

SCHIP



ENKLA

24e jaargang
nummer 2
oktober
1984



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 2
oktober 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Mededelingen S.M.S. en O.M.S.	2
Modernisering raffinaderij	
Pernis	4
O.R.-verslag	5
Loon naar werken	8
Uit het Oud Archief	10
Schoon Schip	12
Personalia	14

Bij de voorplaat

De 'TR 8', een in 1953 gebouwd 100 pk motorsleepbootje voor Curaçao behoorde tot de grote vloot schepen van diverse pluimage die in de vijftiger en zestiger jaren in ons land werden gebouwd voor diverse maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. Zie fotoreportage op pagina 10 en 11.

Afscheid

Denkt u nog aan de afscheidsreceptie op 22 oktober a.s.? Veertien vlootcollega's hebben of zullen binnenkort de dienst van de maatschappij met pensioen verlaten. Op genoemde datum zal om 16.00 uur in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw gelegenheid zijn hen de hand ten afscheid te drukken. Uitgenodigd om afscheid te nemen zijn: Gezagvoerders D. de Boer, P. Cammel, J. S. Schregardus; hoofdwerktuigkundigen F. L. Alexandre, H. Blaauw, J. L. 't Mannetje, L. C. Spoon; asv. C. Luykenaar, R. Stuijzand, R. P. L. Verhoeve; saw. J. G. Klein Hesselink, J. J. v.d. Kley; hoofdvoeding F. W. A. van Deursen; hoofdbediende N. G. Wehrmann.

Hulde aan

'Fusus'

In augustus dit jaar werd de 'Fusus' in Melbourne bezocht door functionarissen van het Bureau of Maritime Affairs van de Republiek Liberia. Zij stelden een onderzoek in naar de veiligheid aan boord. De bevindingen waren dusdanig dat het hoofd van de Marine Inspection van genoemd Bureau de gezagvoerder schriftelijk complimenteerde met het bereiken van de 'highest standards of safety on board'. We kunnen terecht trots zijn op zo'n uitspraak. 't Vormt andermaal een bevestiging dat de grote inspanningen van allen aan boord op het gebied van veiligheid resultaat hebben.

Mededeling van het S.M.S.

Ledenraadsvergadering S.M.S.

Donderdag 17 mei 1984 werd te Rotterdam een vergadering gehouden van de Ledenraad van het Sociaal Medisch Steunfonds. Hierbij kwam onder meer het volgende aan de orde:

Positie O.M.S.

In haar brief van 6 februari 1984 heeft de Verzekeringkamer het Onderling Medisch Steunfonds U.A. officieel toegelaten als schadeverzekeringsbedrijf.

Positie S.M.S.

Er is door de Raad van State nog geen uitspraak gedaan inzake het beroep ingediend tegen de door de Verzekeringkamer in juni 1983 genomen beslissing om het Sociaal Medisch Steunfonds als verzekeringsmaatschappij aan te wijzen.

Contacten met medisch adviseur

Wederom heeft een gesprek tussen het Dagelijks Bestuur en de Medisch Adviseur plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan wordt de aandacht van de vergadering gevraagd voor het volgende:

Plastische chirurgie

In deze gevallen dient altijd vooraf contact met het Bestuur te worden opgenomen. Afhankelijk van het advies van de Medisch Adviseur wordt bepaald of een vergoeding kan worden toegekend.

Alternatieve geneeswijzen/geneesmiddelen

Men wordt dringend aangeraden in deze gevallen steeds vooraf contact met het Bestuur op te nemen onder overlegging van een medisch attest waarin een dergelijke behandeling wordt aangeraden c.q. medewerking van de behandelende arts tot uitdrukking komt. Geneesmiddelen kunnen alleen voor vergoeding in aanmerking komen als het recept ervoor door een erkend arts is afgegeven en als zij niet zonder recept in een apotheek verkrijgbaar zijn.

Behandeling door psycholoog/psychiater

Deze behandelingen zijn vaak langdurig en kostbaar van aard en zullen daarom

Op 11 augustus jl. is bij de Hyundai-werf begonnen met het snijden van het staal voor bouwnummer 352, de eerste van de drie nieuw te bouwen LR's voor onze maatschappij. Op 20 november a.s. volgt de kiellegging, in juni 1985 zal de doop plaatsvinden en er bestaat alle vertrouwen dat de proeftocht, gevolgd door de oplevering in augustus volgend jaar zal kunnen plaatsvinden.

De doop van de tweede en derde LR is voorzien voor resp. september en oktober 1985. De serie van drie schepen zal, naar wordt gehoopt, vóór eind 1985 daadwerkelijk in bedrijf zijn.

steeds door het Bestuur voor advies aan de Medisch Adviseur worden voorgelegd.

Behandelingen in het buitenland

De medische kennis en medische behandelingen in Nederland zijn nagenoeg optimaal. Slechts bij hoge uitzonderingen zal het noodzakelijk zijn zich buiten Nederland te laten behandelen. Dringend wordt aangeraden in een zodanig geval **vooraf** contact op te nemen met het Bestuur omtrent de mogelijkheid tot vergoeding van kosten.

Medisch attest achteraf

Gezien het toenemend aantal gevallen dat medische attesten pas worden afgegeven nadat de behandeling heeft plaatsgevonden, zal voortaan strenger worden gelet op de datum waarop de attesten zijn uitgeschreven. Wordt een medisch attest uitgeschreven nadat de behandeling heeft plaatsgevonden dan zal een dergelijk geval ter beoordeling aan het Bestuur worden voorgelegd.

- Contacten met maatschappelijk werkers/sters

Tijdens een gesprek van het Dagelijks Bestuur met de maatschappelijk werkers/sters, kwam aan de orde:

Huishoudelijke hulp

Het bleek dat niet iedereen op de hoogte was van het feit dat gepensioneerde leden niet voor vergoeding van huishoudelijke hulp in aanmerking komen.

Verpleging thuis (dag- en/of nachtverpleging)

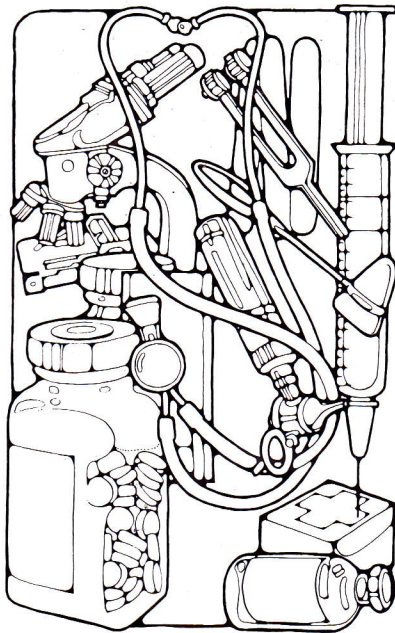
In zeer uitzonderlijke gevallen, op advies van de behandelende arts, kunnen de kosten van deze verpleging voor een vergoeding in aanmerking komen. Het is noodzakelijk in alle gevallen vooraf het Bestuur hierover te raadplegen.

- Jaarverslag 1983

De uitkeringen over de jaren 1982 en 1983 waren nagenoeg gelijk. Door de poststaking is echter over 1983 een achterstand ontstaan in de afhandeling van de ingediende declaraties, waardoor in dat jaar relatief minder werd uitgekeerd.

- Benoeming Hoofdbestuursleden

De vergadering gaat via mondelinge stemming akkoord met de voorgedragen kandidaten. De heer E. J. Montfoort gaat



de heer C. Rademaker opvolgen (afd. Rotterdam), en in de vacature van de afdeling Rijswijk wordt voorzien door de benoeming van de heer F. M. van der Veen. Beide heren zullen tevens deel van het Dagelijks Bestuur gaan uitmaken.

- Medicijnnorm

Uit de afdeling Moerdijk is schriftelijk een vraag ingediend inzake de medicijnnorm. Men vindt dat deze norm een lid, dat uitsluitend kosten voor medicijnen heeft, extra zwaar belast. Het Bestuur is van mening dat dit eigen risico past in het draagkrachtprincipe dat aan de contributiestelling ten grondslag ligt. Zou men deze norm los laten dan zou dit een contributie-verhoging tot gevolg hebben.

Mededeling van het O.M.S.

Algemene Ledenvergadering van het O.M.S.

In een eveneens op 17 mei 1984 te Rotterdam gehouden vergadering van het O.M.S. kwamen, behalve de reeds genoemde onderwerpen in het verslag van de Ledenraadsvergadering van het S.M.S., de volgende punten aan de orde:

Benoeming bestuursleden

Ter vervulling van de vacatures, ontstaan door de overplaatsing van de heren G. Beuming en C. Rademaker, alsmede door de pensionering van de heer L. A.

Volkerijk, worden door het Hoofdbestuur de volgende heren voorgedragen:

E. J. Montfoort

G. W. Haanschoten

W. G. Schinkelshoek

Met algemene stemmen werden deze heren gekozen.

Hartoperatie/harttransplantatie in het buitenland

Naar aanleiding van vragen uit de vergadering werd het volgende medegedeeld: Indien een urgente hartoperatie in het buitenland moet plaatsvinden, dient de behandelende cardioloog contact op te nemen met de Ziekenfondsraad, die de urgentie bepaalt en als coördinator optreedt. De door de leden via de Ziekenfondsraad ontvangen nota's komen in principe voor vergoeding in aanmerking. Het verzoek tot vergoeding van de kosten van een harttransplantatie heeft zich tot nu toe niet voorgedaan. Voorzover bekend worden thans dergelijke kosten noch door de ziekenfondsen, noch door de particuliere ziektekostenverzekeraars, vergoed. Het Bestuur zal zich over deze kwestie nader moeten beraden.

Achterstand declaraties

De poststaking heeft een grote achterstand doen ontstaan in de afhandeling van de declaraties. Het voldoen aan het verzoek om in dergelijke gevallen aan de leden een ontvangstbevestiging van hun declaraties te sturen, zou dermate tijdrovend hebben gewerkt dat daardoor de achterstand nog veel groter zou zijn geworden. Gezien de abnormale situatie dient de onderhavige achterstand echter als een éénmalige zaak te worden beschouwd.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2153	14.08.84	'Flammulina'-project (PCOR)
2154	17.08.84	Helicopteroperaties (PCOR)
2155	21.08.84	Standaard vocabulaire
2156	21.08.84	Scheepsreglement Deel I
2157	24.08.84	Proces-verbaalformulier
2158	31.08.84	Koersen (PCOR)
2159	05.09.84	Chemiekaartenboek (PCOR)
2160	07.09.84	OR overlegvergadering (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

Sociaal Medisch Steunfonds/ Onderling Medisch Steunfonds U.A. en uw 21-jarig kind

Het Bestuur van het S.M.S./O.M.S. vestigt er de aandacht op, dat kinderen van bij het S.M.S./O.M.S. aangesloten werknemers slechts onder de richtlijnen van het fonds vallen tot en met het kalenderjaar waarin zij de 21-jarige leeftijd bereiken.

