

# SCHEEP



# ENTIKA

23e jaargang  
nummer 2  
oktober 1983





# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 9.09

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Drieëntwintigste jaargang  
nummer 2, oktober 1983

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

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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

SNC niet naar watertribunaal	4
OR	6
Eendracht-vakantie	9
Tussendroom en werkelijkheid	10
Schoon Schip	12
Personalia	14
Eurogeul verdiept	16

## Pauze- filmvoorstellingen

Ten gerieve van zowel de kantoor bezoekende verlofgangers als van het walpersoneel hieronder opgave van de nog in de loop van dit jaar te geven filmvoorstellingen tijdens de lunchpauze in de PR-zaal. Aanvang steeds om 13.00 uur.

24 en 25 oktober

– **Ik zie, ik zie . . . wat jij niet ziet**  
– Opdrachtgever N.V. Nederlandse Gasunie

duur: 20 minuten  
Gemaakt ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van de Nederlandse Gasunie. Een generatie aardgas op speelse wijze in beeld gebracht. De (verborgen) voordelen van ons aardgas worden op originele wijze zichtbaar gemaakt (met als leidraad het spelletje ik zie, ik zie . . . wat jij niet ziet).

28 en 29 november

– **Energie voor de jaren 80**  
– Opdrachtgever Esso

duur: 24 minuten  
Energie is onontbeerlijk in onze wereld. Prognoses wijzen uit, dat ons energieverbruik in de toekomst zal blijven toenemen. Energie uit olie, aardgas en steenkool zijn geen van alle onuitputtelijk. Daarom zullen wij nieuwe energiebronnen moeten ontwikkelen om onze toekomstige energievoorziening

## Spoedberichten van thuis

Wanneer men aan relaties aan boord onze schepen een spoedbericht wil verzenden, vraagt men of een telefoongesprek aan of stuurt een telegram. Zoals bekend – in de vlootagenda opgenomen – kan men een telefoongesprek aanvragen via Scheveningenradio, telefoon 02550-19104. Een telegram kan men opgeven hetzij op een postkantoor hetzij telefonisch onder 009. Zo'n telegram moet evenwel **niet** gericht worden aan Shell Tankers, maar aan betrokkene op het schip zelf (ook de roepnaam van elk schip is in de vlootagenda opgenomen). Wellicht is de oorzaak dat juist de laatste tijd telegrammen gericht worden aan Shell Tankers, met het verzoek de inhoud door te geven, gelegen in de Telex-Over-Radio-verbinding (TOR) die er met een aantal schepen is. Daarbij gaat de afzender evenwel van de – foutieve – veronderstelling uit dat het voor het kantoor in Rotterdam dus een kleine moeite is – tegen minder kosten – het bericht even door te zenden. Maar TOR-berichten gaan ook via Scheveningenradio en de volle kosten worden wel degelijk belast. Om die reden wordt men dringend verzocht telegrammen nimmer te verzenden via Shell Tankers, doch rechtstreeks aan het schip te richten.



veilig te stellen. En bestaande bronnen kunnen we misschien nog beter benutten dan tot dusver.

19 en 20 december

– **Gas onder Ameland**  
– Opdrachtgever Nederlandse Aardolie Mij. BV

duur: 25 minuten  
De eerste fase van de NAM gasboringen op Ameland, die eerst na tien jaar moeizame onderhandelingen tussen overheden, milieugroepen en de NAM in z'n realisatiefase kwam. Gedurende 4 jaren dienen de gasboringen in de lente en de zomer te worden onderbroken, zelfs de omvangrijke installatie wordt van de lokatie weggehaald.

WIJZIGINGEN VOORBEHOUDEN

Ofschoon, in zeer bijzondere omstandigheden (overlijden, ernstige ziekte, enz.) blijft het kantoor te Rotterdam vanzelfsprekend bereid bemiddeling en hulp te verlenen. Berichten over zaken als een op handen zijnd huwelijk, felicitaties, het wel of niet verhuizen e.d. zullen in het vervolg niet meer worden doorgegeven, maar aan de afzender geretourneerd, waarvoor – naar wij dachten – begrip zal zijn.

## Afscheid

Zoals bekend zal de heer T. G. A. Westerveld, chef Vlootpersoneel, DFP/1 per 1 november 1983 de dienst van onze maatschappij verlaten om bij Shell Nederland Raffinaderij B.V. de functie te gaan vervullen van Hoofd Personeelsregelingen en Services. Op woensdag 26 oktober a.s. zal er van 16 tot 18 uur in de grote lunchkamer op de 2e verdieping van het Shell-gebouw in Rotterdam gelegenheid zijn de heer Westerveld de hand ten afscheid te drukken. Tevens kan dan kennis worden gemaakt (voor zover dit nog niet gebeurd zou zijn) met diens opvolger, de heer J. C. Aartsen.



## NAM tot 650 miljoen gulden garant voor bodemdaling

Op 31 augustus jl. werd in het provinciehuis in Groningen het contract getekend voor een regeling van de schadevergoeding als gevolg van de bodemdaling die voortvloeit uit de gaswinning in de provincie Groningen. Volgens het contract, dat werd gesloten tussen de Nederlandse Aardolie Maatschappij b.v. en de provincie Groningen, stelt de NAM zich aansprakelijk voor vergoeding van schade tot een bedrag van 650 miljoen gulden.

Het contract werd namens de provincie Groningen ondertekend door de Commissaris van de Koningin Vonhoff en namens de NAM door directeur Hooykaas. Tevens werd een contract getekend tussen de NAM en de Staat der Nederlanden waarin de NAM zich garant stelt voor schadevergoeding aan de Staat tot een bedrag van 50 miljoen gulden, waarbij het ook gaat om schade als gevolg van bodemdaling.

Namens de NAM werd ook dit contract ondertekend door Hooykaas en namens de Staat door ir. J. van Dixhoorn, Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat. De provincie Groningen heeft het contract met de NAM mede ondertekend namens enkele waterschappen en het havenschap Delfzijl.

## Mededeling

Per 1 januari 1984 zal de heer H. J. Kievit, chef DFMD, de heer J. Drogts opvolgen als Nautical Manager bij Shell Capsa te Buenos Aires.

Met ingang van dezelfde datum zal de heer H. J. Brouwer van DFMD/1 worden benoemd tot chef DFMD

## Bij de voorplaat

Een zonsondergang in de Oostzee, gefotografeerd door Herman Bosma vanaf de gaffelschoener 'Eendracht'.

## Overlijdensrisico-verzekering

Na overleg tussen Shell en VITA Levensverzekering Maatschappij zijn de prijzen voor de Collectieve Overlijdensrisicoverzekering per 1 juli gewijzigd. Dit zal voor de Shell-werknemers, die bij VITA een overlijdensrisicoverzekering hebben lopen en jonger zijn dan vijftig jaar, in de meeste gevallen gunstiger uitkomen. Voor hen, die ouder zijn dan vijftig jaar, betekent de prijsstijging in het algemeen een premiestijging. In de premie voor het nieuwe verzekeringsjaar zal de wijziging al te zien zijn. De toezending van de premierekeningen heeft in verband met de wijziging van het computerprogramma niet – zoals gebruikelijk – eind juni plaatsgevonden, maar zal half september 1983 geschieden. Voorts is thans de mogelijkheid geopend om te kiezen voor een verzekerd bedrag van 75 procent of 100 procent naast de reeds bestaande mogelijkheid van 50 procent van het hypotheekbedrag.

Mits de partner hoofdelijk aansprakelijk is voor de lening kan de hypothecaire debiteur voortaan ook een verzekering sluiten op het leven van de partner. Om de verwerking administratief mogelijk te maken, is het wel nodig dat de partner een eigen bankrekening heeft. De premies die voor vrouwen zullen worden berekend, zullen gelijk zijn aan die voor een vijf jaar jongere man. Formulieren voor het wijzigen van een reeds lopende risicoverzekering en/of het sluiten van een partnerverzekering zijn voor het walpersoneel te verkrijgen bij Mw. Homan, kamer 16.02 (toestel 6769), voor het vlootpersoneel bij de heer Pronk, kamer 07.01, telefoon 010-696139.

## Exploratie van Esso en Shell voor Chinese kust

Esso China Ltd en Shell Exploration (China) Ltd hebben in Beijing een contract getekend met de China National Offshore Oil Corporation voor de

opsporing van aardolie in de Zuid-Chinese Zee. Het gaat om twee gebieden voor de kust van de Chinese Volksrepubliek, aan de monding van de Parelrivier.

Esso en Shell zijn gelijke partners in dit project. De uitvoering zal in beide gebieden geleid worden door Esso. Het project is het resultaat van een overlegperiode die medio 1978 begon. Het seismisch onderzoek zal eind dit jaar nog een aanvang kunnen nemen, zodat wellicht in het eerste kwartaal van 1984 de eerste put geboord kan worden. De details van het werkprogramma worden in overleg met de China National Offshore Oil Corporation vastgesteld. Het is te verwachten dat Esso China Ltd kantoren zal vestigen in Guangzhou en in Zhanjiang. Zowel Esso als Shell hadden reeds sinds 1981 een vestiging in Beijing.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2021	17.8.83	Ongeval aftapslang scupperput (PCOR)
2022	24.8.83	Meevaren veiligheidsofficieren
2023	25.8.83	CAO-onderhandelingen (PCOR)
2024	25.8.83	idem
2025	25.8.83	Corr.serie no. 6, scheepsregl. deel I
2026	30.8.83	Ramp 'Castillo de Bellver' (PCOR)
2027	31.8.83	Postverzending van en naar huisgenoten
2028	31.8.83	Koersen (PCOR)
2029	1.9.83	Aankomst en vertrek (PCOR)
2030	1.9.83	Aankomst 'Sepia' te Kaohsiung (PCOR)
2031	6.9.83	Pers.mutatatie DFMD (PCOR)
2032	8.9.83	Overlegvergaderingen OR sept. '83 (PCOR)
2033	9.9.83	USCG-verplichtingen (PCOR)
2034	12.9.83	Overlijden P. M. Verschut DFF/1 (PCOR)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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



# SNC niet naar watertribunaal

**Shell Nederland Chemie (SNC) heeft aanklachten ontvangen in het kader van het internationale watertribunaal. Deze behelzen de lozingen van drins en pcb's. SNC zal echter niet als gedaagde voor het tribunaal verschijnen. Zij heeft daar goede redenen voor. Achtergronden van het tribunaal, de drins, de pcb's en Shell's standpunt worden hieronder nader uiteengezet.**

Aan het einde van de twee weken durende Rotterdamse manifestatie 'Mens en water' vindt, van maandag 3 tot en met zaterdag 8 oktober, het internationaal watertribunaal (IWT) plaats. Dit tribunaal is tot stand gekomen op initiatief van elf Nederlandse milieu-organisaties en heeft inmiddels de steun van 85 milieu-organisaties uit West-Europa. Deze organisaties beschouwen het tribunaal als een nieuw middel in het streven naar een schoon milieu. Dit milieu-tribunaal is geheel gewijd aan de waterverontreiniging. Tijdens het internationaal watertribunaal treden milieu-organisaties op als aanklagers. De jury is samengesteld uit personen waarvan sommigen deskundig zijn op milieugebied.

