. Het was een erg ongelijke strijd. De 'Ondina', slechts licht bewapend met in de onmiddellijke nabijheid de Indiase mijnveger 'Bengal' werd aangevallen door de twee zwaarbewapende oorlogsschepen. Toch slaagde de 'Ondina' erin om de 'Hokoku Maru' tot zinken te brengen. Kort

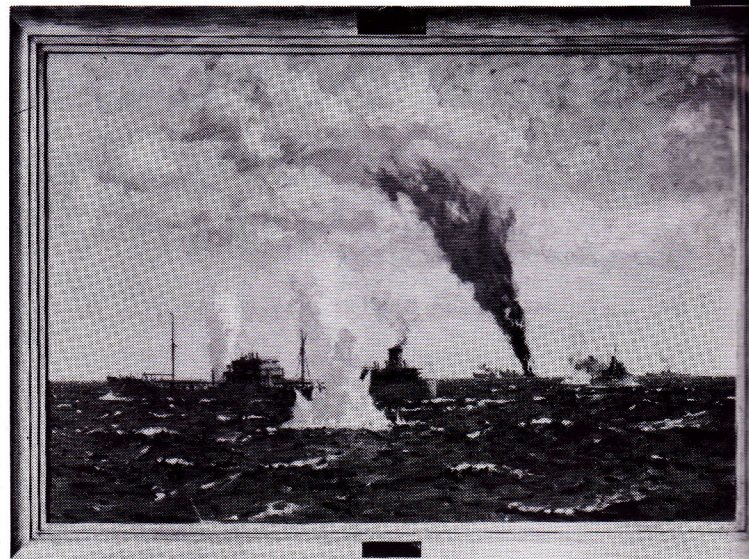
En maar bouwen

Binnen een, twee jaar zal het aanzien van het Hofplein en naaste omgeving drastisch zijn veranderd. Er wordt druk gewerkt om de laatste (schaarse) stukjes open terrein op te vullen met kanjers van bouwwerken. Onlangs is het bomengroepje tegenover de hoofdingang van ons gebouw ook al tegen de vlakte gegaan. Op die plaats zal een woontoren van 14 verdiepingen verrijzen. Ook aan de Coolsingel-kant van het Hofplein wordt driftig gewerkt aan bijna 300 woningen en winkelruimten. Maar 't is nog 'Madurodam'

vergeleken met de plannen die er verder bestaan. Op het Weena, dicht bij de Lijnbaan is een woontoren van 40 (!) verdiepingen geprojecteerd met een hoogte van 120 meter (ter vergelijking: ons eigen gebouw heeft een hoogte van 94 meter). De woonkolos heeft nu al een naam gekregen, 'de ponskaart', gezien het bizarre uiterlijk. Het totale binnenstadsproject omvat nog veel meer bouwwerken. Er komen woonflats, winkels, een kantoor en twee hotels. Ook aan parkeerterrein zal de nodige aandacht worden besteed.

daarop werd de 'Bengal' door de overgebleven Japanse hulpkruiser zwaar beschadigd. Nu werd de aandacht gericht op de 'Ondina'. Een voltreffer op de brug doodde de gezagvoerder Willem Horstman. Nadat de beschietingen bleven doorgaan, meer mensenlevens eisten en steeds meer beschadigingen werden aangericht besloten de overgebleven bemanningsleden in de boten te gaan. Na nog de boten te hebben beschoten dacht de 'Kunikawa Maru' haar opdracht te hebben volbracht en voer weg. De 'Ondina' bleef echter drijven en de bemanning besloot om weer terug te gaan op het zwaar beschadigde schip. Zij slaagden

erin met bovenmenselijke krachtsinspanning een Australische haven te bereiken. Het schip is hersteld en heeft nog tot 1959 dienst gedaan in onze vloot. Op de 8e verdieping van het Shell Gebouw hangt de scheepsbel, afkomstig van de 'Ondina' en de 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder', terwijl de naam van de posthuum met de Militaire Willemsorde onderscheiden gezagvoerder Horstman voortleeft in een door de Kon/Shell groep in 1955 aan de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij geschonken motorstrandreddingsboot 'Willem Horstman'.