Wordt uw kind in de loop van dit jaar 21, en is het niet verplicht verzekerd, dan is het noodzakelijk **tijdig** een passende verzekering af te sluiten. U dient er namelijk rekening mee te houden, dat verzekeringsmaatschappijen doorgaans een wachttijd van enkele maanden hanteren.

Doet men dit niet, dan kan men, gezien de hoge kosten die momenteel aan medische behandeling en ziekenhuisverpleging verbonden zijn, voor zeer onaangename financiële verrassingen komen te staan.

Het Bestuur

2,5 miljard gulden voor modernisering raffinaderij Pernis

Shell Nederland is van plan 2,5 miljard gulden te investeren ter modernisering van het raffinaderijcomplex in Pernis. Het belangrijkste project betreft de bouw van hycon, zo genoemd naar het hydroconversion proces, een fabriek voor de opwerking van het zwaarste deel van ruwe olie, die 1,2 miljard gulden zal kosten – de grootste investering die ooit in Shell Pernis is gedaan. Het pakket moderniseringsmaatregelen, waarvan de uitvoering een periode van circa vijf jaar zal vergen, werd onlangs bekendgemaakt. Naast hycon bevat het pakket ondermeer projecten ter verbetering van de infrastructuur en de bouw van nog een aantal installaties.

Hycon

Het hycon-proces moet gerekend worden tot de zogenoemde conversieprocessen. Hycon is in staat het zwaarste residu dat overblijft na de verwerking van aardolie in de bestaande installaties, om te zetten in hoogwaardige lichte producten als gas, gasolie en (na behandeling door de katalytische kraakinstallaties) benzine. Hierdoor wordt met name de flexibiliteit

van de raffinaderij wat betreft de keuze van de voeding, aanzienlijk vergroot. Het hycon-proces is geheel door Shell in Nederland ontwikkeld. Vanaf 1967 is er in het Koninklijke/Shell Laboratorium Amsterdam, in samenwerking met Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. in Den Haag, aan gewerkt. De research-resultaten leidden ondermeer tot het opzetten van fabrieken voor deelprocessen van hycon in Zweden, Venezuela en Japan. De hycon in Pernis zal de eerste installatie ter wereld zijn waarin deze deelprocessen (verwijdering van metalen, ontzwaveling en conversie) zijn verenigd.

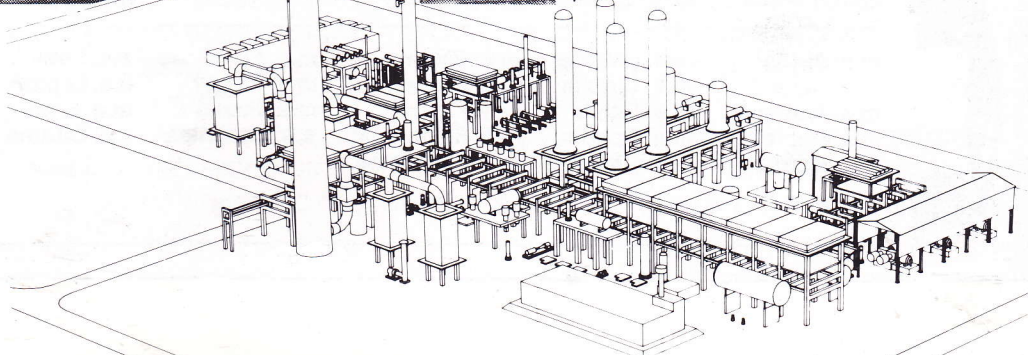
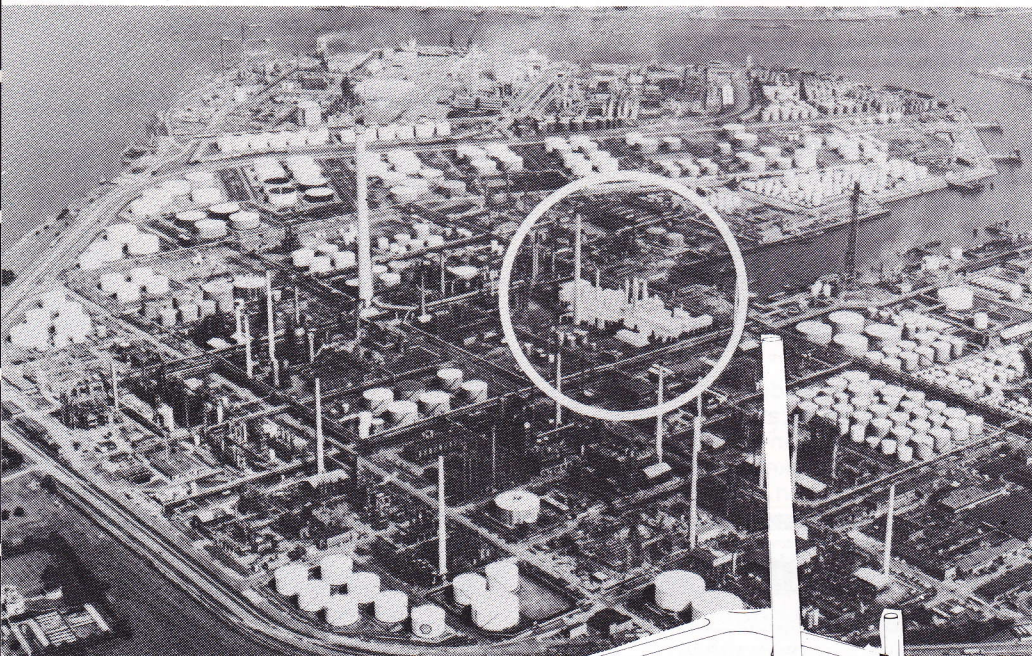
Voor het functioneren van de hycon-fabriek zelf, worden installaties gebouwd voor de productie van waterstof en voor de scheiding van de producten van hycon. Twee zwavelterugwinningsinstallaties worden gebouwd voor de behandeling van het bij het proces vrijkomende zwavelwaterstofgas.

Werkgelegenheid

Als gevolg van hycon zullen er op Pernis naar schatting 150 vaste arbeidsplaatsen ontstaan. Het werkgelegenheidseffect – direct en indirect – wordt voor de totale modernisering geschat op zeker 25.000 arbeidsjaren. Naar verwachting zal het Nederlandse bedrijfsleven hierin voor zeker 70 procent kunnen deelnemen.

Aardgas

Los van de genoemde projecten, zijn er vergevorderde plannen aardgas in te zetten voor de ondervuring van stoomketels op de raffinaderij, ten einde de uitworp van zwaveldioxide in belangrijke mate verder terug te dringen. Met het gehele investeringsplan gaat Shell in Pernis een nieuwe fase in haar bestaan tegemoet, die moet leiden tot behoud en versterking van haar concurrentiepositie en technologische voorsprong.



O.R.-VERSLAG

Veiligheid

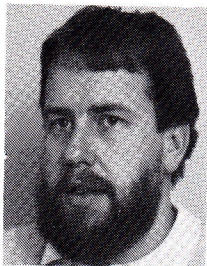
Werkclassificatie Civiele Dienst

Standpunt O.R. inzake 'Flammulina'-project

Positief advies verkoop 'Zaria'

O.R.-verkiezingen

Direct volgend op het 'zomerreces' van de O.R. kwamen de leden op **3 en 4 september jl.** weer bijeen voor ondermeer de overlegvergadering met de bestuurder. Niettegenstaande het feit dat één der O.R.-leden in verband met het volgen van een cursus en één in verband met drukke werkzaamheden de vergadering niet konden bijwonen, was het quorum aanwezig. O.R.-voorzitter Piet Huigen opende de overlegvergadering met het voorstellen van twee nieuwe leden aan de bestuurder en diens adviseur, de heer C. van Dalen. Twee vlootcollega's, 2e stuurman/SGO A. Zwiens en hoofd voeding J. L. Menger waren bereid gevonden de in Groep A en B opengevallen plaatsen van resp. John van Kesteren en Ruud Verhoeve op te vullen. Bert Zwiens en Jan Menger werd alle succes toegewenst bij hun O.R.-werk.



Bert Zwiens –
Groep A



Jan Menger –
Groep B

Veiligheid

Veelal staat het onderwerp 'Veiligheid' bovenaan het lijstje van de mededelingen die door de bestuurder worden gedaan. Ook nu, want dit punt is belangrijk genoeg en blijft een 'highlight'. Het gaat nog steeds goed met de veiligheid bij Shell Tankers. De afgelopen augustusmaand was OMA-vrij. Over het jaar 1984 waren tot aan de dag van de vergadering zes ongevallen met arbeidsverzuim gemeld. Dat komt neer op een frequency-rate van ongeveer 1.25. Een duidelijke verbetering t.o.v. vorig jaar vertelde een zichtbaar verheugde bestuurder. Ook als we naar de andere Groepsvloten kijken blijkt het dat onze



Shell Tankers B.V.

cijfers erg goed zijn:

Shell Tankers U.K.	2.9
Deutsche Shell Tanker	0.9
Soc. Mar. Shell	3.9

Dat is een gemiddelde frequency-rate van 2.3 voor de vier Groepsvloten, een duidelijke verbetering ten opzichte van vorige jaren.

Een der O.R.-leden vroeg hoe het was gesteld met het ziekteverzuim op de vloot, waarop de bestuurder antwoordde dat we jarenlang op ongeveer hetzelfde percentage zaten. 'Daar is geen verandering in opgetreden'.

Arabische Golf

Eveneens onder het agendapunt 'Mededelingen' greep de bestuurder nog even terug naar hetgeen stond vermeld in het verslag van de afgelopen mei-O.R.-vergadering (zie 'Schip en Ka' van juli jl.) over de situatie in de Golf. Bij sommigen was enige verwarring ontstaan omtrent de routing van onze schepen in dat gebied. 'Wij maken wel gebruik van de Golf', aldus de heer Rasterhoff, 'maar mijden het oorlogsgebied. Overigens wordt de vaart in de Golf door onze schepen voortdurend met meer dan de gebruikelijke zorgvuldigheid door ons bekeken', zo verzekerde hij.

Werkclassificatie Civiele Dienst

In verband met de veranderde Civiele Dienst-structuur aan boord van een aantal van onze schepen zijn vorig jaar nieuwe functiebeschrijvingen door de maatschappij opgesteld en aan de F.W.Z. voorgelegd. Inmiddels heeft de Federatie hierop schriftelijk gereageerd en medegedeeld geen op- of aanmerkingen te hebben op de inhoud ervan. Nadat op deze omschrijvingen het algemeen aanvaarde systeem van werkclassificatie was toegepast, bleek het eindresultaat binnen de begrenzings van de huidige

groepen te vallen. De bestuurder deelde de O.R. mede dat er op grond van deze uitkomsten geen aanleiding bestaat om een verandering in de honorering van de functies te brengen. Wel heeft de F.W.Z. voorgesteld financieel toch iets te doen voor deze groep, hiermede voorbijgaand aan bestaande afspraken ten aanzien van de werkclassificatie.