## Aangeklaagden

De aangeklaagden zijn bedrijven, waartegen milieugroepen aanklachten hebben ingediend wegens het, volgens de indieners, veroorzaken van watervervuiling, met name in de Waddenzee en het stroomgebied van grote Westeuropese rivieren, zoals Maas, Schelde en Rijn. De aanklachten richten zich vooral op het lozen van zware metalen, radio-actief afval, pcb's en gechloreerde koolwaterstoffen (pcb betekent polychloorbiphenyl, een verzamelnaam voor ruim 200 chemische verbindingen die moeilijk worden afgebroken). Tot de Nederlandse bedrijven die voor het tribunaal gedaagd zijn, behoren Shell Nederland Chemie, Duphar, de Unie van Kunstmestfabrieken, Windmill Holland, Troost, Scado en TDF Tiofine.

## Jury

De internationale jury bestaat uit elf leden, onder wie de Nederlanders Prof. Dr. J. H. Koeman, toxicoloog aan de Landbouwhogeschool in Wageningen en Dr. R. J. H. Kruijnga, arts en voormalig

lid van het uitvoerend orgaan van de Wereld Gezondheids Organisatie, voormalig Minister van Defensie en voormalig Staatssecretaris van Volksgezondheid.

## Toetssteen

De belangrijkste toetssteen die de jury bij het beoordelen van de aanklachten zal gebruiken, is de zogenaamde 'Verklaring van Rotterdam'. Dit is een algemeen uitgangspunt, dat met het oog op het watertribunaal door het IWT is geformuleerd en, naar de mening van de opstellers ervan, gebaseerd is op een groot aantal internationale verdragen en conventies met betrekking tot milieu en water. De verklaring van Rotterdam luidt als volgt: 'Elke gebruiker van het milieu heeft ten opzichte van de wereldgemeenschap de plicht, gevallen van overmacht daargelaten, te voorkomen dat door dat gebruik veroorzaakte watervervuiling, al dan niet in combinatie met andere vervuillingsbronnen, schade zou kunnen toebrengen aan het aquatisch milieu. De wereldgemeenschap heeft derhalve het recht iedere individuele watergebruiker bij overschrijding van deze regel ter verantwoording te roepen'.

## Manifestaties

Het tribunaal wordt voorafgegaan door de Open Havendag, een filmweek en een aantal forumdiscussies. Tijdens deze week zullen allerlei films over milieu-onderwerpen worden vertoond. Deelname aan de filmweek en de forumdiscussies staat voor iedereen open. Net als de activiteiten tijdens de filmweek zijn de zittingen van het internationaal watertribunaal voor iedereen toegankelijk.

## SNC doet niet mee

De directie van Shell Nederland Chemie heeft eind juli, voor ontvangst van de aanklachten, in een schriftelijke verklaring aan de Stichting Internationaal Watertribunaal meegedeeld niet als gedaagde voor het tribunaal te zullen verschijnen, en niet te wensen dat SNC door een derde zou worden verdedigd.

In deze reactie stelt de directie van SNC onder meer, dat zij het ongewenst acht dat een maatschappelijke discussie over de problematiek van de waterverontreiniging plaatsvindt voor een 'tribunaal' dat 'uitspraak doet' over 'aanklachten' tegen 'veroorzakers van watervervuiling'. Hierdoor wordt, naar de mening van de directie van SNC, de indruk gewekt dat het IWT vanuit de samenleving de bevoegdheid zou hebben gekregen, aan te klagen en ter verantwoording te roepen. In haar reactie heeft de directie toegezegd gaarne bereid te zijn deel te nemen aan constructieve discussies over een onderwerp als de bescherming van het aquatisch milieu. Zij stelt daarbij echter dat verantwoording over verleden en over tegenwoordige situaties dan wel dient plaats te vinden volgens de spelregels van onze democratische samenleving. Daarbij dient in het oog te worden gehouden dat ontwikkeling van normen en wetgeving op dit gebied voortdurend aan veranderingen onderhevig is.

## Verantwoordelijkheid

De wijze waarop binnen de Shell-maatschappijen de 'milieu-afdelingen' functioneren, moet naast de grote investeringen op dit gebied gedaan, voldoende aanwijzing zijn dat Shell een bijdrage tot kwaliteitsverbetering van het milieu zeer serieus neemt. Alleen al voor de zuivering van het afvalwater van de raffinaderij en de chemische fabrieken op Pernis is in enkele jaren meer dan 200 miljoen geïnvesteerd, waaronder de eerste fase van de biologische afvalwaterzuivering van SNC, die onlangs door minister Winsemius officieel in gebruik is gesteld. De bouw van de tweede fase hiervoor zal naar verwachting in 1985 voltooid zijn. Tot dit tijdstip wordt thans als tijdelijke oplossing gekeken naar een methode om het uit de zuiveringsinstallatie afkomstige slib in te dikken, zodat dit kan worden opgeslagen.

## Aanklachten

De aanklachten die door enkele milieu-organisaties via de Stichting Internationaal Watertribunaal aan SNC zijn gericht, betreffen lozingen van drins en pcb's. De aanklacht betreffende de



drins-lozingen bevat weinig concreets over het bereikte, huidige niveau. De pcb-aanklacht is gebaseerd opseen serie analyses van monsters, waarbij aan de kant van Shell grote twijfel bestaat over de gevolgde bemonsteringsprocedure. Hoewel SNC zich niet, om eerder genoemde redenen, zal verweren op het tribunaal, lijkt het zinvol een aantal zaken op een rijtje te zetten.

## Drins

SNC produceert al sinds de jaren vijftig drins, zoals aldrin, dieldrin en endrin. Er is nog steeds vraag naar deze produkten, hoewel deze de laatste tien jaren aanzienlijk is verminderd door de grotere toepassing van andere middelen. Een nadeel van gewasbeschermings- en plagenbestrijdingsmiddelen is dat zij in verschillende mate giftig voor mens en dier en ook vaak milieu-onvriendelijk zijn. Er wordt daarom voortdurend naar vervangende produkten gezocht, die zowel economisch aantrekkelijk als meer mens- en milieuvriendelijk zijn. Voor bepaalde toepassingen zijn al vervangende middelen in gebruik, hoewel deze vaak economisch minder aantrekkelijk zijn en door hun beperkte werkingsduur meer moeten worden toegepast. Zo is de toegepaste dosis van vervangende middelen voor de bestrijding van sprinkhanenplagen veel groter dan in het geval van drins, wat weer andere risico's met zich meebrengt

voor mens, dier en milieu. De gebieden waar drins worden toegepast, zijn door de aard en werking van deze stoffen geconcentreerd in die landen waar sprinkhanen- en termietenplagen ontstaan, of waar katoenogstten moeten worden beschermd. Export van drins vindt dan ook vooral plaats naar de Verenigde Staten van Noord-Amerika, Australië en naar landen in Afrika en Zuid-Amerika. Afvalwaterstromen van de bereidingsinstallaties van de drins worden al sinds vele jaren gezuiverd van produktenresten door middel van een systeem van filtratie en adsorbtie aan actieve kool. De vele inspanningen hebben ertoe geleid dat de doelmatigheid van het zuiveringsproces zodanig vergroot is, dat (gekoppeld aan de eerste fase van de onlangs in gebruik genomen centrale afvalwaterzuivering) een lozingsniveau op open water wordt verkregen dat ruim binnen de daarvoor gestelde normen valt. Verdere verbetering wordt nog verwacht na ingebruikneming van de 2e fase van de centrale afvalwaterzuivering.

## PCB's

Op de terreinen van Shell te Pernis worden geen pcb's geproduceerd noch verwerkt en volgens de huidige kennis worden zij in geen enkel proces ongewild gevormd. De grote problemen bij het detecteren van stoffen op het uiterst lage niveau waarover nu gesproken wordt zijn

monsternamen en analyse. Een representatief monster nemen uit zeer grote afvalwaterstromen zoals die op complexen als Pernis en Moerdijk voorkomen, is een vak apart en van analysetechnieken wordt zeer veel geëist. Dit veld is erg in beweging. In Amerika bijvoorbeeld worden detectiegrenzen geadviseerd die meer dan een factor duizend hoger zijn dan bij vooraanstaande instituten in Nederland gehaald worden. Zolang geen zekerheid bestaat over de betrouwbaarheid van de getalgrootten en de detectiegrenzen is een inhoudelijke discussie voorbarig. Shell is er dan ook allerminst van overtuigd dat de cijfers die door het IWT op tafel zijn gebracht de situatie ter plaatse juist weergeven.

*De onlangs officieel in gebruik genomen biologische afvalwaterzuiveringsinstallatie van SNC*





# O.R.- verslag

Vlootplan 1983 – 1987

Veiligheid

Surplus aan 2e werktuigkundigen

Aantal hoofdwerktuigkundigen met  
vervroegd pensioen

Jeugdplan

Om 9.30 uur op 6 september 1983 opende de OR-voorzitter Wouter Kalkman de eerste overlegvergadering en stelde vast dat, hoewel niet geheel zonder inspanningen, het quorum aanwezig zou zijn tijdens de vergaderdagen. Het werd zeer op prijs gesteld dat een der leden bereid was gevonden een cursus daarvoor te verschuiven. Direct na het begin van de vergadering werd staande een moment stilte in acht genomen ter nagedachtenis aan de onlangs overleden, vroegere secretaris van de toenmalige OR-Wal, Frans van der Kolk. Op de agenda stonden twee belangrijke punten: 'het Vlootplan 1983-1987' en 'Veiligheid en Ongevallen'. Voorafgaande aan de bespreking van deze 'highlights' kwam, tijdens de door de bestuurder gedane mededelingen, nog een aantal zeker niet onbelangrijke onderwerpen ter tafel. Allereerst ging de bestuurder nog een moment in op zijn benoeming tot projectleider van het Score-project in Den Haag. Men heeft hierover kunnen lezen in de september-uitgave van 'Schip en Ka'. Hierin is tevens een kort vraaggesprek met de heer Rasterhoff opgenomen. In de overlegvergadering voegde hij hieraan toe, dat hij eerst na uitgebreid overleg met de president-commissaris van onze maatschappij, de heer De Ruiter en de Marine Coördinator had besloten deze – tijdelijke – taak te aanvaarden. Gedurende deze periode zal hij echter ten volle betrokken blijven bij en verantwoordelijk zijn voor de ontwikkelingen bij STBV. Er bestaat het volste vertrouwen, dat het management-team de verantwoordelijkheden voor de dagelijkse gang van zaken aankan. Dit betekent in wezen een compliment, niet alleen voor dit team, maar voor de gehele STBV-organisatie. De OR wenste de heer Rasterhoff succes bij deze taak.

## Vlootplan 1983-1987

Nadat per PCOR en circulaire reeds in juni mededeling is gedaan over het vlootplan voor de komende jaren, werd de toelichting hierop in deze vergadering met



veel belangstelling tegemoet gezien. De bestuurder schetste allereerst de situatie op de wereldtankermarkt per 1 juli. 'World Wide' was er op die datum ongeveer 80 miljoen ton opgelegd. In 1982 en 1981 waren die cijfers resp. ruim 20 en ruim 60 miljoen ton. Wat staat er de komende tijd te gebeuren? De SOLAS-conventies van '74 en '78 hebben hun grootste invloed op het tankerbestand al gehad. Op 1 mei 1985 moeten alle voorschriften van kracht zijn. Thans hebben we te maken met de voorschriften die voortkomen uit de MARPOL-conventie '73 en '78. Per 1 oktober dit jaar worden deze van kracht en vier jaar na die datum moeten de desbetreffende schepen aan de gestelde eisen voldoen. In belangrijke landen zoals Engeland, de Verenigde Staten en Japan zijn de gemaakte afspraken al gedeeltelijk van kracht.