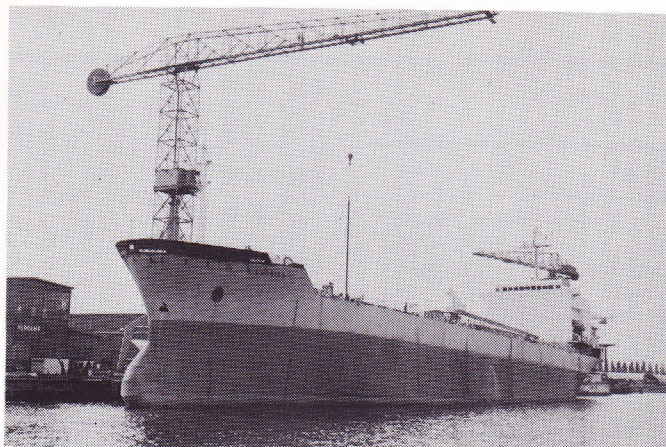


SCHOON SCHIP

Rechter gaf Shell gelijk

Het laatste deeltje in de serie 'Shell helpt' heeft onlangs voor enige beroering gezorgd. In het boekje wordt er op gewezen dat zogenaamde 'benzinebesparende' apparaatjes in het algemeen niet de wonderen verrichten die er door de verkopers aan worden toegedicht. De importeur van een dergelijke 'benzinebespaarder', de Rotterdamse firma Tredis, constateerde dat hun produkt, de zogenaamde 'vingerhoed', stond afgebeeld in het 'Shell helpt'-boekje. Weliswaar temidden van een groot aantal andere produkten waar door de verkopers benzinebesparende eigenschappen aan worden toegeschreven, maar toch. De directie van Tredis spande daarom een kort geding aan tegen Shell. Ze eiste het uit roulatie nemen van de resterende deeltjes 23 en een rectificatie of een schadevergoeding van driehonderdduizend gulden.

In deel 23 staat het al, alsof de schrijver van de tekst het heeft zien aankomen: na over de 'benzinebesparende' apparaatjes in het algemeen gesteld te hebben dat er weinig of niets van te verwachten valt, vervolgt de tekst: 'Nu klinkt dat uit onze mond natuurlijk verdacht. Grote benzinemaatschappij schuift achteloos vondsten van kleine uitvinders aan de kant'. Maar, zo gaat deel 23 verder, 'allerlei onderzoeken van onafhankelijke instituten en organisaties hebben bevestigd



dat vrijwel alle zogenaamde benzinebespaarders nauwelijks of geen benzine besparen'. Met die onafhankelijke instituten en organisaties worden onder anderen bedoeld TNO en de Zwitserse zusterorganisatie van de ANWB. Beiden hebben, onafhankelijk van elkaar, de conclusie getrokken dat de 'vingerhoed' vrijwel geen besparing oplevert. Tijdens het kort geding stelde Tredis daar tegenover dat de TH Eindhoven bezig is met een onderzoek naar de werking van de 'vingerhoed' en dat de voorlopige conclusie daarvan positief zou zijn. De eigenlijke tekst van die voorlopige conclusie werd tijdens de rechtszitting echter niet ter inzage gegeven. De president van de rechtbank, mr. F. J. M. Nivard, noemde die handelwijze een onjuiste manier van procesvoering. Om die reden besloot hij de beweringen over het TH-onderzoek niet in aanmerking te nemen en stelde dat Shell daarentegen voldoende bewijs voor zijn uitspraken heeft aangedragen, daarom niet onrechtmatig heeft gehandeld ten opzichte van Tredis, zodat aan Tredis haar vordering werd ontzegd.