Shell Tankers kan niets doen omdat niet alleen de classificatie van de CD maar ook die van andere functies aan boord zijn ondergebracht in één systeem van werkclassificatie en beloning. Men kan hierin niet één onderdeel veranderen, zonder alle andere onderdelen ter discussie te stellen.

Bij monde van Willem Huygen sprak de O.R. zijn diepe teleurstelling uit over deze uitkomst en vroeg de bestuurder of hij zich wilde blijven inzetten om een betere beloningsvorm voor de Civiele Dienst te verkrijgen. 'Dit vanwege de inspanningen die de CD heeft geleverd en zal moeten blijven leveren om het CD-project te doen slagen en geslaagd te houden. Maar vooral om deze, voor de handhaving van een acceptabel leefklimaat aan boord van de schepen zo belangrijke dienst, gemotiveerd te houden'.

De heer Rasterhoff reageerde hierop met te zeggen dat een uitgangspunt van de maatschappij is het hebben van een redelijk en rechtvaardig beloningsniveau. Dat geldt uiteraard voor ons gehele personeel.

Verder vroeg de Raad de bestuurder om de met de F.W.Z. overeengekomen functiebeschrijving van de CD in het algemeen en van de CD-functies in het bijzonder, aan de O.R. te verstrekken.

Een en ander ter vervanging van de CD-functieomschrijving in de boekwerkjes 'functieomschrijving zeevarenden'. Bovendien stelt de Raad het op prijs om de reeds in bezit zijnde werkclassificatie-boekdelen t.a.v. de CD bij te werken en hem de desbetreffende gegevens te verstrekken.

De bestuurder antwoordde geen problemen te hebben met het verzoek wat het bijwerken van eerder van de maatschappij ontvangen informatie betreft.

Positief advies verkoop 'Zaria'

In juli jl. ontving de O.R. van de bestuurder een adviesaanvraag voor het uit de vaart nemen van de 'Zaria'. Hij deed daarin mededeling dat het schip niet meer rendabel was in te zetten. Hoge brandstofkosten, leeftijd 24 jaar, geen nieuw timecharter, hoge dokkosten i.v.m. aanpassingen uit hoofde van MARPOL en SOLAS verplichtingen, enz. Helaas is sinds het opmaken van de adviesaanvraag en de behandeling ervan in de O.R.-vergadering, het marktbeeld niet zodanig veranderd dat de aanvraag kan worden ingetrokken, aldus de bestuurder. Weliswaar zijn de wachttijden van de 'Zaria' wat minder lang geworden, maar zijn de chartertarieven ook gedaald. Al het mogelijke is gedaan om de 'Zaria'

op een kostendekkende timecharter-basis in te zetten maar helaas zijn we daar niet in geslaagd. 'De markt dicteert de voorwaarden'. Teneinde grotere verliezen te voorkomen was de bestuurder daarom van mening dat het schip zo snel mogelijk diende te worden afgestoten. Tijdens het onderlinge beraad kwam de O.R. unaniem eveneens tot dezelfde conclusie – mede op grond van de door de bestuurder gedane toezegging dat het personeelsbeleid hierdoor niet zal veranderen. Dit resulteerde in de volgende verklaring die door de voorzitter van de O.R. werd voorgelezen: 'De O.R. reageert positief op het verzoek van de bestuurder om de 'Zaria' af te stoten en te verkopen voor sloop'.

Standpunt O.R. inzake 'Flammulina'-project

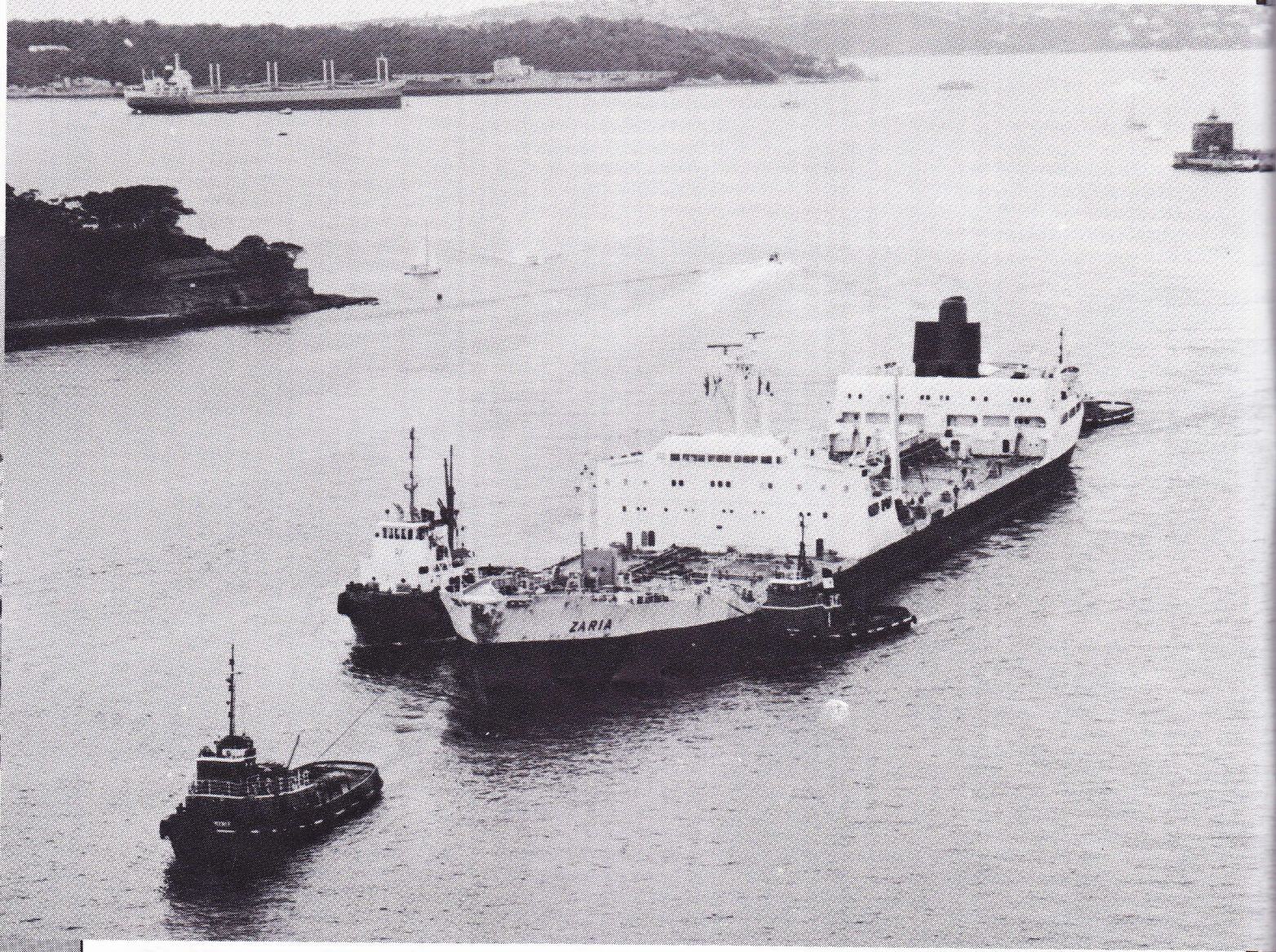
In de afgelopen tijd is de O.R., via de Commissie Moderne Bedrijfsvoering, door de Fleet Manager op de hoogte gehouden omtrent de ontwikkelingen van het 'Flammulina'-project. Bovendien is dit

onderwerp verscheidene keren tijdens een overlegvergadering besproken. Behalve door maatschappij-publicaties is de achterban ook via O.R.-verslagen over de ontwikkelingen van het project op de hoogte gehouden. De bestuurder vertelde dat in juni jl. tijdens een gesprek tussen bestuursleden van de F.W.Z. en de directie van Shell Tankers het 'Flammulina'-project gezamenlijk is doorgenomen. De conclusie is geweest dat het project, gegeven de doelstellingen, volledig is geslaagd. Vervolgens heeft de ledenvergadering van de F.W.Z. zich eveneens akkoord verklaard. De heer Rasterhoff heeft de vloot door middel van PCOR 2153 omtrent het slagen van het project op de hoogte gesteld.

'Het tempo waarin we nu verder gaan op de zeven zusjes van de 'Flammulina' wordt bepaald door de mate waarin voldoende ervaren SGO's beschikbaar komen', aldus de bestuurder. 'Echter, veilig en verantwoord varen, in elk opzicht, moet daarbij voorop blijven staan'. Het streven is om eind 1984/begin 1985 de scheepsorganisatie en de bemanningssamenstelling op één of

maximaal twee schepen te wijzigen om daarna geleidelijk aan verder te gaan, zodat in 1987 alle 'F'-schepen aan de beurt zijn geweest. 'We zijn echter niet aan een strak tijdschema gebonden. Gaan de ontwikkelingen wat sneller dan zal ook het verbreiden sneller gaan, indien langzamer, dan doen wij het ook wat langzamer aan'.

Ton van Haften reageerde namens de O.R. op de door de bestuurder gedane mededelingen inzake het 'Flammulina'-project. Hij zei dat het 'Flammulina'-project, waarbij gestreefd was naar een ontkoppeling van rangen en takenpakket en een scheepsorganisatie met SGO's in plaats van COO's, als geslaagd diende te worden beschouwd. Wel was naar de mening van de O.R. de taakoverdracht naar de gezellen nog niet geheel gelukt. Hij drong er dan ook op aan dat in de toekomst dit aspect de aandacht van de directie zal krijgen. De O.R. had verder goede notitie genomen van het voornemen van de Maatschappij om bij de verspreiding van het 'Flammulina'-programma over de andere 'F'-klasse schepen de nodige voorzichtigheid te betrachten. Wel sprak de O.R. er zijn teleurstelling



over uit dat de vloot door de directie was geïnformeerd omtrent de gezamenlijke eind-evaluatie door STBV en de FWZ, alvorens STBV het standpunt van haar O.R. had vernomen.

De bestuurder werd verzocht de O.R. in de gelegenheid te stellen de thans aan de gang zijnde projecten aan boord van de 'Caurica' en 'Cardissa' op eenzelfde wijze te kunnen volgen als het 'Flammulina'-project.

Tenslotte zei Ton van Haaften dat de O.R. zich het recht voorbehield om te allen tijde op deze zaak terug te komen. De bestuurder stelde verheugd te zijn met de eind-conclusie van de O.R. Hij bevestigde dat de taakoverdracht naar gezellen ook in de toekomst de aandacht zal blijven krijgen. Hij gaf de toezegging dat de O.R. in de gelegenheid zal worden gesteld om de 'Caurica' en 'Cardissa' projecten te volgen.