Hoe liggen de kansen per klasse tanker? De GP's tot 20.000 ton draagvermogen, waarvan de helft ouder is dan 20 jaar, vallen niet onder de MARPOL eisen. Thans bestaat reeds een overschot aan tonnage in deze klasse, terwijl de vraag geen tekenen van herstel vertoont. Illustratief in dit opzicht is het verminderde aantal vaardagen van onze 'A'-klasse schepen. De op de GP volgende klasse is de MRX (20 tot 40.000 ton). Zeker de eerste 3 à 4 jaar zal er nog geen evenwicht zijn tussen vraag en aanbod. Bovendien zijn in de wereld circa 60 van dit soort tankers in aanbouw. De daaropvolgende klasse wordt interessanter. Dat zijn de LRA's en LRB's (40 tot 80/100.000 ton). De meeste bestaande schepen in deze klasse zijn 15 jaar of ouder en voldoen veelal niet aan de nieuwe MARPOL eisen. De vereiste aanpassingen (o.a. crude oil washing, inert gas, segregated ballast tanks) zullen in veel gevallen voor de reders te duur worden, gezien de leeftijd van hun schepen. Ook komt daar eventueel nog een aanpassing van de voortstuwingsinstallatie voor meer economische vaart om de hoek kijken. In de komende jaren zullen grote raffinaderijen in de olieproducerende landen gereed komen. Raffinaderijen met een grotere capaciteit dan nodig is voor de behoeften van de desbetreffende

landen zelf. Het surplus zal voor export beschikbaar komen naar gebieden zoals Japan, Australië, de Verenigde Staten, West-Europa. Het vervoer van deze produkten zal economischer, d.w.z. met nieuwe, efficiënte en zuinige schepen die aan alle huidige eisen voldoen moeten plaatsvinden. De Shell hier mogelijkheden ziet, blijkt wel uit de recente offerte-aanvraag voor drie LR's. Voor wat betreft de tankschepen boven 200.000 ton, de VLCC's en ULCC's kan worden gezegd, dat misschien wel 100 à 125 miljoen ton zal moeten worden gesloopt alvorens er enig licht aan de horizon komt. De verwachting is weleens uitgesproken dat tegen het einde van de tachtiger jaren alle vóór 1977 gebouwde schepen zullen zijn verdwenen. Na deze algemene, maar voor onze bedrijfstak zo belangrijke informatie ging onze bestuurder nader in op het vlootplan voor de komende vijf jaar, zoals dit in juni gepubliceerd is. Als reactie op het vlootplan en de toelichting deelde de OR de bestuurder mede tot de constatering te zijn gekomen dat het bestaande vlootplan 1981/1986, niettegenstaande een slechtere marktsituatie dan voorzien in 1981, tot nu toe geen bijstelling behoefde. Dit kon worden bereikt door de inspanningen van de bestuurder alsmede van het gehele personeel. Voor wat betreft de resterende jaren tot en met 1986 werd de hoop uitgesproken dat een bijstelling in negatieve zin niet nodig zal zijn. Helaas blijven in de plannen tot 1986 de drie LR's en de op te leggen VLCC's onzekere factoren. Grote zorg baren echter de vooruitzichten na 1986.





## Overschot 2e werktuigkundigen houdt aan

Voor betrokkenen zeer belangrijke punten van gesprek vormden enkele mededelingen op het gebied van het personeelsbeleid. Allereerst met betrekking tot de kansen die er zijn voor 2e werktuigkundigen met 'B'. In een vorig OR-verslag heeft u reeds uitgebreid - hierover kunnen lezen. In het kort komt het erop neer, dat op de Shell-locatie Pernis een mogelijkheid tot plaatsing bestaat voor tien werktuigkundigen met 'B'. Degenen die daarvoor in aanmerking komen zijn uitgenodigd om samen met hun levenspartner een voorlichtingsbijeenkomst hierover bij te wonen in ons kantoor. Tot nu toe hebben vijf 2e werktuigkundigen besloten om de stap naar Pernis te doen. Met een aantal anderen zijn nog gesprekken gaande. Ook zijn 3e werktuigkundigen, die aan de door Pernis gestelde eisen voldoen, benaderd. Volgens de bestuurder was het jammer dat ondanks een groot surplus aan 2e werktuigkundigen teruggevallen moet worden op 3e werktuigkundigen. Het grote surplus aan 2e werktuigkundigen zal blijven aanhouden. Van een totaal bestand van circa 70 in deze categorie zijn er nu minder dan 60 nodig en eind 1984 circa 50. Als men bedenkt dat er tot 1987 slechts enkele pensioneringen in de rang van hoofdwerktuigkundige zullen zijn, dan kan men niet meer van een incidenteel overschot spreken, maar van een structureel. En, aldus de bestuurder, bij een structureel overschot behoren structurele maatregelen. Reeds nu varen enige 2e werktuigkundigen als waarnemend 3e. Dit zal vaker gaan voorkomen. Intussen wordt doorgegaan met het zoeken naar andere mogelijkheden om het surplus omlaag te brengen. De bestuurder wil niet uitsluiten dat eens gelijke maatregelen als bij andere rederijen genomen moeten worden, t.w. permanente terugzetting in rang. De OR-voorzitter reageerde hierop door te zeggen dat het van een zekere moed en durf van de vijf collega's getuigt om deze stap te doen. Het is een bewijs dat flexibiliteit en mobiliteit aanwezig is. Veel waardering is er voor de goede voorlichting die de maatschappij geeft. De risico's van het nemen van een overhaast besluit worden hierdoor een stuk minder. Het beleid is open en eerlijk, de situatie zal niet beter en ook niet slechter worden voorgesteld.

## Promoties

Onlangs zijn vijf 1e stuurlieden tot gezagvoerder bevorderd. Gedurende de komende jaren zijn er nogal wat pensioneringen onder de gezagvoerders te verwachten. Daarom is het aantal 1e stuurlieden in de 'promotiezone' van 15 op 20 gebracht. Zoals reeds eerder is gesteld, behoeft bij de promoties de volgorde op de bestandslijst niet altijd precies gevolgd te worden. Teneinde goed voorbereid te zijn op het

toekomstige gezagvoerderschap zal met het tijdelijk als waarnemend gezagvoerder varen van 1e stuurlieden al in een vroeger stadium dan nu worden aangevangen.

## Aantal - hoofdwerktuigkundigen met vervroegd pensioen

In tegenstelling tot de gezagvoerders zullen tot 1987 minder hoofdwerktuigkundigen pensioengerechtigd zijn dan bij de vlootontwikkelingen zouden passen. Om hier verbetering in te brengen, zal dit en volgend jaar een aantal hoofdwerktuigkundigen met 32 dienstjaren vervroegd pensioen worden aangeboden.



## Geringe belangstelling jeugdplan

Wat er door onze maatschappij wordt gedaan aan de bestrijding van de jeugdwerkloosheid heeft u kunnen lezen in het vorige OR-verslag (zie 'Schip en Ka' van juli 1983). Daaruit blijkt dat bij ons zeker geen passief beleid wordt gevoerd. Het is daarom bijzonder jammer dat op het moment dat op overlegvergadering werd gehouden slechts vier jongelui met een afgeronde opleiding aan de Lagere Zeevaartschool zich hebben gemeld voor de opleiding aan de bedrijfsschool in Pernis ter verdere intensivering van hun kennis.

Ondermeer via het Arbeidsbureau voor de Scheepvaart en de scholen worden de jongelui hierover benaderd. Maar we geven de moed niet op en gaan door met onze pogingen. Het is nog wat te vroeg om nu al conclusies te kunnen trekken. De OR sprak zijn teleurstelling uit over het

povere resultaat tot nu toe. Wellicht dat het zomerseizoen met de vakanties de jongelui nog had weerhouden om te reageren. (Inmiddels is de belangstelling toegenomen en verwacht wordt, dat op 1 november a.s. met een groep van 12 jongelui gestart kan worden).

## CAO- onderhandelingen

Zoals bekend zijn de CAO-onderhandelingen afgerond. Er is vaak en lang gesproken. Het was prettig te merken dat de bedrijfssituatie door de vakbonden wordt erkend. Op een vraag van de OR werd geantwoord dat de resultaten van de onderhandelingen het best omschreven kunnen worden dat binnen de beperkte financiële ruimte zowel de één als de ander iets had gekregen en ook iets had moeten laten schieten. 'De pijn is gedeeld', aldus Cor van Dalen.

## Veiligheid en ongevallen

Op verzoek van de OR zou Henk Steenstra, chef DFMS/3, in de vergadering aanwezig zijn om informatie te geven over 'veiligheid en ongevallen'. Tevens zou hij een reeks vragen op dit gebied beantwoorden die door de Commissie Sociaal Beleid waren voorbereid. Echter, in verband met ziekte van Steenstra had de bestuurder op zich genomen om, na een inleiding, ook de beantwoording van de vragen voor zijn rekening te nemen. Fred Busker, Fleetmanager, was tijdens de behandeling van dit agendapunt eveneens aanwezig en vertelde het een en ander over de maatregelen die genomen zijn ter bevordering van de veiligheid aan boord. In zijn inleiding gaf de bestuurder aan de hand van cijfers aan hoe het met de veiligheid bij STBV is gesteld. Waren we met een 'frequency rate' van 5.0 voor het eerste kwartaal 1983 niet ongelukkig, over het tweede kwartaal was dit 6.9, een van de hoogste scores sinds jaren. Daarbij viel op dat vergeleken met het eerste kwartaal de 'frequency rate' bij de Nederlandse gezellen sterk was gestegen en bij de Spanjaarden en Indonesiërs was gedaald. We zullen er hard aan moeten trekken om ons 'target' van 5.0 over het gehele jaar 1983 te halen, aldus de bestuurder. Uit de gegeven antwoorden op de gestelde vragen bleek overigens dat de meeste ongevallen plaatsvinden in de machinekamer, gevolgd door locaties zoals deuropeningen, trappen en ladders elders over het schip. Verschillende vaarpatronen en klimatologische omstandigheden hadden geen invloed op het aantal ongevallen. De gegevens werden verkregen uit de ongevallenrapporten van de afgelopen drie jaar. Er wordt onderscheid gemaakt tussen ongevallen ten gevolge van onveilige situaties en die veroorzaakt



Gedurende de afgelopen maanden is bijzonder hard gewerkt om het nieuwbouwproject voor de drie LR's op de rails te zetten. Dit project is voor ons bedrijf van top-prioriteit. Er zijn thans nog te veel haken en ogen om in dit stadium verdere mededelingen te doen. Tegen eind oktober valt de beslissing. De ondernemingsraad hoopt van ganser harte dat het resultaat gunstig mag zijn voor Shell Tankers B.V.