Koopvaardijdiensten

Ook dit jaar zullen er koopvaardijdiensten worden gehouden en wel in drie verschillende steden. Op zondag 7 november in de Doopsgezinde Kerk, Oude Boteringestraat te Groningen. Op zondag 14 november in de Grote of Laurenskerk te Rotterdam. Op zondag 21 november in de Engelse Kerk op het Begijnhof te Amsterdam. In de drie diensten, die om 4 uur

's middags zullen aanvangen, zal de preek worden verzorgd door de koopvaardijpredikant, Ds. J. Leij. Ook vele anderen zullen hun medewerking verlenen, hetzij bij de liturgie als bij de muzikale begeleiding. Tijdens de diensten zal een collecte worden gehouden voor 'Kerstfeest op Zee'. Na afloop bestaat gelegenheid om een kopje koffie te drinken. Er zal worden gezorgd voor een kindercreche.

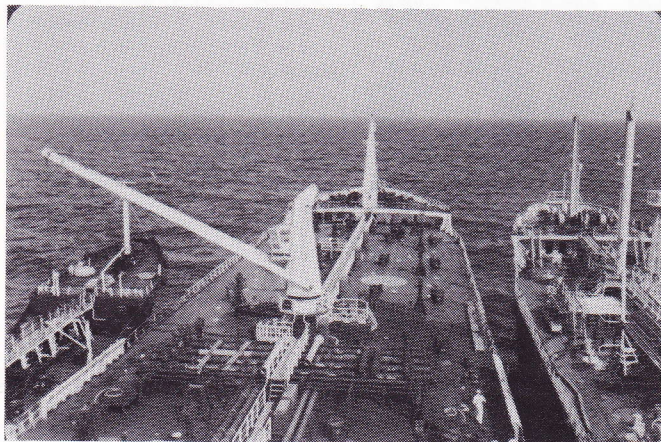
Tijdens de vaartocht met de walgepensioneerden op 13 september jl. werd de 'Caurica' gepasseerd, liggende te IJsselmonde. Het schip was toen nog niet helemaal afgebouwd maar de foto's geven toch wel een goede indruk hoe de 'Caurica' eruit zal gaan zien.



Mina Zayed

'Op 11 april 1981 deed de 'Fusus' voor het eerst de haven van Mina Zayed, in het Verenigd Arabisch Emiraat Abu Dhabi, aan'. Dit schreef ons de gezagvoerder van de 'Fusus'. Zijn brief bevatte wat interessante bijzonderheden over de vaart in dat gebied. Daar de diepgang bij geladen schip te groot is om de haven van Mina Zayed (Mina betekent haven, Zayed is de naam van de thans heersende sjeik van Abu Dhabi) wordt er buiten altijd eerst gelichter tot een diepgang van

maximaal 9,45 meter. Daarna wordt in de haven afgemeerd en een gedeelte van de lading naar de wal gelost. De rest van de lading wordt, terwijl het schip voor de wal ligt afgemeerd, overgeladen in lichterschepen. In de beginperiode werd geladen in Aden en Bahrein; op 17 juli 1981 werd de eerste lading van de nieuwe raffinaderij te Ruwais (eveneens in Abu Dhabi) aan boord genomen. De bestemming was steeds Mina Zayed, slechts onderbroken door een reisje Shuaiba-Karachi. De bijgaande foto werd tijdens de 350e lichterij, op 16 juni 1982, genomen door stagiaire J. W. Kremer.



m.s. Ficus:

1e stm. P. J. Muntjewerf, 3e wtk. B. E. Broekhuysen, aank. sch. vakman G. W. Specht, sch. kok A. Verbunt;

m.s. Flammulina:

1e stm. A. van Leeuwen, radio-off. J. W. Hendricks, hfd. wtk. A. Bax, 2e wtk. G. J. van Eyk, alg. sch. vakman A. C. Dieckman, W. P. Schot, H. Haasnoot, R. J. A. Lempereur, G. S. J. Metzelaar, aank. sch. vakman H. van der Laaken, R. A. van de Sande, aank. sch. gezel a/w R. G. Schwalbach, aank. kok R. B. Takke, bediende M. Bouwkamp;

m.s. Fossarina:

gezagv. A. J. Bloem, 2e stm. H. A. van der Want, wnd. 3e stm. Y de Boer, radio-off. J. Gerritsen, 2e wtk. M. J. Parent, alg. sch. vakman H. A. Westhoff, aank. sch. gezel a/w W. van Dijke, bediende G. C. Pfenning;

m.s. Fossarus:

gezagv. C. Vlas, 2e stm. G. J. C. van Eeten, hoofd voeding A. W. Jacobs, bediende J. A. Schuiten;

m.s. Fusus:

2e stm. J. van Rooyen, 4e stm. H. Brugts, radio-off. P. A. de Lange, 4e wtk. J. A. Uitermark, alg. sch. vakman R. van Buuren, S. J. van der Heide, aank. sch. vakman J. van den Berg, hoofd voeding H. J. van Alphen, hoofdbediende B. J. van Gelderen, bediende A. K. van der Toorn;

s.s. Kylix:

3e stm. P. J. J. van den Berg, 2e wtk. R. J. Doorneveld, sch. vakman 2w H. Valk, M. E. Slijper;

s.s. Laconica:

1e stm. R. W. Overdijkink, wnd. 4e wtk. W. Jongens, 5e wtk. K. H. Lugthart;

s.s. Latia:

1e stm. G. Buma, wnd. 2e stm. B. Kerver, 4e stm. G. J. de Jong, radio-off. H. S. H. de Jong, 2e wtk. F. A. N. Vergroesen, 5e wtk. T. de Graaf, H. L. P. Hutter, H. A. Lamme, stag. wtk. T. E. Rycjaert, hoofd voeding F. R. Stoker;

s.s. Latirus:

1e stm. C. J. Clarisse, 3e stm. H. de Roo, stag. stm. J. J. Ligtenburg, radio-off. D. J. Hage, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, stag. wtk. W. C. M. de Wit;

s.s. Lepton:

gezagv. Jolle de Jong, 1e stm. F. de Vries, 4e stm. K. G. E. van Lieshout, radio-off. J. Verduyn, stag. stm. R. M. van Ginkel, hfd. wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 3e wtk. W. H. Hennink, 5e wtk. W. R. H. van der Meer, P. Moll, stag. wtk. R. G. J. van Kleef, sch. voorman G. J. van Delft, sch. vakman 1 F. W.

In memoriam

Op 25 augustus jl. is overleden de heer **D. A. C. Vermeulen**, oud-gezagvoerder. De heer Vermeulen verliet de dienst der maatschappij op 1 oktober 1978 na bijna 31 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 58 jaar.

Bosson, J. M. H. Siepers, sch. vakman 2w E. D. van Leeuwen, sch. gezel a/w P. J. M. van Dillen, H. Geelen, M. J. Heiligers, R. E. Hubbard, E. P. Kesauly, F. Kromjongh, P. Luyten, hoofd voeding W. C. Kapper, sch. kok E. J. Niermeyer, bediende a/d J. den Hoed;

s.s. Macoma:

1e stm. T. W. Scharrenburg, hfd. wtk. S. Neeleman, 2e wtk. E. de Jong, 5e wtk. J. C. Paul, G. J. M. Welten, jongen a/w O. Barrau, M. M. Martens, C. J. Otto, E. Meuken, G. Henderikse, A. van der Haak, P. Y. van Sluisdam, M. van Sante;

s.s. Marinula:

gezagv. P. Hoogesteger, 2e stm. J. J. Engelbrecht, 3e stm. R. Koers, hfd. wtk. W. J. Meuldijk, 5e wtk. B. J. Krakowczyk, hoofd voeding J. G. Volleberg;

m.s. Niso:

gezagv. H. Unger, 1e stm. W. Beekman, 2e stm. J. Schol, 5e wtk. R. J. M. van Geel, hoofd voeding L. J. W. Broenink, 2e man. B. Regades Hermo, mar. int. F. Costas Parcerero, J. Farina Cacabelos, J. A. Sanroman Conde, G. Suarez Tajas;

s.s. Ondina:

3e stm. B. de Roos Nieuwkamp;

s.s. Onoba:

hfd. wtk. A. Modderman, wnd. 2e wtk. M. W. M. van der Burgh;

s.s. Sepia:

hfd. wtk. F. L. Alexandre, 3e wtk. R. Bos, 4e wtk. G. T. Verwoert, 5e wtk. T. van Beek, sch. vakman 1w L. P. J. van Alphen, S. Y. Tijisma;

m.s. Tagelus:

1e stm. T. H. Tromp, 3e stm. J. de Boer, hfd. wtk. C. H. J. van Dijk, stag. wtk. J. J. Schat;

s.s. Vitrea:

2e wtk. J. Klemann, hoofd voeding C. A. Breederland;

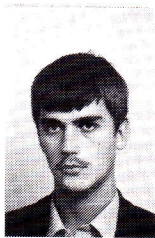
s.s. Zafra

wnd. 2e stm. Z. M. J. van Vliet, 3e stm. W. van Dijk, radio-off. J. Dijkema, wnd. 3e wtk. G. R. van der Heide;

s.s. Zaria:

gezagv. J. Priest, 1e stm. M. Buth, wnd. 2e stm. A. A. Schmidt, 4e stm. R. H. Nagel, radio-off. G. J. Wevers, hfd. wtk. R. N. Groen, 2e wtk. G. G. Wolsink, wnd. 3e wtk. R. F. van Loon, sch. vakman 2w A. C. in 't Hout;

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



H. A. Lamme
5e wtk.



M. Punter
5e wtk.

Uit dienst getreden:

2e stm.: J. Priester, P. J. C. Dikkentman;
4e stm.: E. N. de Vries;
2e wtk.: P. Kooyman;
3e wtk.: D. W. Smit;
5e wtk.: R. P. Zelis;
sch. vakman 1: E. J. H. van Arcken;
sch. vakman 2w: M. Jut;
sch. vakman 2w: R. A. C. Bik;
sch. vakman 2w: W. Kappert;
sch. vakman 2w: P. C. Jansen;

Aangesteld als:

sch. vakman 1w: L. P. J. van Alphen;

Overplaatsing:

2e stm.: J. J. Smit – Shel Ned. Verkoopmaatschappij B.V.
4e wtk.: P. F. M. Kusters – N. A. M. – A. M. Oonk – S. I. P. M.

Behaalde diploma's:

2e stuurman G. H. V.: A. A. Schmidt, W. M. de Bruyn;
'A/B-th + 3e stuurman G. H. V.: M. P. M. Boeren, H. A. Lamme, G. H. G. M. Scheres, H. K. W. M. Hagemans, D. J. Haazebroek;

Met pensioen:

gezagv.: G. W. Bouma

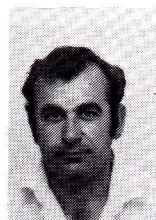
Terug van militaire dienst:

3e stm.: P. J. J. van den Berg;

Tijdelijke tewerkstelling

hfd. wtk.: A. J. Baerveldt – Shell Tankers B.V. Walorg. afd. DFMP.

Onze vlootjubilaren:



M. L. Rodriguez Vieitez,
sch. gezel a/w,
10 jaar op 17.08.82;



P. F. L. Schölvinc
1e stm.
25 jaar op 03.11.82



P. Raams,
sch. gezel a/w,
25 jaar op 19.11.82;



Interne mutatie

Mw. J. J. J. Rath van DFF/4 naar DFF/5,

Jubileum



12-11, Mw. A. M. den Besten, DFM-25 jaar.