De bestuurder verklaarde begrip te hebben voor de door de O.R. uitgesproken teleurstelling, maar stelde het als zijn taak te hebben gezien om niet alleen alle direct betrokkenen, maar eveneens de gehele vloot te informeren alvorens dit door derden zou worden gedaan. In dit verband wees hij op de mededelingen die met betrekking tot het 'Flammulina'-project zijn gedaan in de augustus-editie van 'Journaal'. Als gewacht zou zijn met het doen van mededelingen tot na de overlegvergadering van september dan zou het vlootpersoneel via de hierbovengenoemde publicatie het behaalde resultaat hebben vernomen. Dit kwam hem toch minder elegant voor.

O.R.-verkiezingen

De termijn waarin de kandidaatstelling voor de nieuwe O.R. kon gebeuren is inmiddels verstreken. In totaal 39 kandidaten hebben zich gemeld, t.w. 21 uit groep A (kapiteins en officieren), 13 uit Groep B (scheepsgezellen) en 5 uit Groep C (walpersoneel). De verkiezingen voor de groepen A en B zullen aan boord plaatshebben in de periode van 1 tot en met 15 november a.s. Door deze groepen zijn resp. 12 en 6 plaatsen te bezetten. De stembescheiden zullen tijdig in het bezit komen van de stemgerechtigden. Het staat wel vast dat dit keer voor groep C geen verkiezingen zullen worden gehouden, immers er zijn 5 leden nodig en er hebben zich exact 5 kandidaten voor de beschikbare plaatsen aangemeld . . . Het

O.R.-verkiezingsbureau houdt u regelmatig op de hoogte van het hele verkiezingsgebeuren, onder meer door de uitgifte van een verkiezingskrant waarin alle kandidaten geportretteerd staan. Op 3 januari 1985 zullen de uitgebrachte stemmen worden geteld en volgt de uitslag van de verkiezingen.

O.R.-ALLERLEI

Eind juli zijn acht jongelui met LTS vooropleiding en een LZS-diploma aan boord van de 'Daphne' geplaatst om drie maanden zee-ervaring op te doen.

Begin september zijn acht leerlingen, afkomstig van de Lagere zeevaartschool, een technische bijscholing begonnen aan de bedrijschool in Pernis. Na twee maanden zullen zij aan boord van de 'Daphne' hun praktische opleiding ontvangen.

Twaalf SGO's, die een opleiding aan het Maritiem Instituut 'De Ruyter' hebben voltooid, zullen in dienst van onze maatschappij treden, t.w. zes met een nautische en zes jongelui die een scheepswerktuigkundige opleiding in de tegendiscipline hebben gevolgd.

Na het 'Caurica'-project gaat dit nu ook op de 'Cardissa' de tweede fase in. Dit betekent dat met één officier minder wordt gevaren. In feite was de 'Flammulina' deze beide 'C'-schepen hierin al voorgaand.

Het zojuist aangestelde OR-lid Bert Zwierts draait al volop mee in het O.R.-gebeuren. Unaniem werd hij gekozen als lid van de Commissie Moderne Bedrijfsvoering, ter opvulling van een ontstane vakature.

In het toekennen van studiebeurzen door onze maatschappij is een verandering gekomen. Was het in het verleden zo dat de mogelijkheid bestond bij aanvang van de studie aan een hogere zeevaartschool een beurs te verkrijgen, thans wordt een beslissing tot toewijzing pas voor het 4e jaar van de opleiding genomen. Het aanbod van afgestudeerden is hoger dan de rederijen nodig hebben en in verband met het feit dat het niet mogelijk is om op wat langere termijn te bezien hoeveel jongelui op de schepen kunnen worden geplaatst, is overgegaan tot het bovenstaande. Bovendien kan op grond van het stagejaar de scheepsstaf hierbij een grotere rol gaan spelen.

In oktober zal weer een zg. 'jongerendag' worden gehouden. In mei jl. vond de laatste bijeenkomst plaats.

Op een vraag uit de O.R. of er al conclusies waren van de taskforce belast met de studie inzake de bijscholing van de conventioneel opgeleide officieren antwoordde de bestuurder dat dit nog niet het geval was. Er zijn veel partijen bij het onderzoek betrokken, o.a. de overheid, scholen, etc. Een en ander vergt meer tijd dan was voorzien.

In overleg met de bestuurder is de volgende O.R.-vergadering, die voor 11 en 12 oktober op het programma stond, verschoven naar 18 en 19 oktober a.s. Tijdens deze bijeenkomst zal o.a. het financieel beleid van de maatschappij over de eerste helft van 1984 ter sprake komen.

Tot aan de volgende vergadering, op 18 en 19 oktober dus, is als vlootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gekozen Jaap van der Pas. Hij werd ook gekozen als secretaris van de Commissie Vlootaangelegenheden, terwijl Simon Neeleman voorzitter van de C.V.A. zal zijn. Tenslotte werd Jillis van Duuren herkozen als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Albert Vrolijk werd gekozen tot plaatsvervangend secretaris van de O.R.

Tijdens een gezellig samenzijn in de Spiegelzaal van het Shell-gebouw is, in aanwezigheid van het management team, door de O.R. afscheid genomen van groep B lid Ruud Verhoeve. Dat het hem in de toekomst goed mag gaan is ons aller wens.

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 3 en 4 september jl. waren:

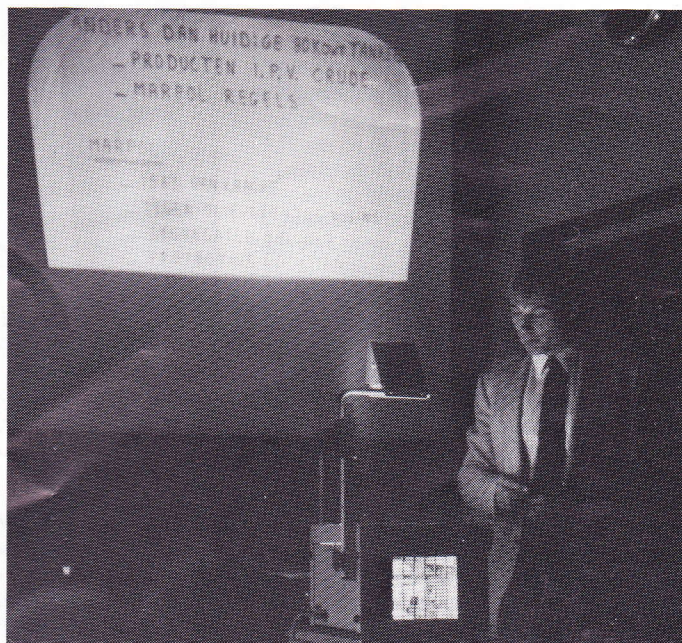
Groep A	Groep B	Groep C
Jan Almsa	Willem Huijgen	Jillis van Duuren
Ton van Haaften	Max Kumentas	Piet Huigen
Jolle de Jong	Jan Menger	Joop Ouwens
Roel Jousma	Theo van Vlijmen	
Simon Neeleman	Albert Vrolijk	
Rob Overdijkink		
Jaap van der Pas		
Hans van der Schee		
Bert Zwierts		

LOON NAAR WERKEN

STUURMAN HUISMAN THANS INGENIEUR

Onlangs studeerde onze vroegere zeevarende collega, de heer J. M. Huisman, aan de T.H. in Delft af als scheepsbouwkundig ingenieur. Dat was de kroon op zes jaar keihard studeren, want de ingenieurstitel krijg je niet maar zo op een presenteerblaadje aangereikt. Je moet jezelf gedurende deze lange studieperiode veel ontzeggen en alleen degenen die over een sterke mentaliteit beschikken en alles op alles zetten hebben een goede kans het voorgenomen doel te bereiken. Voor Hans Huisman zit 'Delft' er nu op. 'Een pak van het hart', vertelde hij ons op de dag van afstuderen. Een week of wat later, toen er wat meer gelegenheid was om met hem te praten over de studie en het behaalde succes, kon hij z'n geluk nog steeds niet op: behalve het ingenieursdiploma had hij ook nog een vaste baan kunnen bemachtigen...

Als leerling aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam solliciteerde de toen 18-jarige Hans Huisman in 1969 bij Shell Tankers en na het behalen van zijn 'BS' vertrok hij eind augustus dat jaar als leerling-stuurman op de 'Arca' naar zee. 't Was niet zijn eerste kennismaking met de zee want een paar jaar eerder had hij al eens, tijdens de zomervakantie, een reisje gemaakt als lichtmatroos op een coaster van Van Uden uit Rotterdam. Zijn STBV-tijd, waarin hij dienst deed op een groot aantal schepen, vormde voor hem de basis voor zijn verdere loopbaan. 'Die opleiding en ervaring is van erg veel nut gebleken tijdens mijn studieperiode in Delft', zo vertelt hij ons. Hans doorliep de diverse stuurmansrangen tot hij in 1977 als permanent 2e stuurman op de 'Niso' werd aangesteld. Maar hij had langzamerhand andere plannen gekregen. Plannen die hem waren ingegeven door de toen al vrij onzekere toekomstverwachtingen in de zeevaart. Ook het vaarpatroon van de schepen, waarop hij dienst deed, speelde een rol. Zoals hij op zijn ontslaaanvraag vermeldde 'Het laden van olie aan een boei en na een lange reis op zee gelichter te worden, zonder tijdens die reis iets van de wereld te zien anders dan lucht en water, voldoet niet meer aan het verwachtingspatroon wat ik had toen ik ging varen'.



Hans Huisman tijdens zijn voordracht

1e Rang

Hans Huisman verliet de dienst van Shell Tankers in september 1977. Maar de banden werden niet voor altijd verbroken, zoals later zou blijken. Na zijn ontslag stelde hij zich allereerst ten doel om zijn 1e rang te halen. De daarvoor benodigde vaartijd had hij al. Het behalen van de hoogste stuurmansrang lukte vlot en intussen was het plan bij hem gerijpt om verder te gaan studeren. De keus viel op 'Delft' maar voordat in september 1978 met de ingenieurs-studie kon worden begonnen was er nog een flink deel van het jaar te overbruggen.