Aanwezig op de vergadersessie op 6 en 7 september jl. waren:

#### Groep A

Jolle de Jong  
Wouter Kalkman  
Rob Overdijkink  
Eric Petrusma

#### Groep B

Henk Dekker  
Willem Huygen  
Ruud Verhoeve  
Theo van Vlijmen

#### Groep C

Jillis van Duuren  
Chris de Goeij  
Piet Huigen  
Joop Ouwens

door onveilige handelingen. Bij specifieke werkzaamheden komen doorgaans dezelfde soort ongevallen voor, zoals bijvoorbeeld oogletsel bij bik- en slijpwerkzaamheden. Steeds gebruik maken van de *veiligheidsmiddelen* en de persoonlijke beschermingsmiddelen!

## Maatregelen

Fred Busker gaf een overzicht van de maatregelen die genomen zijn, dan wel binnenkort genomen zullen worden en die moeten leiden tot het omlaag brengen van het aantal ongevallen. Het is de maatschappij grote ernst om alles op alles te zetten om het veiligheidsbewustzijn bij haar werknemers te vergroten. Het pakket maatregelen, waarvan in het vorige OR-verslag al even melding werd gemaakt, bestaat uit een tiental punten, waarvan we noemen:

- (meer) directere rapportage bij ongevallen met arbeidsverzuim;
- benadrukking van de lijnverantwoordelijkheid;

- het verzenden van zgn. 'safety grams' (waarschuwingen aan andere schepen);
- Veiligheidsrapportage in de conduites;
- een persoonlijk veiligheidsboekje;
- een nieuw ontworpen veiligheidsformulier;
- bij ernstige ongevallen onmiddellijk onderzoek ter plaatse door een veiligheidsofficier.

Kortom meer aandacht voor VEILIGHEID, zowel intern als extern. De OR staat achter deze reeks van maatregelen, doch sprak haar teleurstelling erover uit op geen enkele wijze betrokken te zijn geweest bij het voorbereiden van deze maatregelen. De indruk bestaat dat ze ook bij de

scheepsleiding positief zijn ontvangen. Hier en daar had de Raad nog wel wat vragen bij de uitvoering ervan. Op verzoek van de OR zegde de bestuurder toe dat, zeg na een jaar, de resultaten met de Raad besproken zullen worden. Tussentijdse rapportage, in de vorm van kwartaalcijfers, zal de OR ter inzage worden gegeven. Met name het laatstgenoemde, het ontvangen van meer informatie, werd zeer op prijs gesteld, omdat bij een aantal leden de indruk bestond, dat men niet altijd adequaat hierover werd geïnformeerd. De hoop werd uitgesproken dat de veiligheid bij onze maatschappij de grootst mogelijke aandacht zal krijgen. Het moet een 'highlight' blijven!

## OR-allerlei

- De derating van de 'Laconica' gaat door. Recente berekeningen hebben aangetoond dat alleen een aanpassing van de turbine-installatie nodig is. De schroef wordt niet vervangen.

- Wegens ziekte was Wim Wouters verhinderd om een verslag voor 'Schip en Ka' van deze twee vergaderingen te maken. Zijn plaats werd ingenomen door Ruud Kleijn.

- Na de vierde - afsluitende - Workshop 'Moderne Bedrijfsvoering', gehouden van 19 t/m 21 september jl. in Veldhoven, zal er op korte termijn een bijeenkomst met een aantal scheepsgezellen worden gehouden ter bespreking van de toekomstige scheepsorganisatie.

- In de oktober-vergadering zal onder meer de stand van zaken m.b.t. het 'Flammulina'-project worden besproken, komt het Shell Nederland rapport 'Positie OR-leden' aan de orde en zal een financiële terugblik op het eerste halfjaar 1983 worden gegeven.

- Tot aan de volgende vergadersessie (13 en 14 oktober) is als vootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gekozen John van Kesteren (hij kon door ziekte niet in deze september-vergadering aanwezig zijn maar had zich hiervoor reeds vooraf als kandidaat beschikbaar gesteld). Ruud Verhoeve en Willem Huygen werden resp. tot voorzitter en plaatsvervangend secretaris van de Commissie Vloot Aangelegenheden gekozen en ten slotte werden Piet Huigen en Eric Petrusma resp. plaatsvervangend voorzitter en plaatsvervangend

secretaris van de OR.

- Gezien de afwijkende pensioenvooraanpak voor het vlootpersoneel (voor wie er naast het Shell Pensioenfonds ook het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij is) verzoekt de OR de bestuurder onder de aandacht van de heer Helfrich, President-Directeur van Shell Nederland, te brengen dat bij de aanbieding aan de COR van de landelijke pensioenstudie ook aandacht zal worden besteed aan de positie van het vlootpersoneel en hem te verzoeken er op toe te zien, dat dit aspect in de studie wordt meegenomen. In antwoord op dit verzoek stelde de bestuurder, dat hij de heer Helfrich reeds enkele maanden geleden hierop schriftelijk had geattendeerd. Hij adviseerde de OR hierop via de COR-Pensioencommissie eveneens aan te dringen.



# EENDRACHT-VAKANTIE

De gelukkigen die dit jaar de twee Eendracht-kooien mochten bezetten, zonden ons vorige maand al een groet, waarvan melding in 'Schip en Ka' werd gemaakt. Inmiddels ontvingen wij ook een verslag, dat wij hieronder volledig opnemen.

Het was woensdag 27 juli, dat wij voor het eerst kennis maakten met de gloednieuwe bemanningsleden van de 'Eendracht'. Toen stapten wij namelijk in Utrecht op de bus om gezamenlijk onze reis naar Zweden te beginnen. Via de oversteek Travemünde-Trelleborg kwamen wij de volgende morgen in Karlskrona aan.

Wij hadden in de bus al gehoord bij welke wacht wij waren ingedeeld. Wij zaten toevallig in de rode wacht. Er is ook nog een witte en een blauwe wacht. Elke wacht bestond uit  $\pm$  8 personen. Als je aan wal ligt, en er dus een REEWACHT wordt gelopen, loop je deze twee aan twee een uur, gedurende 4 uur. Ben je op volle zee, dan moet de gehele wacht 4 uur lang paraat zijn.

Wij hebben in Karlskrona nog twee dagen gelegen omdat wij, de gloednieuwe

*Hier zit ik samen met Saskia Kuyper op de ra.*



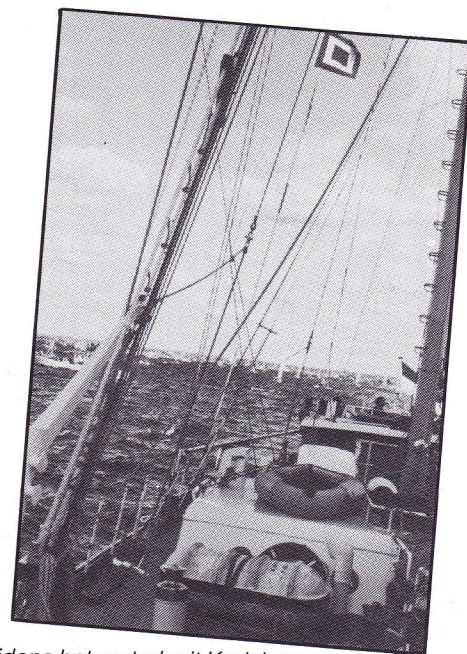
bemanningsleden dus, ter afsluiting van een race nog aan de slotparade meededen.

Tijdens de festiviteiten rond deze parade werden de prijzen uitgereikt door koning Karl Gustav.

Zaterdag de 30ste vertrokken wij uit de haven van Karlskrona. Eerst waren wij van plan om naar Kopenhagen te zeilen, maar door de parade en een verkeerde wind ging dat niet door. Wij hebben toen koers gezet richting Kiel. Nog maar net buiten de haven of de eersten hingen al over de reling (aan lijzijde). Ik, Saskia, heb ook veel last gehad van de deining. Herman daarentegen helemaal niet.

Door een defect aan de startmotor moesten wij Kiel zeilend binnenvaren. Wij zijn toen in totaal 26 keer over stag gegaan voordat wij eindelijk vastlagen. In Kiel zo'n 1½ dag gelegen. Het wachten was op een nieuwe startmotor. 's Avonds hebben wij met een heel stel zeemansliedjes gezongen, zgn. SHANTIES.

*Met windkracht vier op weg naar Helgoland.*



*Tijdens het vertrek uit Karlskrona moesten we door een veld van duizenden schepen varen.*

Daarna door het Kielerkanaal, waarvoor een loods aan boord kwam. 's Morgens vroeg uit het kanaal richting Helgoland. Dat was  $\pm$  10 uur zeilen. Omdat er weinig wind was en veel zon heeft bijna de hele bemanning aan dek gelegen. Aan het eind van de dag waren er dan ook aardig wat rode gezichten. Op Helgoland aangekomen hebben wij een wandeling gemaakt. Natuurlijk niet te lang, omdat er een paar waren die om 12 uur wacht moesten lopen.

De volgende ochtend vroeg vertrokken richting Borkum, ook een Duits eiland. Helaas lagen wij daar  $\pm$  5 km van het centrum en niemand had eigenlijk zin om zo'n eind te lopen. Het was aan boord immers veel gezelliger. Die avond hebben wij het captain's dinner gehad. Dit is een uitgebreid diner ter afsluiting van de zeiltocht. De kok had er erg veel werk van gemaakt en het was dan ook erg lekker. De laatste wacht was voor de rode wacht. De volgende dag moesten wij immers om 12 uur in Delfzijl zijn, waar de bus aankwam met een nieuwe bemanning en ons mee terugnam. Wij willen toch ook nog even vermelden dat wij erg leuke kwartiermeesters (hoofd van een wacht), schipper, stuurman en bootsman hadden, en niet te vergeten de dokter. Mede dankzij hen is het zo'n grandioze reis geworden. Voor ons was dit een grandioze belevenis waar wij de SHELL nogmaals hartelijk voor willen bedanken. Wij hebben de grootste lol gehad en daarbij nog veel opgestoken over het zeezeilen. Het was in één woord: geweldig!

Herman Bosma en Saskia Kuyper

*Hoewel geen van ons beide op deze foto, voelde niet iedereen zich helemaal gezond tijdens ons verblijf op zee.*



Leo Janssen, eind-redacteur bij Tros-radio, is de samensteller van een serie uitzendingen onder bovenstaande titel. Hoewel geen hoofdrol, speelt onze 1e stuurman G. A. M. Dorren daarin wel een belangrijke rol. Zo belangrijk, dat wij hieronder nader ingaan op de aanleiding tot deze serie, de problemen die met de realisering ervan gepaard gingen alsmede het leven van de hoofdrolspeler, Ernst Lamberty, oom van stuurman Dorren.