Een 65-jarige in Vlissingen

Is dat nou zo iets bijzonders om over te schrijven? Het komt toch dagelijks voor dat ergens in Nederland iemand 65 jaar wordt? Maar wat ons onlangs ter ore kwam leek ons wel de moeite waard om op papier te zetten. Dit jaar 65 jaar geworden en al 47 jaar met pensioen. Kan dat? Met personen is dat nogal onwaarschijnlijk maar met een schip is dat mogelijk.

door de grote, door oorlogshandelingen, verloren gegane tonnage. De 'Elmleaf' mat ruim 5900 ton bruto en had een voor die dagen zeer sterke triple expansie stoommachine, die het schip een snelheid gaf van 15 mijl per uur. Een jaar nadat de eerste wereldoorlog voorbij was werd de 'Elmleaf' verkocht aan de Anglo Saxon Petroleum Company in Londen, de voorloper van de huidige Shell Tankers U.K. Nieuwe naam, natuurlijk die van een schelp: 'Melona'. Waarom de A.S.P. slechts vijf jaar van de diensten van het schip gebruik heeft

In 1935 begon het schip, na een verbouwing te hebben ondergaan, haar carrière als opslagschip voor de N.V. Vlissingsche Mineraalolie en Asphalt Raffinaderij. De nieuwe naam, 'Vlismar II', is hiervan afgeleid. De opslagcapaciteit bedroeg ruim 8000 ton en de olie kon met de nog goed functionerende stoomketels worden verwarmd.

Einde dichtbij

Zeer opmerkelijk is de indeling van het schip. Uiterlijk veel op een vrachtschip lijkend, met de brug en machinekamer in de midscheeps, een zgn. 'drie eilanden schip', maar toch voor de volle honderd procent een tankschip. In de jaren in en vlak na de eerste wereldoorlog zijn enkele tientallen van dit type tankschip gebouwd. Ook tijdens de tweede wereldoorlog zijn ruim 70 'Liberty-tankers' van Amerikaanse hellingen gegleden. Op het oog gewone vrachtschepen van het legendarische 'Liberty'-type maar in plaats van droge vracht vervoerden ze olie en olieproducten.

Al die jaren in Vlissingen zijn niet helemaal geruisloos verlopen. In 1944 is de 'Vlismar II' tot zinken gebracht. Wie gedacht had dat het schip na de bevrijding gelicht zou worden en voor

Als 'Athelcrest', tijdens stormweer, op de Atlantic



De 65-jarige ligt in de buitenhaven van Vlissingen. Na 18 jaar als tankschip 'world wide' te hebben dienst gedaan arriveerde het schip 47 jaar geleden in Vlissingen om er tot vandaag aan de dag niet meer weg te gaan. Ze is een niet zo erg opvallende, maar voor een zeeman toch wel markante verschijning. Niemand zal in deze, gedurende een lange reeks van jaren, als opslagschip in gebruik zijnde 'hulk' een voormalige Shell-tanker herkennen.

Slechts vijf jaar

In 1917 werd op de voormalige scheepswerf Earle's in Hull de tanker 'Elmleaf' tewatergelaten. Besteld door de Britse admiraliteit tijdens de eerste wereldoorlog. Er was in die dagen een groot tekort aan scheepsruimte ontstaan

gemaakt is niet duidelijk maar we zien dat de tanker in 1924 eigendom werd van de United Molasses Company in Liverpool. Tot 1927 heeft ze als 'Athelcrest' melasse voor deze maatschappij vervoerd. Van 1927 tot 1934 is het schip opgelegd geweest in een Britse haven. Na 7 jaar gedwongen stilliggen volgde een korte (laatste) reis. Een paar honderd mijl, met als eindbestemming Vlissingen, aan de tros van een sleepboot.

sloop verkocht had het mis. Berging en reparatie vond plaats in 1945 en ze ging weer dienst doen als bunker/opslagschip. Vele honderden schepen hebben in de loop der tijd langszij de 'Vlismar II' afgemeerd gelegen om brandstof over te nemen.

Het definitieve einde van deze veteraan-tanker lijkt nu toch wel heel dichtbij. Als de geruchten juist blijken te zijn zal deze, waarschijnlijk één van de oudste, nog bestaande tankers voor het eind van het jaar aan een scheepssloperij worden verkocht.

47 jaar afgemeerd ...