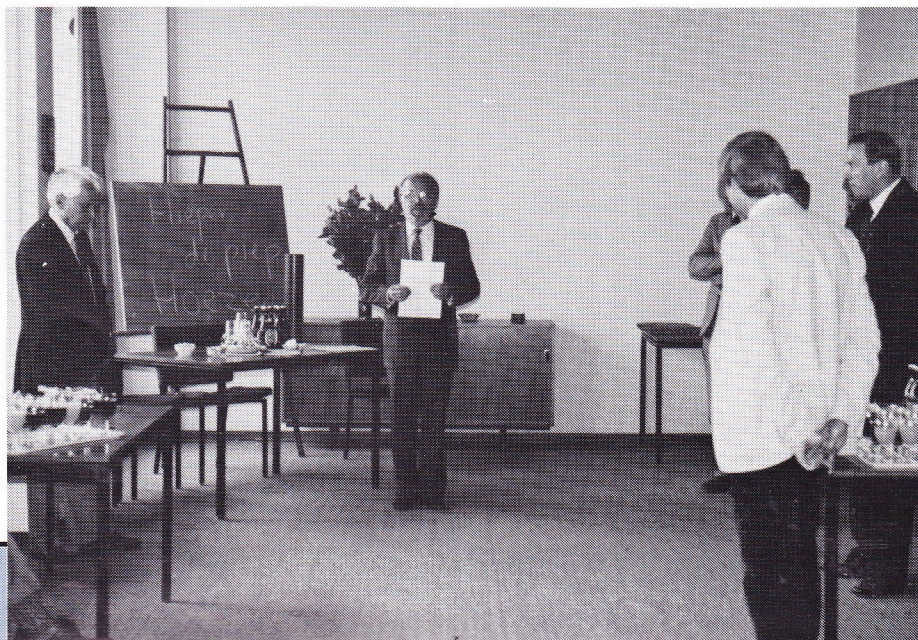
Een niets doen ligt niet in het karakter van Hans Huisman. Wat dan beter gedaan, gezien de vooropleiding, om voor korte

Het grote moment: de uitreiking van het ingenieursdiploma door afstudeerhoogleraar Prof. Dr. Ing. C. Gallin. Rechts op de foto fleet manager M. A. Busker

tijd het zeegat weer uit te gaan? Het vinden van een schip ging erg snel en eigenlijk op een zeer voor de hand liggende manier. Hij ging naar het kantoor van de Waterschout in Rotterdam en vroeg of ze daar iets voor hem wisten. Hij bofte. Het was de Waterschout bekend dat er aan boord van de Nederlandse 'Tyro' plaats was voor een stuurman. Het schip lag op stootgaren in Rotterdam om oceanografisch onderzoek te gaan verrichten op de Congo-rivier, de op één na grootste rivier ter wereld. 'Erg interessant om zo iets eens mee te maken'.

'Delft'

Na deze reis kwamen de verre van gemakkelijke jaren van zware studie. Omdat hij al wat jaren op schepen had rondgelopen had hij op scheepsbouwkundig gebied enige voorsprong op zijn medestudenten. Maar door de jaren op zee waren de veranderingen in de wiskunde aan hem



voorbij gegaan. Vooral in het eerste jaar in Delft zijn er heel wat uren gezwoegd om de wiskundekennis op te vijzelen. 'Zonder de grote steun van mijn medestudenten zou ik dat eerste jaar nooit doorgekomen zijn' en hij huivert nog als hij aan die moeilijke periode terugdenkt . . . Tot het kandidaatsexamen, na drie jaar, volgen alle studenten scheepsbouw hetzelfde programma. Daarna kan er worden gekozen tussen acht afstudeerrichtingen. Bij Hans viel de keuze op 'Ontwerpen van schepen'.

In die tijd ontstonden zijn contacten met de Scheepswerf Van der Giessen-de Noord in Krimpen aan de IJssel. Contacten die later zouden resulteren in een vaste baan.

Ook zagen wij hem gedurende enkele maanden in het Shell-gebouw aan het Hofplein rondstappen. Dit in verband met het maken van een scriptie over de toekomstige ontwikkelingen in de tankvaart. En waar kun je je beter oriënteren over zo'n onderwerp dan bij een tankereder en als dat dan een bedrijf is waar je vele jaren achtereen met plezier hebt gewerkt, wel dat kan toch niet beter uitkomen?

Het officiële verzoek voor deze stage was uitgegaan van de T.H. Gedurende de drie maanden gastvrijheid op de sectie DFMP werd veel informatie verkregen over de opvattingen die leefden omtrent het optimale type, middelgrote, produktentanker. Hans vindt het een 'must' dat de scheepsontwerpers bij de werven al in een vroeg stadium weten welke gedachten de reders hebben aangaande het type tankschip dat zij van plan zijn te gaan bestellen. Dat de werven op de hoogte zijn van de wensen qua meest economische indeling, afmetingen, motorvermogen, enz. om de reders het best voor het doel geschikte scheepstype, tegen de laagst mogelijke prijs, te offrenen.

'Zij hebben me heus niet het achterste van hun tong laten zien maar laat nu precies op de dag dat ik de voorstudie had afgerond de mededeling komen dat STBV drie produktentankers van 80.000 ton zou gaan bestellen naar een ontwerp dat op vrijwel dezelfde leest bleek te zijn geschoeid al het mijne . . . Puur toeval natuurlijk maar toch een grote steun in de rug voor mij als aankomend scheepsbouwer: zowel de reder als de ontwerper op hetzelfde spoor'.

'De voorstudie die ik, dank zij de medewerking van STBV, heb kunnen doen is het fundament geworden van mijn afstudeeropdracht', zegt Hans. De hoofdmoot van de studie was het maken van een computerprogramma dat de meest optimale tankindeling genereert in een nieuw type produktentanker.

Schipper op een zuiger

Om tijdens de studie de voeling met de praktijk niet te verliezen zocht Hans contact met een soort uitzendbureau dat personeel levert voor proeftochten van nieuwbouwschepen en 'uitstoom' reizen van schepen die in het buitenland

opgeleverd moeten worden. Via dit uitzendbureau werd op vele proeftochten als 1e stuurman dienstgedaan. Op deze wijze leerde Hans veel mensen kennen. Ook mensen van de ontwerpafdeling van Van der Giessen-de Noord. Deze contacten hebben geleid tot een vaste betrekking bij deze Krimpense werf.

In de zomermaanden konden wat tijdrovender opdrachten worden aangenomen zoals het op zee testen van de 'Shearwater Sapphire', een duikschip voor onderwaterwerkzaamheden o.a. ten behoeve van de oliewinning; het overbrengen naar Trinidad van een in ons land verbouwde veerboot en het gedurende twee en een halve maand als schipper dienstdoen op de zuiger 'Cornelis Zanen' in de Beaufort Zee. Een zeer recente opdracht was de proeftocht van een nieuw containerschip, de 'Nedlloyd Van Diemen', gebouwd bij Van der Giessen-de Noord.

Zeer tevreden

Op 25 juni jl. studeerde Hans Huisman af. Tijdens de morgenuren op de voor hem zo belangrijke dag gaf hij, ten overstaan van een 'ad hoc' examencommissie een proeve van bekwaamheid in de vorm van een voordracht, als een resumé van zijn afstudeeropdracht, de zg.

'ingenieursopgave'. In het kort omvatte de opgave het uitwerken van de tankindeling van een ontwerp-produktentanker, een offerte-ontwerp en een economische vergelijking tussen een bestaand ontwerp en het offerte-ontwerp schip, met als doel om een operationeel beter schip voor hetzelfde geld te verkrijgen. Dat bij de ontwerpeisen de nieuwe MARPOL-regels een alles overheersende rol speelden is overduidelijk.

We zullen niet te diep op de inhoud en de uitwerking van de afstudeeropdracht ingaan maar we volstaan met te zeggen dat de examencommissie, ondermeer bestaande uit de hoofdontwerper van de scheepswerf Van der Giessen-de Noord, de afstudeerhoogleraar, een computerdeskundige, een hoogleraar



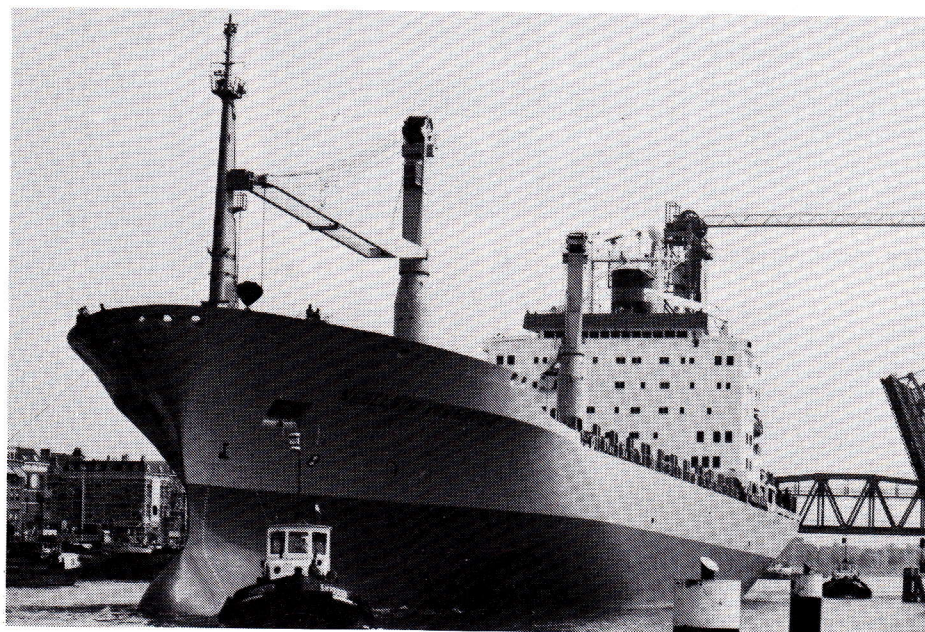
Tijdens de zomermaanden druk bezig met het op zee uittesten van de 'Shearwater Sapphire'

rederijkunde en onze Fleetmanager M. A. Busker zeer tevreden waren over de voordracht en de door Hans Huisman gegeven antwoorden op een aantal naar aanleiding van de opgave door de commissie gestelde vragen. De voordracht zelf werd bijgewoond door enkele familieleden, vrienden en kennissen van de ingenieur in spé maar de 'ondervraging' door de commissieleden geschiedde in besloten kring.

Wel, de uitslag is de lezer bekend. De commissieleden waren unaniem van oordeel dat Hans de ingenieurstitel ten volle verdiende. Welgemeende felicitaties volgden. Trotse ouders. Een dolgelukkige verloofde. Maar het meest gelukkig was de nieuwe ingenieur zelf: geslaagd en bovendien een vaste baan op het ontwerp bureau van Van der Giessen-de Noord.

Wat zijn de plannen voor de directe toekomst? Hans: 'Eerst eens heerlijk vakantie houden. Op huwelijksreis naar Peru waar ik vroeger eens met de 'Acila' ben geweest. Het land van de Inca's fascineert mij dusdanig dat we er, nu met z'n beiden, graag nog eens heen gaan om alles wat beter te kunnen bekijken. Na een periode van grote inspanning eindelijk gelegenheid voor de zo nodige ontspanning!