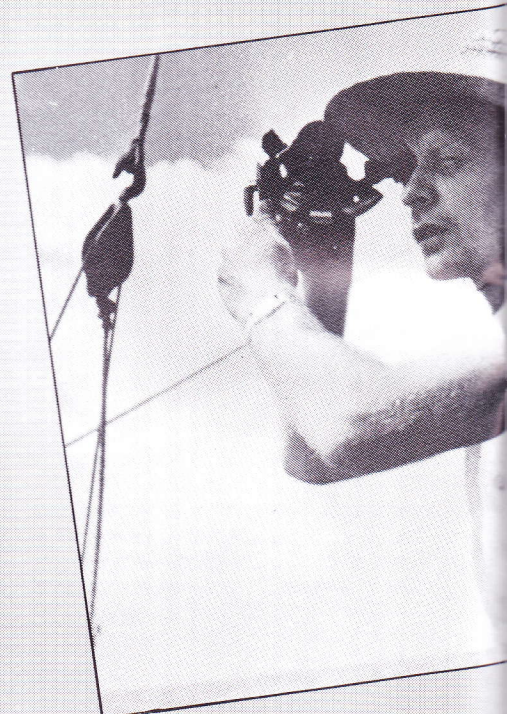
Het is alweer een paar jaar geleden, dat eind-redacteur Leo Janssen in een winkel voor 2e hands boeken aan het snuffelen was, op zoek naar een voor hem interessant boek. Een bezigheid die meer mensen met een wat bredere belangstelling gaarne bedrijven. Terloops nam hij een boekje op, getiteld 'Met de Kroja naar Taha-uku', dat kennelijk over een scheepsreis ging, naar de -Christmaseilanden. Leo Janssen kocht het en raakte bij het lezen ervan hoe langer hoe meer geboeid door de avonturen beleefd op de door de schrijver, ene Ernst Lamberty, gemaakte reizen. Nu was die schrijver niet zo'n onbekende: reeds in de vijftiger jaren besteedde Elseviers Weekblad aandacht

onderwerp heeft. Want Lamberty heeft een zeer fascinerend leven achter de rug: zesmaal deserteerde hij uit het legioen, waar hij zich voor had aangemeld na zijn studie aan de zeevaartschool te hebben afgebroken.

#### Kerstprogramma

Als programmamaker zag Janssen in zo'n avonturier als Lamberty kennelijk wel een mogelijkheid voor een radio-uitzending. Zeker als men daarbij overwoog, dat deze man de Christmas-eilanden als domicilie had gekozen, leken alle ingrediënten aanwezig om met kerstmis 1982 aandacht aan Lamberty te besteden: een verslag bij voorbeeld vanuit de dan zonovergoten Kerstmis-eilanden naar het, naar men hoopte, met de kerst besneeuwde Nederland.

Wij zullen de moeilijke weg die Tros-redacteur Janssen moest afleggen om contact te krijgen met Lamberty niet helemaal volgen. Wij willen ermee volstaan dat hij uiteindelijk contact legde met een in Valkenburg wonende broer van Lamberty, die bevestigde dat Ernst nog steeds leefde en ergens op een atol



Ernst Lamberty met zijn sextant op de 'Kroja'

# TUSSEN DROOM EN WERKELIJKHEID

aan Lamberty, terwijl nog een boek van zijn hand is verschenen, dat evenwel het leven in het vreemdelingenlegioen als



in de Stille Zuidzee woonde. Maar, zo werd eraan toegevoegd, er is nog een neef hier in Valkenburg die, zij het ook weer niet al te frequent, brieven met hem wisselt. En zo kwam de neef, onze stuurman Dorren, in het spel. Het geluk wilde dat hij de laatste maanden van 1982 juist met verlof was, zodat alles ernaar uit ging zien, dat met de kerst het programma gerealiseerd kon worden.

#### Eén dag te laat

Die briefwisseling tussen Lamberty en Dorren was dus niet frequent, maar wel van lange duur. Want Fred Dorren was eigenlijk al zo'n 30 jaar bezig om z'n oom, wiens avontuurlijk leven hem uitermate boeide, te ontmoeten. Een echte ontmoeting met de kerst bleek evenwel voor de Tros financieel niet haalbaar, maar waarom niet een telefonische ontmoeting tussen oom en neef? De Tros zag kans om voor de 23e december, via een satelliet, een telefoongesprek van

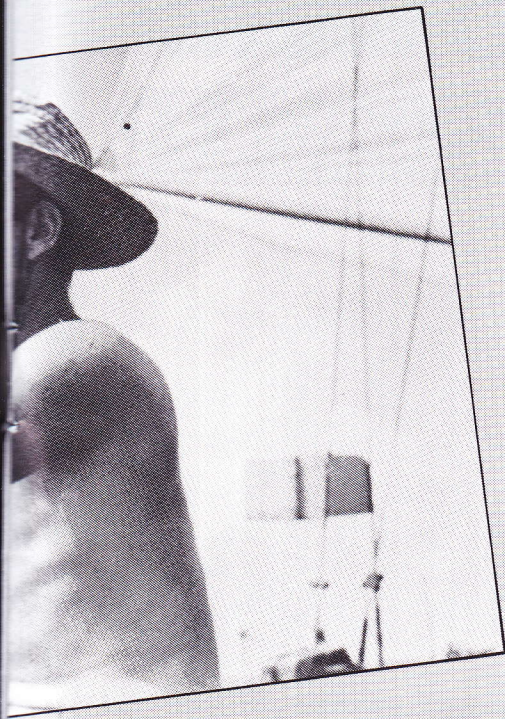
Leo Janssen van de TROS-radio, die in zo'n avonturier als Ernst Lamberty een mogelijkheid zag voor een radioprogramma

wat langere duur te reserveren. Enkele weken ervoor was Ernst Lamberty al door Janssen gebeld, met verzoek aan dat gesprek 'Tussen oom en neef' mee te werken, wat hij graag zou doen. Dat het gesprek op de band zou komen en met de kerst door de radio zou worden uitgezonden, was geen enkel bezwaar voor hem.

In afwachting van het gesprek op de 23e werd Fred Dorren in de studio gevraagd het een en ander over z'n oom te vertellen, zaken die het komende telefoongesprek voor de luisteraars alleen maar interessanter zouden maken. Bij het rinkelen van het toestel waarbij Leo en Fred op de verbinding met Santo in Vanu-atu wachtten, bleek de verbinding niet al te best: er klonken







de oom dus van Fred Dorren, toch een lange radio-uitzending te wijden, waarin dan ook een rapportage vanuit o. a. Tahiti en Santo, waar Ernst had gewoond en getrouwd was geweest. Want deze avonturier had zoveel gezworven, dat niet al zijn huwelijken stand hadden gehouden: eenmaal getrouwd in Engeland, eenmaal op Tahiti met, kennelijk, zijn grote liefde, ene Rebecca, en eenmaal in Santo op de voormalige Nieuwe Hebriden. Maar wilde er een rapportage plaatsvinden vanuit Tahiti en Santo, dan moest – zo vond de Tros nu – ook Fred Dorren mee. Het ging uiteindelijk om de band die er tussen oom en neef was; om na te gaan in hoeverre de droom van Fred van zoveel jaren in overeenstemming was met de werkelijkheid. Op 9 juli jl. vertrok Fred Dorren, tijdens zijn verlof, met Leo Janssen naar de Stille Zuidzee, om op 5 augustus jl. terug te komen. En met zoveel gegevens en indrukken kwamen ze terug, dat nu besloten is er een serie van 10 radio-uitzendingen van te maken.

#### Tahiti

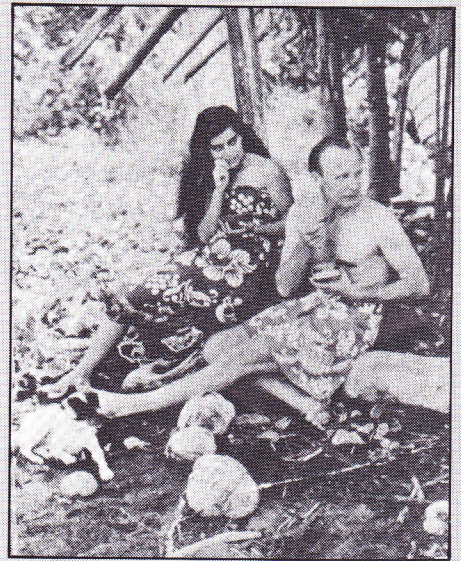
We schreven hierboven reeds dat Ernst Lamberty op Tahiti zijn grote liefde ontmoette, Rebecca, een Tahitiaanse schone die op 17-jarige leeftijd met Lamberty trouwde. Het opbouwen van een bestaan, op zee, in die streken, bracht teweeg dat Lamberty veel van huis was. Gevoegd daarbij dat, zoals ook uit de radio-uitzendingen zal blijken, bij Lamberty onder alle omstandigheden schip en zee op de eerste plaats kwamen, waren oorzaak van het mislukken van dit huwelijk na verloop van tijd. Wel waren er vijf kinderen uit dit huwelijk voortgekomen alvorens het definitief strandde. Toch bleef bij deze Tahitiaanse de bewondering voor haar gewezen man. Trouwens, bij alle gesprekken die Fred en Leo voerden met de velen die Lamberty van nabij hadden gekend, klonk diezelfde bewondering door: een beer van een vent, een leider, toegewijd aan de zee, maar bovenal iemand die z'n vrijheid ó zo lief had en daarvoor alles opzij zette.

#### Master of unlimited waters

Aldus de titel van het certificaat dat Lamberty bezat en hem machtigde overal in de Stille Zuidzee te varen waar hij wilde. Dat deed hij ook met zijn kustvaarder 'Henry Bonneaud', met ruim 30-koppige bemanning. En varen in die streken, van de ene atol naar de andere, is moeilijk en gevaarlijk, zoals alle navigateurs onder onze lezers zullen bevestigen. Lamberty bouwde er z'n bestaan op, vervoerde de produkten van de eilanden, had zelfs een ruim gesorteerde winkel aan boord voor de eilandbewoners. Natuurlijk werd door Leo en Fred ook dit schip bezocht, gesproken werd er met de bemanning en allen die hem van nabij hadden gekend.

#### Scheepvaart

Dat bij al die interviews op de band ook over scheepvaartzaken in het algemeen werd gesproken, is onvermijdelijk. Ook dit maakt de radio-uitzending uitermate boeiend. Voor Leo Janssen, de Tros-redacteur, ging daarbij een nieuwe wereld open, zo vertelt hij ons. Wat een



Ernst Lamberty met zijn 'droomprinses', Rebecca van 17 jaar, op Hiva-oo (Margutsas-eilanden)

inventiviteit bezitten zeevarenden, wat een verantwoording dragen ze, wat een gedisciplineerdheid moeten ze opbrengen. Hij zelf had altijd tegen het zeemansbestaan aan gekeken als zijnde een romantisch beroep, maar daarvan is hij nu teruggekomen. Al die gesprekken, met Fred Dorren en andere zeevarenden, hebben Leo respect bijgebracht, zo zegt hij, voor een beroep waar de gemiddelde man aan de wal eigenlijk geen idee van heeft. Ook op deze verslaggever slaat dus in dit opzicht de titel die hij zelf heeft gegeven aan het programma 'Tussen droom en werkelijkheid'.

#### Santo

Ook Santo in de, sedert enkele jaren, republiek Vanu-atu werd bezocht en in Lamberty's huis werd gesproken met zijn derde vrouw, ook een Rebecca, en hun kind Berta. Daarmee werd als het ware de levenscirkel gesloten, het levensverslag van Lamberty. Het plaatsje Santo is niet alleen het einde van Lamberty's leven, maar ademt ook alle tekenen van het einde van de wereld. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was dit eiland in de zo'n 20 eilanden tellende republiek Vanu-atu voor de Amerikanen een belangrijk steunpunt, met grote landingsbanen voor hun vliegtuigen, met nissenhutten en alle bij een grote legermacht behorende faciliteiten. Nu verlaten, vergane glorie dus. De vele boeken over de zeevaart, over de oorlog, alsmede de scheepsrelikwieën die Lamberty in zijn huis had, ook zij getuigen nu van vergane glorie. Al vormen zij nog de stille bewijzen dat een groot man, een fascinerende persoonlijkheid hier heeft gewoond. Zijn sextant ontbreekt er: als aandenken aan zijn oom kreeg onze stuurman Fred Dorren deze mee, waarbij Lamberty's dochter van nu elf jaar opmerkte: hij is de enige die er recht op heeft.