Een recente opdracht was de proeftocht van de 'Nedlloyd van Diemen'



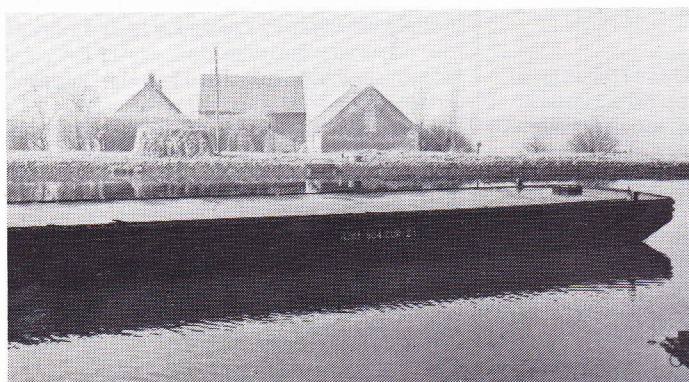
Uit het oud archief

Schepen van diverse pluimage

Op deze pagina's zo maar een reeks foto's. Foto's van kleine vaartuigen die in de vijftiger en zestiger jaren bij voornamelijk Nederlandse scheepswerven zijn gebouwd of verbouwd in opdracht van diverse maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. Het toezicht op de bouw of reparatie berustte bij de toenmalige secties 'Nieuwbouw' en 'Reparaties' van de afdeling Technische Dienst van onze maatschappij. Tot de vloot van deze 'small craft' behoorden allerlei vaartuigen, van trossenafhaalboten tot sleepboten, van passagierslaunches tot landingsvaartuigen, van woonboten tot coasters. Ja, er waren zelfs vaartuigjes bij met een lengte van slechts enkele meters. Doorgaans waren ze bestemd om dienst te doen in het Verre Oosten of in het Caraïbisch gebied. De grotere schepen

maakten op eigen kracht de overtocht, terwijl de minder omvangrijke als deklast werden meegenomen door vrachtschepen van de Rotterdamsche Lloyd, Maatschappij Nederland, K.N.S.M. e.a.

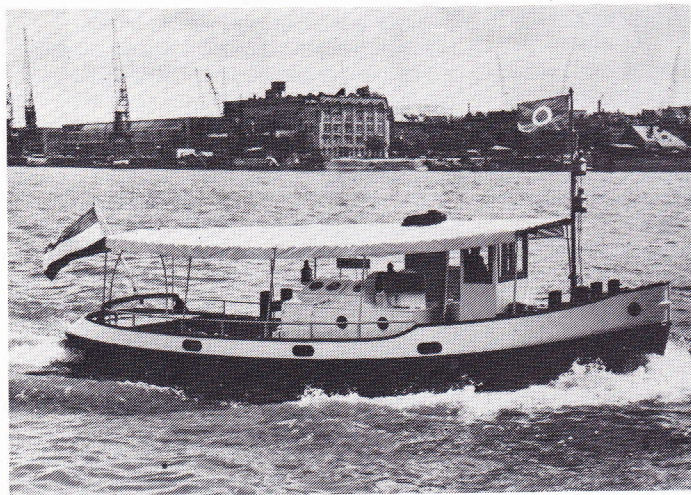
Tientallen werven en werfjes werden ingeschakeld bij de bouw van deze grote vloot mini-schepen. Ze ontstonden in Delft, Aalsmeer, Utrecht, Vlaardingen, Muiden, Druten, Martenshoek en vele andere, soms ver landinwaarts gelegen plaatsen. De Technische Dienst had het bijzonder druk met het uitvoeren van de supervisie tijdens de bouw van deze schepen van diverse pluimage. Op deze pagina's slechts een kleine greep uit al die soorten en maten. Het moeten er in de loop der jaren honderden zijn geweest.



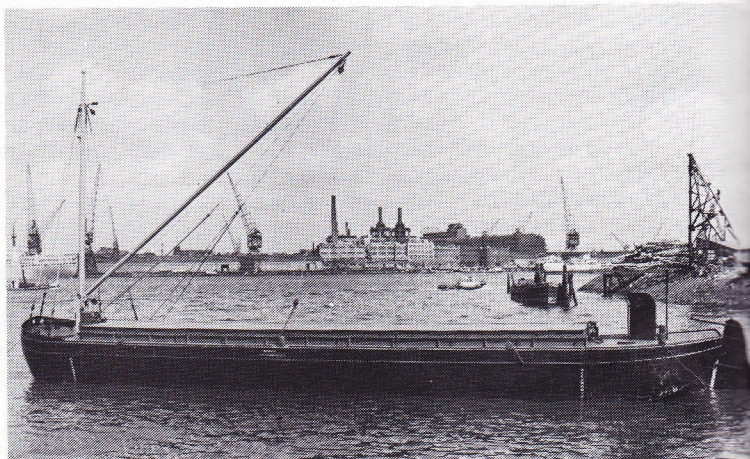
100 tons dekschuit voor Curaçao



aluminium geologenboot voor voorm. Ned. Nieuw Guinea

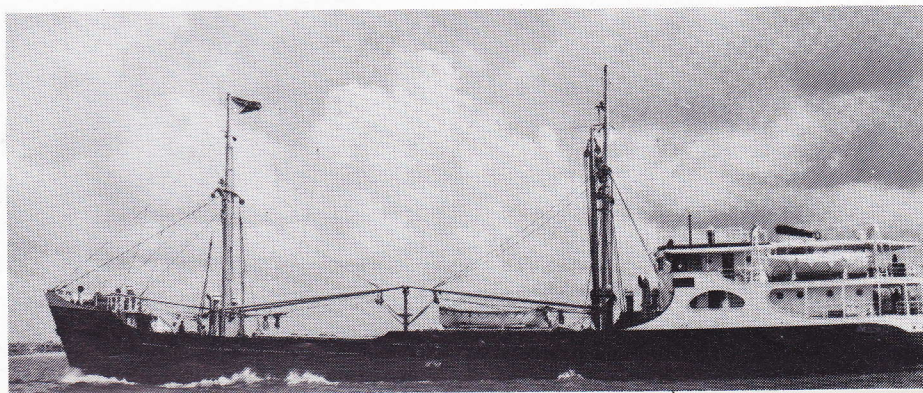


60 pk. motorsleepboot voor Curaçao



100 tons barge voor Qatar

700 tons coaster voor voorm. Ned. Nieuw Guinea





360 pk. sleepboot voor Qatar



landingsvaartuig voor voorm. Ned. Nieuw Guinea

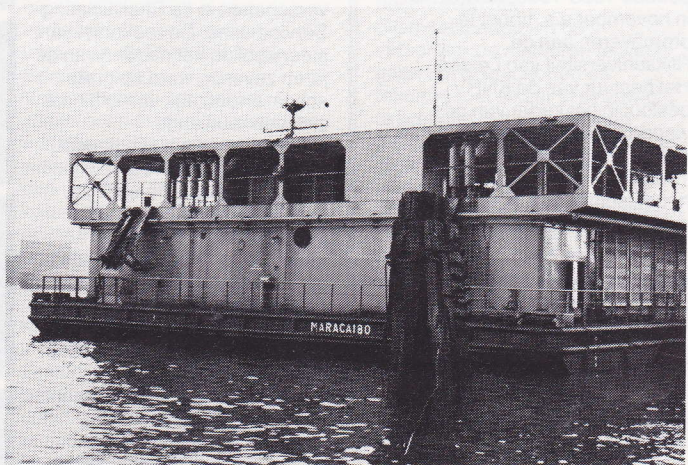


motorlaunch voor voorm. Ned. Nieuw Guinea



130 tons ruimlichter voor voorm. Ned. Nieuw Guinea

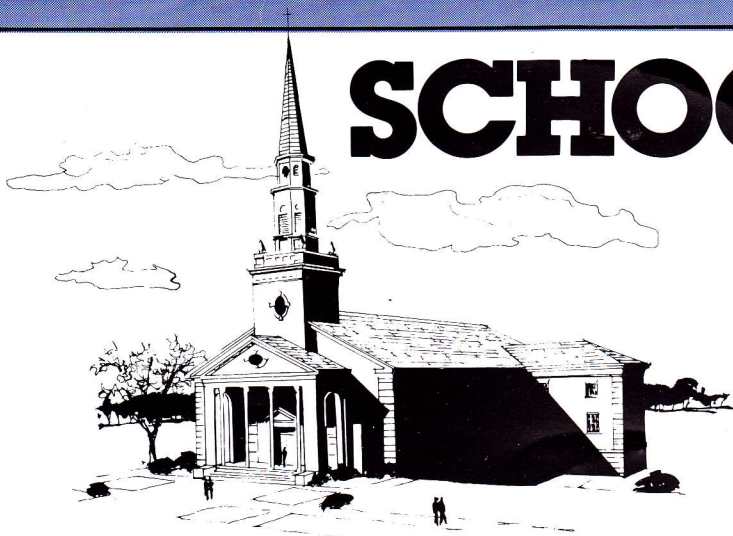
duwboot voor Colombia



drilling barge voor Venezuela

onderhoudsvaartuig voor Venezuela





SCHOON SCHIP

Koopvaardijdiensten

Volgens traditie zullen ook dit jaar weer de bekende koopvaardijdiensten worden gehouden. Zij bedoelen te zijn een uur van herdenking, bezinning en gebed voor de gehele koopvaardijgemeenschap, zeevarenden, gezinsleden, weduwen, gepensioneerden en allen die zich met de zeevaart en de christelijke gemeente verbonden voelen. Voorgangers in deze diensten zijn de koopvaardij pastores. De diensten worden gehouden in: **Groningen**, op zondag 4

november in de Doopsgezinde Kerk, Oude Boteringestraat, **Rotterdam**, op zondag 11 november in de Grote of St. Laurenskerk, **Amsterdam**, op zondag 18 november in de Engelse Kerk op het Begijnhof. Alle diensten beginnen om 16.00 uur. Tijdens de diensten zal er een kindercreche zijn en na afloop wordt u een kopje koffie aangeboden. In Amsterdam is er ook vóór de dienst vanaf 15.00 uur gelegenheid om een kopje koffie te drinken.

Zeevarenden ruilen meer boekenkisten

Het bibliotheekwerk in Nederland maakt moeilijke tijden door hetgeen o.a. tot uitdrukking komt in het dalend aantal ruilingen. Een uitzondering hierop zijn de faciliteiten die de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee- en Binnenvaart heeft ten behoeve van de zeevarenden. Uit het jaarverslag van deze stichting wordt duidelijk dat het aantal geruilde boekenkisten in 1983 met ruim 7% steeg tot 2117 gewisselde kisten. Een kist bevat gemiddeld 45 boeken hetgeen het aantal geruilde banden op ruim 95.000 brengt. Uit enquêtes is bekend dat elk boek 5 tot 7 maal gelezen wordt alvorens de kist, na gemiddeld een jaar aan boord, geruild wordt. Vorig jaar werden derhalve ruim 550.000 banden aan boord van zeeschepen

gelezen. De stijging van het aantal ruilingen komt op rekening van de filialen in Nederland en van de onderlinge ruilingen. Deelnemende schepen mogen namelijk de kist onderling ruilen op voorwaarde dat men de bibliotheek op de hoogte stelt. De bibliotheek betreurt het dat dit laatste nogal eens achterwege blijft. Het kost erg veel moeite om dan te achterhalen waar de kist gebleven is. Het aantal deelnemende schepen daalde in 1983 met 7% tot 705. Deze daling is voornamelijk een gevolg van het verkopen of opleggen van schepen. Het gebeurt vrijwel nooit dat om financiële redenen wordt afgehaakt. Dit komt mede omdat lezen één van de meest favoriete vrije tijdsbestedingen aan boord is.