De 10-delige Tros-radioserie 'Tussen droom en werkelijkheid' zal waarschijnlijk vanaf zaterdag 24 december a.s. via Hilversum 2 tussen 14.33 en 15.10 uur worden uitgezonden.

meerdere stemmen en dan, plots heel duidelijk: 'Sorry, Lamberty had an accident and drowned yesterday'. Een schok voor Fred Dorren, die dit voor hem droeve nieuws zo te horen kreeg. Dertig jaar getracht meer contact te krijgen dan alleen per brief en dan . . . één dag te laat. Achteraf is gebleken dat Lamberty, in haast lopend, van een smalle loopplank was gegleden en gewond te water kwam. Ofschoon in het plaatselijke ziekenhuis nog getracht was zijn leven te redden, stierf hij 40 minuten na aankomst. Ook voor Leo Janssen was dit ongeval een streep door de rekening, want zijn kerstprogramma ging hiermee de mist in.

#### Avontuur trok . . .

De gegevens over Lamberty die al boven water waren gekomen tijdens alle speurwerk waren evenwel zo boeiend en getuigden van een dusdanig avontuurlijk leven, dat de Tros besloot aan deze man,

Onze collega Fred Dorren op het schip van zijn oom, de 'Henri Bonneaud' te Port Vila (Vanu-atu)





# SCHOON SCHIP

## Afkortingen

Meer en meer is het gebruik van afkortingen voor rangen, formulieren, methoden e.d. aan het inburgeren in onze organisatie. Eigenlijk begon dat al in het verre verleden met de afkortingen voor de verschillende afdelingen en secties. Op den duur weet men zelfs niet meer precies waar zo'n afkorting vandaan komt. Er zullen ongetwijfeld heel wat collega's bij Shell Tankers zijn, die niet (meer) weten waar het DF vóór afdelingsaanduidingen vandaan komt. Welnu, deze afkorting betekent niet meer en niet minder dan Dutch Fleet. Moeilijker wordt het als het aantal afkortingen in zo'n snel tempo toeneemt als de laatste jaren het geval is en het verband niet direct naar voren springt. Termen als COO, CMB, SGO, CRA, EOM, OMA en andere kreten zeggen namelijk niet zo heel veel als je ze zo achter elkaar opdreunt. Geen wonder dat onlangs een collega zich afvroeg wat in hemelsnaam de OMA van een opvarende aan boord deed. In het telegram werd namelijk deze afkorting onmiddellijk gevolgd door de naam waarop OMA sloeg. Nu duidelijk?

## Nivosa

Nivosa is de schelpnaam die zal worden gegeven aan de nieuwe Shell-tanker, die thans in aanbouw is bij M.H.I. in Nagasaki. Het schip van 115.000 ton draagvermogen zal onder Australische vlag komen te varen en grotendeels worden ingezet op de run tussen havens in het Midden Oosten en de Shell-raffinaderijen in Clyde en Geelong.

## Triest

Het is een triest gezicht, de restanten van de 'Macoma' naast die van de 'Thorshammer' in Kaohsiung te zien. Even triest is het voor de meeste opvarenden wier schepen naar deze sloophaven worden gedirigeerd, om bij de ingang het grote bord 'Welcome to Kaohsiung Harbour' te zien in de wetenschap dat er geen 'Thank you for calling - drive safely' op volgt. Afgezien van de 'Medora' en 'Murex', die geheel verbouwd zijn tot



productie/opslag-schepen, zijn er nu geen 'M'-klasse schepen meer in de Shell-vaart. De

'Macoma' was de tiende tanker van deze klasse die in Kaohsiung haar eind vond.



## Arti et Pectini

Totaal 21 kunstuitingen werden door collega's van wal en vloot ingeleverd voor de tentoonstelling 'Arti et Pectini', die inmiddels op 27 september jl. in Pulchri Studio in Den Haag is geopend. De totale oogst in Nederland was deze keer 893 inzendingen (waarvan 86 via het Shell-Gebouw in Rotterdam), aanzienlijk meer dan de 734 in 1979, tot nu toe het recordjaar. De 21 Shell-Tankers-inzendingen (in 1979 eveneens 21) waren afkomstig van totaal 5 collega's respectievelijk hun echtgenoten. En dat getal van 5 kunnen we weer splitsen in bijdragen van vloot (3) en wal (2). In ons volgende nummer hopen wij te kunnen melden of er onder de Shell-Tankers-bijdragen bekoonde werken zijn. In ieder geval wordt van elke inzender/inzendster minimaal één werkstuk tentoongesteld. Een selectie van het tentoongestelde werk, waaronder natuurlijk alle met een prijs of eervolle vermelding bekoonde werken, zal van 11 t/m 14 oktober in de hal van het Shell-Gebouw in Rotterdam onderdak vinden.



# SCHOON SCHIP

## 'Open ship'

De hierbij afgebeelde kunstuiting was een uitnodiging, tevens passeerbewijs voor een 60-tal gasten die op uitnodiging van de gezagvoerder op 6 augustus jl. de 'Felania' bezochten. De aanleiding hiervoor was het feit dat het schip voor de 25-ste keer dit jaar te Guayama, Puerto Rico kwam lossen. Mensen van Philips, Sun Oil, de loodsen associatie en vele anderen werden op het schip rondgeleid, zagen enkele videofilmpjes, waaronder één met opnamen van een

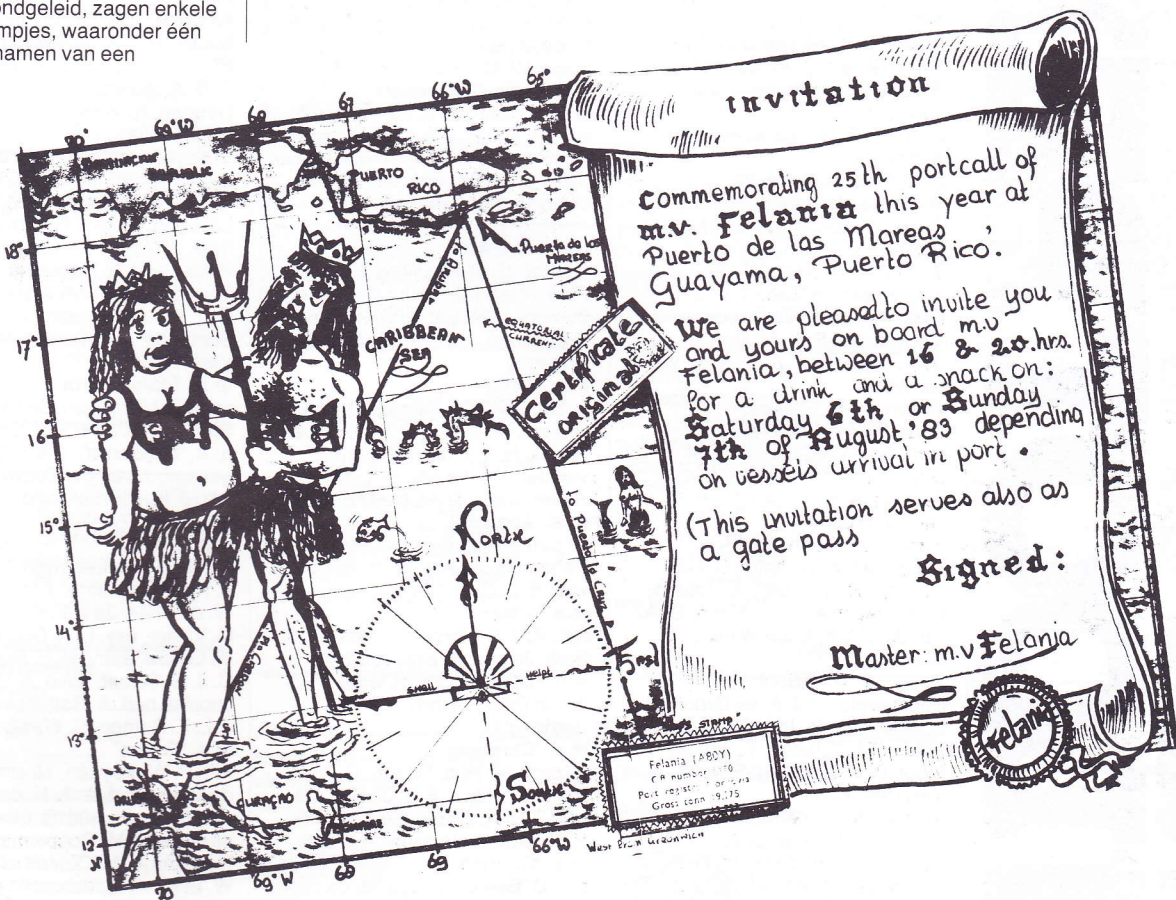
veiligheidsoefening aan boord en werden in de gelegenheid gesteld in de bar een drankje en een snack tot zich te nemen. Een goede geste om met dit 'open ship' de samenwerking ter plaatse te bevorderen!

## Pluimpje

Een ieder is wel ontvankelijk voor een pluimpje. Zo ook natuurlijk de bemanning van de 'Caurica'. Onlangs werd aan boord een bericht ontvangen van de Shell raffinaderij in Pulau Bukom, waarin het schip werd bedankt voor de 'Excellent co-operation' gedurende het innemen van een lading produkten, bestemd voor Hong Kong.

## Uitsmijter

En ten slotte een door te zenden enveloppe die op kantoor werd ontvangen, met een adres dat enkele wenkbrauwen deed fronsen. Na de naam van een opvarende kwam: (naam schip?) Schip die in Arabië ligt/vaart, Rotterdam. Is toch te bestemder plaatse afgeleverd, zo is de service nog steeds op kantoor.





## Gehuwd:

06.08.: J. E. de Fretes, 4e wtk, met mw. C. E. Kiriwend;  
 26.08.: A. C. M. Morrien, 3e stm, met mw. J. Hazelbag;  
 18.08.: G. J. C. Dudink, wachtassistent, met mw. Narti Kusminarti;  
 01.09.: H. E. Becht, 3e stm, met mw. A. E. L'Ortye;

## Geboren:

19.08.: Leuntje Elizabeth, dochter van J. Ghijsels, 3e stm, en mw. E. D. Ghijsels-Melaard;  
 24.08.: Johanna Agatha Hélène, dochter van P. J. M. Heyns, 4e wtk, en mw. L. C. H. Heyns-Van Zee;  
 01.09.: Toine Marijn, zoon van W. I. van der Burght, 3e wtk, en mw. M. A. A. van der Burght-Haack;

## Aflossingen

*roff.*: H. K. Tuinman, J. H. M. Hudales, J. W. Hendricks, J. J. Langere, D. J. Hage, H. E. Haalmeijer  
*gezagv.*: G. Arkema, P. R. Brunet, de Rochebrune, J. E. Dekker, J. H. Korsen, P. E. van der Veld, W. Welbie, A. C. Weide  
*1e stm.*: A. L. M. van Dun, C. P. C. van Goethem, J. A. van Kesteren, W. C. Moll, B. Ritman, J. van Ruiven, F. B. Schröder, S. Termeer, T. H. Tromp, H. Wijnberg  
*2e stm.*: S. S. Abma, W. Holwerda, A. Leffers, H. den Ouden, J. van Rooyen, B. M. Stubbe  
*3e stm.*: J. de Boer, W. van Dijk, A. E. R. van de Griend, K. G. E. van Lieshout, B. de Roos Nieuwkamp, P. N. M. Ros, G. H. G. M. Scheres, J. A. Valk, M. van der Woud  
*4e stm.*: K. R. Feddes, H. Oudenes, W. Verschuure  
*stml.*: S. J. Crispulo, R. M. M. J. Duym, R. M. van Ginkel, P. J. B. de Jong, A. K. Korpershoek, G. van der Woude  
*Hwtk.*: A. J. Baerveldt, P. A. Ankerman, H. H. Apfel, C. H. J. van Dijk, R. N. Groen, E. Jousma, F. G. Krijgsman, J. H. Veen, O. A. van der Want, C. de Witte, J. Wielart  
*2e wtk.*: F. A. J. Boot, R. J. Doorneveld, A. J. A. de Groot, W. B. Grund, E. de Jong Sr., J. H. E. Nijhuis, M. Schmidt, T. Scholte, A. Sloot, B. R. Verhoog, F. A. M. Vergroesen  
*3e wtk.*: W. J. Adema, C. A. van Esveld, P. J. Farla, G. W. Goethals, R. H. de Haan, R. F. Hamar de la Brethoniere, G. J. Harlaar, J. H. van Leuven, T. P. M. Westhuis  
*4e wtk.*: C. M. Abrahams, L. A. van Beelen, J. Blaak, F. C. Boer, E. Boeve, J. Lykelema, W.

Overeem, F. C. H. Roete, R. M. van Schaik, M. H. Tydeman, L. van der Valk Jr., L. A. A. Visser  
*5e wtk.*: W. A. Abbas, H. C. van Beek, A. M. de Boer, H. Bubberman, D. J. Haazebroek, D. Hemstra, R. G. Kooiman, J. A. Louws, H. T. J. Meyer, B. Scholten, H. van Weenen, L. van der Woerd  
*wtkl.*: E. M. Amat, F. H. Dammer, C. E. L. Deug, P. S. Hartmans, R. G. J. van Kleef, E. J. M. Mierop, J. J. Schat, J. P. Schrijver, A. Wagner  
*vrn.*: J. M. Wigleven  
*wass.*: J. A. Beukelman, R. D. Crena de longh, F. D. P. Croes, S. Y. Tysma, Q. A. P. de Wit, E. Wuestman, J. Pronk, J. de Gans  
*saw.*: D. Hensen, J. van der Sluis  
*asaw.*: R. A. J. W. Coppens, G. M. J. van Miltenburg, F. Smagge  
*asv.*: M. L. Delhaye, J. P. W. Dallmeyer, A. C. Dieckman, R. W. A. van Loon, E. B. de Niet, A. Pervoost, F. T. M. Pizarowitz, C. N. M. Prins, R. W. van Rooyen, K. van der Sluis, J. J. van Triet, R. J. S. Vrugteman  
*asav.*: J. G. M. Adams  
*hovo.*: G. Barnhard, A. G. Freeth, R. A. de Lange, W. A. van Noort, J. Roosenburg, J. G. Volleberg  
*akok.*: P. T. Post, R. B. Takke  
*bed.*: G. P. Onder de Linden, A. D. Pattiha, G. C. Pfennings, A. Smit, M. de Vryer  
*hbed.*: W. M. Beekman, F. P. Lommerse, D. Ploegers  
*ajng.*: O. Barrau, R. J. Dekker, A. van der Haak, J. B. W. F. Jansen

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Abida'**  
 1e stm.: C. D. Kromhout, 3e stm. R. G. Pieters Jr., hwtk. F. Bakker, 2e wtk. H. Tesink, J. M. van de Wal, 4e wtk. J. F. Wind, wtkl. R. B. Schuring  
**m.s. 'Acila'**  
 gezagv. J. Post, 3e stm. D. F. A. Maljers, 4e stm. J. N. M. Sinnige, 3e wtk. N. P. Dekker, 4e wtk. P. P. van der Wilt, 5e wtk. H. L. P. Hutter, wass. R. M. Nelson  
**m.s. 'Acmaea'**  
 2e stm. F. van Bommel, stml. A. Kamphuis, 3e wtk. W. H. Hennink, wtkl. E. J. C. Bollen  
**m.s. 'Acteon'**  
 roff. R. J. B. Norbert, 1e stm. A. J. Both, 2e stm. A. Breevaart, 4e stm. H. G. van Boxel, wass. F. S. J. van Rossum, hovo. P. C. Bergmans  
**m.s. 'Cardissa'**  
 gezagv. M. Hus, 1e stm. G. A. M. Dorren, hwtk. J. B. J. Jonker, 2e wtk. J. E. A. Westerbeeck, 4e wtk. H. G. Besselink, asaw. A. Quist  
**m.s. 'Caurica'**  
 roff. D. Beets, gezagv. M. de Graaf, hwtk. C. de Witte, asv. W. Ruiter Jr., A. I. M. J. van den Broek  
**m.s. 'Cinulia'**  
 hwtk. J. W. van Wegen, 5e wtk. H.

J. P. M. van Pinxteren, hovo. J. M. C. Verjans, wass. A. O. Koetje, E. D. van Leeuwen  
**m.s. 'Crania'**  
 2e wtk. P. Stachelhausen, hovo. M. W. B. Kitzen  
**m.s. 'Dallia'**  
 4e wtk. R. Romijn Jr., vrm. C. Boo Davila vak. I. R. Crespo Rivas, vak. 2. I. Pazo Alonso, B. Regades Hermo, saw. J. A. Amorin Lucio, C. Chapelaa Barreiro, M. A. Dominguez Martinez, S. Dominguez Castro, J. M. Oliveira Santos, F. Perez Fernandez, J. Rajo Fernandez, C. Rodriguez Barral, hovo. M. Fernandez Blanco, kok A. Martinez Amoedo, bed. E. Cruz Buyo, J. A. Taboas Rana, hbed. A. Perez Rodriguez  
**m.s. 'Daphne'**  
 roff. J. Verduyn, 4e stm. H. Brugts, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. K. Wagenaar, vrm. G. J. van Delft, saw. H. N. Dekker, H. Geelen, kok D. S. A. de Jong  
**m.s. 'Diadema'**  
 4e stm. M. A. Spoolstra  
**m.s. 'Falanja'**  
 4e wtk. A. W. J. Beunis, asaw. G. J. Feringa, asv. R. A. Curial  
**m.s. 'Felipes'**  
 1e stm. A. T. van Es, 3e stm. C. Groenendaal, wnd. hwtk. G. de Goede, 2e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, 3e wtk. J. F. Govers, 4e wtk. R. J. Verspoor, asaw. R. M. Bekens, asv. A. de Baat, G. Ekkelenkamp, H. de Vries, asv. R. B. A. Spronck, bed. P. J. Geenen, A. Vrolijk  
**m.s. 'Ficus'**  
 gezagv. J. Verhoeven, 1e stm. P. J. Muntjeverf, 2e stm. J. B. Winkelhuis, 3e stm. W. J. Levering, 4e stm. H. de Looft, hwtk. J. Visser Jr., asaw. E. H. Vissia, asv. H. Haasnoot, J. Vriendjes, H. C. Weenink, asav. C. J. F. van den Berg, kok R. A. Snel, bed. L. L. Teveer, M. F. Velsink  
**m.s. 'Flammulina'**  
 hwtk. J. I. Brangert, 3e wtk. W. J. Stam, hovo. J. H. A. J. Orië  
**m.s. 'Fossarus'**  
 gezagv. J. van der Zouwen, 2e wtk. J. Hensbroek, bed. I. M. C. Veenstra  
**m.s. 'Fulgur'**  
 roff. H. J. van Leeuwen, 2e stm. J. A. Koenraad, stml. J. ter Haar, H. W. de Vries, 3e wtk. K. Elshout, K. G. Visser, asv. L. A. Douma, H. P. de Leeuw, asav. R. E. Hubbard, T. C. J. G. Schuit, hovo. A. H. Hubbard, Jacobs, bed. A. Bottenberg, hbed. J. L. F. Romen, C. Westbroek  
**m.s. 'Fusus'**  
 roff. P. W. Veygen, 1e stm. H. J. de Vries, stml. A. A. H. de Vos, 2e wtk. H. Japin, wtkl. O. Roeleveld, asv. J. J. F. M. Coppelmans, P. M. Hendriks, J. H. Oosterhof, hovo. W. E. M. van Lieshout  
**s.s. 'Kylix'**  
 4e wtk. J. E. de Fretes, wtkl. H. L. Turenhout, wass. G. A. Cornelissen, R. J. G. van der Klis  
**s.s. 'Laconica'**



1e stm. A. H. van Haaften, 3e stm. B. Timmerman, stml. W. T. D. Opmeer, 4e wtk. R.J. Fortanier, wtkl. R. J. Heystek, wass. G. C. Wiegant

**s.s. 'Latia'**

gezagv. A. J. Bloem, 3e stm. A. R. Pieters Graafland, hwtk. J. B. van Haaster, 2e wtk. J. A. Willems, 4e wtk. E. R. J. van der Sleen, 5e wtk. A. B. M. Bokkers

**s.s. 'Laturus'**

4e stm. J. D. C. Plug, stml. R. V. van der Veen, 3e wtk. M. J. Viergever, wtkl. S. de Waal

**m.s. 'Niso'**

2e stm. J. Schol, stml. P. A. J. Holl, 2e wtk. J. H. Burger, wnd. 4e wtk. R. R. Vijber, 5e wtk. C. J. Blijleven, wtkl. H. O. Ebens

**s.s. 'Ondina'**

gezagv. C. P. Schoenmakers, stml. F. L. Kip, 5e wtk. M. J. E. van den Broek

**s.s. 'Onoba'**

roff. N. Eijlers, stml. J. Oosterloo

**m.s. 'Tagelus'**

1e stm. R. Hendriks, hwtk. B. Oudkerk, 3e wtk. W. G. Kole

**s.s. 'Vitrea'**

1e stm. W. van der Meulen, 3e stm. H. Ammerlaan, 4e stm. R. H. Nagel, 2e wtk. A. de Jong, 4e wtk. R. van der Heide Jr., 5e wtk. R. J. M. van Geel, wtkl. G. E. Tip, hovo. W. C. Kapper

**s.s. 'Zafra'**

wass. J. L. Greving

**s.s. 'Zaria'**

hwtk. H. L. de Koning, wass. A. Hartsuiker

**Uit dienst getreden:**

2e stm.: P. H. Jacobs, J. A. P. Donks;

3e stm.: Z. M. J. van Vliet; wachtassistent: R. J. Sellier; wachtassistent: D. van Vliet; alg. sch. vakman: J. Vriendjes; aank. sch. vakman: H. Oosterhof; aank. sch. gez. a/w: W. P. Guyt;

**Overplaatsing:**

2e wtk.: G. J. A. de Ruiter - Shell Nederland Raffinaderij B.V.; 2e wtk.: W. B. Grund - Shell Nederland Raffinaderij B.V.; 3e wtk.: H. R. Muysson - Shell Nederland Raffinaderij B.V.;

**Terug van tijdelijke tewerkstelling;**

3e wtk.: F. W. Mooiweer - Curaçao Oil Terminal;

**Behaalde diploma's:**

2e Stuurman G.H.V.: H. de Roo, B. de Roos Nieuwkamp, R. I. de Roos; 2e Stuurman G.H.V.-th.: J. B. Weyland; 'B': N. A. Hoek, J. A. Uitermark. T. van Beek;



**In memoriam**

Binnen zeer korte tijd werd de walorganisatie ten tweede male opgeschrikt door het plotseling overlijden van een collega. Op 9 september jl. bereikte ons het droeve bericht dat de dag ervoor de heer **P. M. Verschut**, laatstelijk werkzaam in de sectie DFF/1, geheel onverwacht van ons was heengegaan.