Geschiedschrijving KNRV in boekvorm

Op een gure februari-dag in 1905 kwamen in het 'Zuid-Hollandsch Koffiehuys' aan de Groenmarkt in Den Haag zeventien directieleden van Amsterdamse en Rotterdamse rederijen bijeen voor een vergadering, waarin – na een voor-overleg van twee jaar – werd besloten tot de oprichting van de 'Nederlandsche Reedersvereniging' met het doel 'de belangen te behartigen van het Nederlandsche zeereedrijbedrijf, zoowel de gemeenschappelijke belangen van alle gewone leden der Vereeniging, alsook die van groepen van gewone leden'. Wat bewoog deze, anders toch zo individualistische, ondernemers tot deze gezamenlijke stap? Wat was er aan vooraf gegaan? En . . . wat volgde er in de 75 jaren nadien? De historicus drs. Anne H. Flierman, als velen geboeid door de Nederlandse maritieme geschiedenis, beet zich vast in dit onderwerp. Hij maakte een studie van de 'Nederlandsche Reedersvereniging' in de periode 1905-1980, waarop hij in november a.s. hoopt te promoveren aan de Rijksuniversiteit van Leiden. Het bestuur van de KNRV besloot in het kader van de viering van het 75-jarig jubileum van de Redersvereniging in 1980 de uitgave van een handelseditie van dit unieke proefschrift financieel mogelijk

te maken. Uitgeverij Unieboek b.v. te Weesp verzorgde de in linnen band gebonden en van 16 illustraties voorziene handelsuitgave, die na 28 november 1984 in de boekhandel zal zijn te verkrijgen tegen de prijs van f 45,—. De KNRV stelt de leden-rederijen en hun personeelsleden in de gelegenheid vóór 28 november a.s. dit boek te bestellen tegen de gereduceerde prijs van f 35,— + f 6,50 verzendkosten, door overmaking van f 41,50 op postrekening 75654 tnv. de Kon. Ned. Redersvereniging te Den Haag of door overmaking op bankrekening nummer 25.74.59.901, onder vermelding van 'Boek A. H. Flierman'. Het boek wordt u dan direct na 28 november 1984 toegezonden.

Nieuwe brochure

Er is weer een nieuwe brochure verschenen in de Shell Briefing Service-serie: De toekomst van steenkool. In het midden van de jaren zeventig werd op grote schaal onderzoek verricht naar zich vernieuwende energiebronnen – windkracht, energie uit golfbeweging, biomassa en zonne-energie. Steenkool heeft echter altijd gegolden als de grootste kanshebber om de rol van olie als 's werelds belangrijkste brandstof over te nemen. Een van de gezaghebbendste studies op dit gebied was het in 1980 gepubliceerde Wereldkolenonderzoek, waarin een forse groei in het steenkoolverbruik van 2,5 miljard ton in 1977 tot 6 miljard à 7 miljard ton in het jaar 2000 werd voorzien. Tot 1981 hield de groei van de

Gezien in een op kantoor ontvangen telex

te tampa op 18/8 da 0655 ontvangen via charterers agent
"morán gulf shipping agencies", care of captain james bond.

die van 007?

SCHOON SCHIP

vraag naar steenkool in veel gebieden inderdaad gelijke tred met de ramingen, maar sindsdien is de vraag gestagneerd en in sommige landen zelfs gedaald, zodat het optimisme over de toekomstige rol van steenkool danig werd getemperd. De voornaamste oorzaken voor die daling in de vraag is de in de laatste jaren opgetreden combinatie van economische recessie, zuiniger energiegebruik en industriële herstructurering, die het gevestigde ontwikkelingspatroon in de vraag naar energie heeft helpen doorbreken. Niettemin zijn de argumenten in het midden van de jaren zeventig voor een grotere toepassing van steenkool werden aangevoerd, nog steeds van kracht. Beschouwt men de ontwikkeling van de kolenindustrie op langere termijn, en niet alleen maar met betrekking tot de stagnatie van de afgelopen twee jaar, dan mag de toekomst van deze energiebron nog steeds met optimisme tegemoet worden gezien. Het hoe en waarom is te lezen in de SBS. Exemplaren van de brochure zijn naar de schepen verzonden.

De handel in olie

Nog een zojuist verschenen brochure en inmiddels al naar de schepen verzonden: 'De handel in olie'. Het is een vertaling van een Engelse uitgave in de Shell Briefing Service-serie. Voor het goed – en gunstig – zaken doen in 'de olie' komt heel wat kijken. Het is een van de wisselvalligheden van de olie-industrie, dat zich in de keten van productie, verwerking en distributie onevenwichtigheden voordoen tussen wat een oliemaatschappij uit eigen bron kan leveren en wat de afnemers vragen. De verkoop van de verschillende olieproducten kan per seizoen verschillen; concurrerende brandstoffen kunnen uit een oogpunt van kosten of beschikbaarheid meer of minder in trek raken, en de aanvoer en de prijzen van ruwe olie kunnen door allerlei

oorzaken worden verstoord. Door middel van transacties proberen oliemaatschappijen aan dergelijke situaties het hoofd te bieden: zij kopen, verkopen of ruilen ladingen ruwe olie en olieproducten.

Toegenomen

De handel in olie is sinds het begin van de jaren zeventig sterk toegenomen, voornamelijk als gevolg van het feit dat de aanvoerkanalen zich geleidelijk van de grote oliemaatschappijen (die meer dan 60% van de produktierechten van de ruwe olie in handen hadden) gingen losmaken. Dat percentage is inmiddels gedaald tot 30. Regeringen van olieproducerende landen bezitten nu bijna de helft van de totale produktie, dat was vóór de oliecrisis in 1973 maar 9%. De situatie is dus in tien jaar tijd nogal gewijzigd. De brochure gaat in op deze veranderingen en op de huidige situatie. Daarnaast wordt beschreven hoe oliemaatschappijen op verschillende manieren te werk gaan om overschotten en tekorten met elkaar in evenwicht te brengen. Aan bod komen transacties op de vrije markt (die eigenlijk geen 'echte' markt is, maar een van informatie-uitwisseling, telefoon en telex), transacties op termijn, en de contracten op de termijnmarkt, met zijn specifieke karakter. Op deze markt (wél een 'echte', met loven en bieden in een speciaal gebouw) worden namelijk de overeenkomsten tot kopen en verkopen van olie (of olieproducten) verhandeld, en niet de olie zelf. Kortom, een interessant onderwerp.

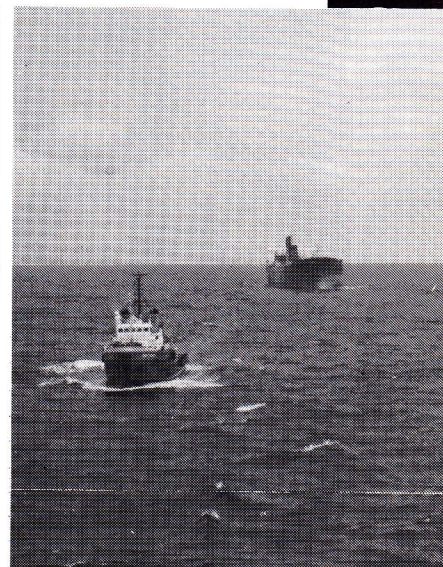
Die wil ik hebben

Dat er mensen zijn die net zo gemakkelijk een miljoenenobject kopen als anderen een zakje krentenbollen werd recentelijk beschreven in een artikeltje in een Engels dagblad. Ene George Zammit, woonachtig in de Verenigde Staten en samen met zijn vier broers eigenaar van een handelsonderneming op Malta, kwam met vrouw en kinderen een weekje met vakantie naar Engeland. Ze hadden geen vastomlijnde plannen. Ze zouden wel zien. Op het vliegveld Heathrow werd een auto gehuurd en de eerste de beste weg voerde hen in de richting Southampton. In de buurt van deze Engelse havenplaats gekomen werd halt gehouden bij een willekeurig hotel. De volgende dag steeg het

gezin Zammit weer in de auto en kwam bij toeval in het havendistrict. Het oog van vader Zammit werd getrokken door de wat oudere maar nog goed uitzieende kanaalveerboot 'Free Enterprise III' van Townsend Thoresen Ferries. Uit een aangeknoopt praatje met een havenbeambte bleek dat het schip te koop lag. 'Die wil ik hebben', zei Zammit en nog tijdens het korte, resterende verblijf in Engeland inspecteerde hij de 4600 ton bruto metende 'Free Enterprise III' en kocht het schip ter plekke. Op de vraag wat hij met het schip ging doen antwoordde de nieuwe eigenaar: 'Geen flauw idee. Ik zal het schip naar Malta laten overbrengen en eens kijken of ik een veerdienst kan beginnen naar Italië, Noord-Afrika of iets dergelijks...'

Onverwacht weerzien

In mei jl. redde de 'Felipes' in de Zuid-Chinese Zee een groot aantal opvarenden van de brandende tanker 'Casper Trader'. De schipbreukelingen werden in Singapore aan land gebracht. Nadat de brand was geblust werd het zwaarbeschadigde schip door sleepboten naar de rede van Singapore gesleept voor onderzoek naar de schade. Het schip bleek rijp voor de sloop te zijn. In juli werd de 'Casper Trader' door twee zeeslepers van Smit Internationale naar Taiwan gesleept. Laat de 'Felipes' het schip op volle zee heel toevallig weer tegenkomen... Vlug werden een paar plaatjes geschoten en gezagvoerder W. S. van der Ham bracht ze mee toen hij onlangs met verlof kwam.



Gehuwd:

17.08: R. S. H. Fokkinga, 5e wtk, met Mw. Y. van Lil;
 22.08: H. A. van der Want, 2e stm, met Mw. E. W. M. Kalmeyer;
 24.08: W. M. de Bruyn, 3e stm, met Mw. H. A. Hoekema;
 14.09: A. M. P. Dekker, 4e wtk, met Mw. M. ter Weyde;

Geboorn:

08.08: Jeanne Mayline, dochter van M. A. Nanlohy, 4e stm, en Mw. J. M. Nanlohy-Foster;
 20.08: Laurens Herman, zoon van A. Hoosbeek, 3e wtk, en Mw. J. A. Hoosbeek-Wildschut;
 29.08: Wouter Bastiaan, zoon van D. A. L. Hitz, 2e stm, en Mw. I. Hitz-Prins;
 31.08: Robbert, zoon van L. T. A. C. Roodakker, alg. sch. vakman, en Mw. H. Roodakker-van Leeuwen;
 11.09: Laurens, zoon van P. J. W. Hoogendoorn, 3e wtk, en Mw. K. Hoogendoorn-van der Lee;

Aflossingen

roff.: A. Narold, W. P. Engel, E. R. Baay, G. T. Mebius, D. Bins, H. S. H. de Jong
gezagv.: J. Baard, J. van Beele, W. S. van der Ham, M. Hus, J. de Jager Sr., Jolle de Jong, S. Noordenbos, F. W. van Oerle, G. M. Schipper, C. Vlas
1e stm.: G. W. Geesink, W. Kalkman, B. Koppe, G. L. A. Martens, W. C. Moll, J. van Ruiven, T. W. Scharrenburg, D. C. Tazelaar, H. J. de Vries
2e stm.: D. Dankkaart, J. Ghijssels, A. E. R. van de Griend, A. J. Kappers, K. Winters
3e stm.: J. R. N. de Bode, Y. de Boer, G. E. H. Gerritsen, R. J. M. Herbes, M. J. A. Krijvenaar, H. J. Otte, R. F. Portman, C. J. M. Roels, M. R. Vogelpoel, J. H. van Zanden
4e stm.: H. W. Kapma, J. N. M. Sinnige, B. de Vries
hwtk.: L. Buitenkant, G. de Goede, A. Houwaard Jr., J. P. Kalkman, H. L. de Koning, J. H. Veen
2e wtk.: J. H. Burger, F. D. Dieleman, A. J. A. de Groot, J. H. A. van Jaarsveld, E. E. Kreune, H.