Piet Verschut trad in 1947 in dienst van de toenmalige B.P.M., afdeling Rederij, in Den Haag. Hij werd te werk gesteld in de sectie Boekhouding. In de vijftiger jaren ging hij mee over naar de vestiging van de Rederij (thans Shell Tankers) in Rotterdam. Slechts met een onderbreking van ongeveer vijf jaar, waarin hij als systeem analist werkzaam was in een andere sectie, is Piet de Boekhouding trouw gebleven. Hij heeft grote verdiensten voor ons bedrijf gehad, immers hij was een van de grote promotors van de mechanisatie en later de

automatisering van de administratie. Mede op dit gebied heeft hij veel baanbrekend werk verricht. Piet streefde naar uiterste perfectie die hij, dankzij zijn grote inzet en accuratesse, ook wist te bereiken. Niettegenstaande een minder goede gezondheid, waar hij de laatste jaren mee werd geconfronteerd, gaf hij zich tot aan de laatste dag voor de volle honderd procent voor zijn taak.

Degenen die met Piet hebben samengewerkt wisten in hem een uitstekend collega. Hij was zeer sociaal voelend en leefde sterk mee met het wel en wee van z'n collega's. Bij het geven van zijn mening nam hij zeker geen blad voor zijn mond, maar heel zijn levenswijze getuigde van een volstrekt eerlijk en 'recht door zee' karakter.

Het is bijzonder triest dat hij ons ontvallen is nu de datum van zijn pensionering zo dichtbij lag. Voortijdig moesten wij afscheid van hem nemen tijdens de crematieplechtigheid in 'Ockenburg' te Loosduinen. Velen waren die 13e september aldaar aanwezig. Namens Shell Tankers sprak Dick van Zanen enkele woorden en oud-collega Bert Brinkman herdacht Piet namens zijn naaste vriendenkring. Wij wensen Piet's vrouw, kinderen en verdere nabestaanden alle sterkte toe om dit intens zware verlies te kunnen dragen.

Uw overweldigende belangstelling bij het overwachte afscheid van mijn geliefde levenskameraad en onze vader heeft ons diep geroerd. We weten ons gesteund door uw medeleven en hulpvaardigheid, waardoor ons grote verlies wat dragelijker wordt.

T. A. van der Kolk  
Bas en Eric

**In memoriam**

Op 17 augustus jl. is overleden **A. van Rees**, oud-gezagvoerder. De heer Van Rees verliet de dienst der maatschappij op 1 november 1964 na 39 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van bijna 84 jaar.

**Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:**



R. Sipma  
S.G.O.

**Onze vlootjubilaren:**



M. Nieto Dacosta;  
sch. voorman;  
10 jaar op 12.09.83



E. R. van Engel;  
alg. sch. vakman;  
10 jaar op 21.10.83



R. A. Curial;  
alg. sch. vakman;  
10 jaar op 09.10.83



L. H. A. T. van Dijk;  
sch. gez. a/w;  
10 jaar op 25.10.83



**In dienst**



Mw. J. Wassink  
DFF/5, Administratief  
Assistente  
Inkoop/Expeditie.



Mw. Dra. C. M. J.  
van der Valk, DFF/6,  
assistente Personnel  
Relations.

**Overplaatsing**

Mw. M. W. van Steen-de Heer - DFF/3, per 1.9 naar S. N. C.

**Overleden**

P. M. Verschut, DFF/1.

**Interne mutatie**

Mw. E. M. Koot van DFF/5 naar DFF/4, administratief assistente.

**Gehuwd**

17-9-83 F. A. van der Bas, DFF/1, met Mw. J. Smeele



# Eurogeul verdiept

Op 24 augustus jl. werd de Eurogeul officieel geopend voor schepen tot een diepgang van 70 voet. Voorheen was dat 68 voet. De bedoeling is de Eurogeul nog vóór 1985 uit te diepen voor schepen die 72 voet steken. Ofschoon dus de 24e augustus slechts een tussenfase markeerde, is aan de verdieping tot 70 voet toch extra aandacht geschonken, waarvoor een aantal autoriteiten het eerste schip dat van de verdiepte geul gebruik maakte, de ertscarrier 'Rhine Ore', tegemoet voer.

Het accent viel die dag toch sterk op de nieuwe mogelijkheden voor ertsschepen. De reden hiertoe was, dat het overslagbedrijf EECV op de Maasvlakte op diezelfde dag een nieuwe kademuur in gebruik nam, waarlangs voortaan schepen met een diepgang tot 75 voet kunnen afmeren.

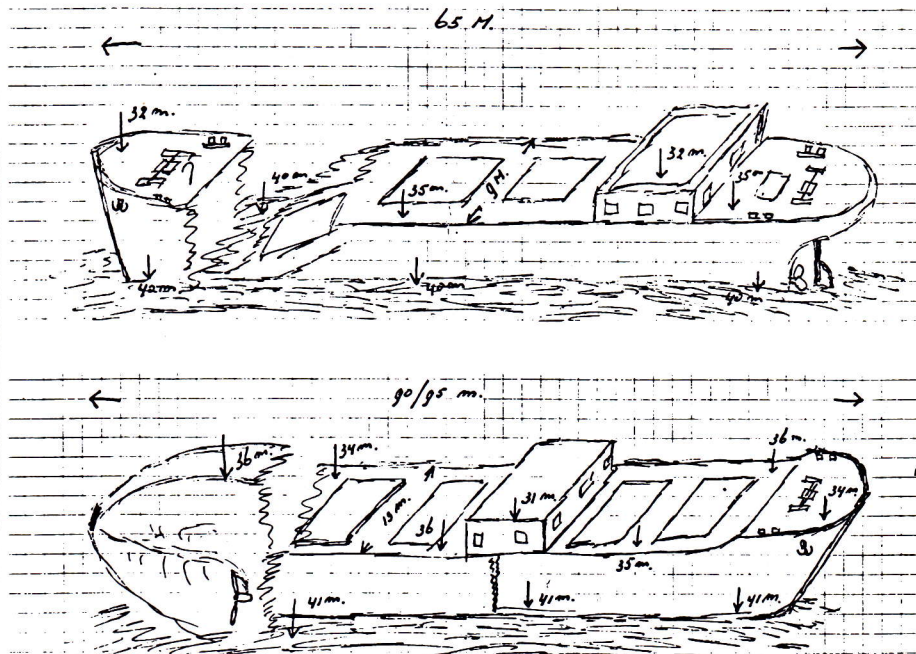
Aan het verdiepen tot 70 voet van de Eurogeul is totaal een bedrag besteed van ± f 50 miljoen gulden, terwijl de nieuwe kademuur het lieve sommetje van f 40 miljoen vergde. Ofschoon daarlangs voorlopig dus slechts schepen van maximaal 70 voet diepgang kunnen afmeren, is het voor de overslagbedrijven noodzaak zich snel aan te passen aan elders aan de gang zijnde ontwikkelingen. Zo zal over enkele jaren in de Braziliaanse haven Ponta da Madeira een pier gereed zijn, waaraan ertsschepen tot een diepgang van 75 voet kunnen worden beladen.

Langs de nieuwe 460 meter lange kademuur van EECV (ook de EMO krijgt een kademuur van gelijke diepte en afmetingen) is de diepte nu dusdanig dat indien men de bekende Laurenskerktoren in Rotterdam aldaar in het water zou plaatsen, de spits nog maar net boven de kraanarm komt. Om duidelijk te maken hoe diep ook de Eurogeul zelf nu is, werd tijdens de feestelijke opening van een aan het Rotterdamse havenbedrijf gewijde tentoonstelling in het Bijenkorf-gebouw op de Coolsingel, de aandacht van een aantal genodigden erop gevestigd dat dit gebouw zonder meer ruimte zou kunnen vinden in de Eurogeul zonder dat het dak boven het water zou uitsteken. Een situatie die wij dit warenhuis niet toewensen, evenmin als de Laurenskerk, maar die in ieder geval duidelijk aantoont dat met de Eurogeul, Rotterdam zich een vaste plaats tracht te verzekeren in het toekomstige massavervoer naar Europa.

Natuurlijk bracht het uitdiepen van de Eurogeul niet alleen het nodige baggerwerk teweeg (niet minder dan 16,4 miljoen m<sup>3</sup> werd verzet) maar ook het bouwen van een meetstation, plaatsen van boeien en het opruimen van wrakken. Wat dit laatste betreft kon bij twee wrakken, genaamd 'de Twins', worden

volstaan met het wegbranden van een aantal kajuiten, waardoor voor de toekomst de diepgang aldaar 72 voet kan zijn. Een derde, tevens grootste wrak, gaf meer problemen. Het bleek nodig dit wrak, genummerd 109, nabij Sandettie,

Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw drs. N. Smit-Kroes, het eerste exemplaar overhandigd van het 'Rotterdams kadeboek', vervaardigd in opdracht van het Havenbedrijf van de Gemeente Rotterdam. Hierin wordt met



Duikers maken zelf de tekeningen van een scheepswrak. In juni '82 werden de 'de Twins' geïnspecteerd. De twee scheepswrakken liggen, ter hoogte van de Noordhinderbank, vlak bij de Eurogeul.

volledig op te ruimen en af te voeren naar Duinkerken. Geen gering karwei, want het was maar liefst 150 meter lang bij een breedte van 14 meter. Wist men aanvankelijk niet om welk schip het ging – met als gevolg optimisten die al zakken met goud aan boord meenden te zullen vinden – na veel speurwerk bleek het hoogstwaarschijnlijk de 'Argon' te zijn van een Griekse reder, die in 1933 aldaar is vergaan, met aan boord een lading graan. Dit schip was in 1916 als 'Ameland' bij de RDM van stapel gelopen. Ter gelegenheid van de opening van de – nu dus opnieuw verdiepte – Eurogeul en de 75-voets kademuur werd aan de

meer dan 500 foto's een compleet en aaneengesloten beeld gegeven van de Linker en Rechter Maasoever, 70 km lang, vanaf de Van Brieneoordbrug tot Hoek van Holland en terug. Voor historici, die de situatie van vroeger ook hadden willen herkennen, niet interessant, want de foto's geven de situatie weer zoals die nu is. Maar voor een stad als Rotterdam is het ook belangrijker om vanuit het heden naar de toekomst te kijken en daarbij denkt men al aan een Eurogeul van 75 voet diep.

De Eurogeul na de verdieping tot 70 voet. De Eurogeul is zestien kilometer langer geworden. Links, ter hoogte van de verst in zee gelegen keerplaats, ligt het meetstation Euro-0.