J. Lammertink, M. Schmidt, P. Stachelhausen
3e wtk.: E. M. Bosch, P. Hack, F. H. de Jong
4e wtk.: A. M. P. Dekker, W. H. Kuypers, P. Molendijk, R. Roor, M. H. Tydeman, E. J. H. Visscher, K. Wagenaar
5e wtk.: A. M. de Boer, M. J. E. van den Broek, H. Bubberman, A. F. den Hengst, D. W. van Heyst, G. Ipreburg, P. Kees, C. J. Muyskens
wtkl.: J. Buren, P. van der Burg, W. P. Koliijn, P. C. Oosterhof
vrn.: P. van der Toorn
vak. 1.: M. Temmerman
wass.: R. J. G. van der Klis, Q. A. P. de Wit, E. Wuestman
saw.: J. Booy, M. J. Heiligers, J. Hofman, J. H. T. M. Vissers
asaw.: O. Barrau, A. van der Haak, J. Hart, C. J. Otto, M. J. W. Post, P. Y. van Sluisdam, E. H. Vissia, R. van Zomeren
asv.: A. de Baat, R. Bakker, A. C. Dieckman, D. van Eenige, G. Ekkelenkamp, P. P. Flecken, W. Gerritsen, T. W. Meeuw, G. J. H. Muihlenburg, A. Pervoost, R. W. van Rooyen, K. van der Sluis, A. Sumantri, J. Tuinebreyer, R. Vijlbrief, A. van der Windt
aasv.: M. Eeken, J. B. W. F. Jansen, P. Raams
hovo.: H. J. van Alphen, C. A. Brederland, G. van Driel, W. Haanepen, G. H. H. Lammers, H. Seegers
kok.: I. C. van Gend
akok.: R. B. Takke
bed.: A. Barendse, C. J. A. W. M. Jakobsson-Buenen, F. Hamming, J. den Hoed, J. Jager, E. W. A. Jansen, M. Jonkman, A. D. Pattiha, G. C. Pfenning, J. A. Schuiten, A. Smit
hfbed.: B. J. van Gelderen
jaw.: M. Bosje
ajng.: H. Boontjes, J. P. Snels

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
gezagv.: H. K. Paauw, *hwtk.*: O. K. Nicolai, *2e wtk.*: A. M. P. B. Fluitsma, *wnd.* *4e wtk.*: T. van Beek, *5e wtk.*: L. Kruik
m.s. 'Acila'
4e stm.: R. Sipma, *5e wtk.*: R. S. H. Fokkinga, *wass.*: C. H. Roozendaal, J. J. Snijders, *hovo.*: C. P. Hoogesteger
m.s. 'Acmaea'

gezagv.: J. Klein Roseboom, *3e stm.*: F. T. G. J. Mulder, *4e stm.*: M. A. Nanlohy, *hwtk.*: S. A. Verhage, *2e wtk.*: J. Kruysse, *3e wtk.*: C. A. van Esveld, *wass.*: R. Croese
m.s. 'Acteon'
gezagv.: L. A. Groendijk, *2e wtk.*: L. F. Kruyt, *wass.*: J. Heeren
m.s. 'Cardissa'
roff.: H. J. van Homoet, *gezagv.*: J. Post, *1e stm.*: R. van Kranen, *asv.*: F. F. Beekhuis
m.s. 'Caurica'
5e wtk.: H. J. Pietersma, *asaw.*: A. Quist, *asv.*: B. R. Pronk, A. A. O. Schenk, *bed.*: M. F. Velsink
m.s. 'Cinulia'
hwtk.: R. N. Groen, *5e wtk.*: R. J. M. van Geel
m.s. 'Dallia'
3e stm.: W. H. Nibbelink, *2e wtk.*: J. Smid, *5e wtk.*: B. Scholten, *wtkl.*: J. Zwanenburg, *vrn.*: A. Aragunde de la Torre, *vak. 1.*: J. Alvarez Martinez, *vak. 2.*: A. Lopez Ballesteros, M. Vieitez Vieitez, *saw.*: A. Acuna Germade, M. Docampo Rial, D. Fernandez Pintos, E. Gonzalez Fernandez, J. Gomez Vila, A. Guisande Martinez, U. Riobo Riobo, R. Vicente Dominguez, *hovo.*: M. Fernandez Blanco, *kok.*: M. Abalo Prego, *bed.*: J. Ferro Alvarez, C. Magdaleno Gonzalez, *hbed.*: A. Otero Garcia
m.s. 'Daphne'
roff.: H. J. A. van der Weerden, *gezagv.*: R. Verhoef, *1e stm.*: W. A. Mostert, *3e stm.*: D. F. A. Maljers, *2e wtk.*: D. Westdorp, *5e wtk.*: H. A. Lamme, *asv.*: J. M. Kools, L. J. C. van Kuyen
m.s. 'Diadema'
roff.: C. H. Troost, *2e wtk.*: C. G. van der Zwet
m.s. 'Felania'
3e stm.: C. Groenendaal, *4e stm.*: H. Ris, *hwtk.*: N. C. van der Vecht, *2e wtk.*: R. H. de Haan, *asv.*: G. Bos, N. H. van der Geugten, H. Haasnoot, H. J. Mensinga, H. C. Weenink, *asv.*: S. G. Hoedjes, R. A. van de Sande, *hbed.*: F. G. Olde Wolbers
m.s. 'Felipes'
gezagv.: P. E. van der Veld, *1e stm.*: C. D. Kromhout, *2e stm.*: J. Schol, *hwtk.*: W. J. Meuldijk, *2e wtk.*: H. Tesink, *wnd.* *4e wtk.*: M. Punter, *wtkl.*: J. X. J. Klaaysen, *asaw.*: G. J. Feringa, A. den Hartog, R. B. Popken, *kok.*: A. Verbunt, *bed.*: A. Cumming, *hbed.*: D. J. Bakker

m.s. 'Ficus'

1e stm.: R. Hendriks, 2e stm.: H. J. Lenstra, asaw.: R. A. J. W. Coppens, aasv.: R. E. Hubbard

m.s. 'Flammulina'

wnd. 3e stm.: J. van der Ster, wtkl.: E. R. Saatrube, asv.: B. A. Amstelveen, kok.: R. A. Snel

m.s. 'Fossarina'

1e stm.: A. H. van Haaften, 2e stm.: D. J. Mittelmeyer, 3e stm.: A. R. Pieters Graafland, asv.: P. den Hamer, W. H. Klein, hovo: C. van der Waal, bed.: J. G. Koek, A. Scheffer

m.s. 'Fossarus'

roff.: G. J. Wevers, wnd. 4e wtk.: H. J. P. M. van Pinxteren, wtkl.: M. S. de Jong, asaw.: F. van der Werff, asv.: J. R. van Engel, A. J. de Gooijer, J. W. P. Grommen

m.s. 'Fulgur'

gezagv.: G. Verbrugh, 1e stm.: J. Broekmeyer, 3e wtk.: J. J. Feenstra, asv.: R. E. Curial, A. C. Kusters, A. L. P. Valkering, hovo: H. Otter, ajng.: P. W. Buhler, E. J. S. Weber

m.s. 'Fusus'

roff.: R. Roodzant, 1e stm.: S. Termeer, 3e stm.: R. W. Houweling, wnd. 4e wtk.: M. P. M. Boeren, wtkl.: A. C. M. Zijlmans, hovo: E. J. Eradus, bed.: E. Bottenberg, G. M. Kaandorp, hbed.: A. J. J. Ceelen

s.s. 'Laconica'

2e stm.: F. van Bommel, 3e wtk.: F. van den Boogaard, 4e wtk.: S. A. Dijkwel

s.s. 'Latia'

kok: T. de Vos

s.s. 'Lepton'

gezagv.: P. Snel, 3e stm.: W. J. Levering, stml.: A. A. Hoebe, 3e wtk.: W. H. Hennink, vrm.: G. J. van Delft, saw.: J. P. Almeida, J. Hendrikx, F. Kromjongh, J. A. Schaarman, hovo: H. W. J. van Haarst, bed.: L. L. Teveer

m.s. 'Niso'

4e stm.: F. de Heer

s.s. 'Ondina'

gezagv.: W. Welbie, hovo: W. C. Kapper

s.s. 'Onoba'

1e stm.: R. Agema, 3e stm.: H. J. M. van der Sijp, 5e wtk.: R. de Vries

m.s. 'Tagelus'

gezagv.: C. P. Donken, 3e stm.: B. Timmerman, wtkl.: R. Barendrecht, J. C. J. M. de Kroon

s.s. 'Vitrea'

hwtk.: A. J. G. Weitzel, 2e wtk.: C. Hemmer

IN MEMORIAM

Op 19 augustus jl. is overleden onze gepensioneerde walmedewerker, de heer **M. J. Spetter**. De heer Spetter trad op 1 september 1947 in dienst van de toenmalige afdeling Reederij te Den Haag. Na verplaatsing van het kantoor naar Rotterdam is hij op diverse secties tewerkgesteld geweest, laatstelijk op de sectie Boekhouding en Begrotingen. Gedurende een aantal jaren was hij een gewaardeerd lid van de wal-OF van Shell Tankers B.V. De heer Spetter verliet op 1 november 1975 de dienst der maatschappij met pensioen. Hij bereikte de leeftijd van 68 jaar.

s.s. 'Zafra'

roff.: D. Dijkstra, 2e stm.: J. A. Koenraad, 3e stm.: M. C. Swart, 2e wtk.: J. Klemann

s.s. 'Zaria'

2e wtk.: R. J. Bosman, 5e wtk.: W. J. D. M. Gakes

Uit dienst getreden:

2e stm.: L. van Doren, N. C. M. Jonker, P. L. van der Vos; 3e stm.: R. G. Pieters, R. I. de Roos, E. E. de Rycke; 5e wtk.: W. N. Leeftang, W. R. H. van der Meer; bediende: P. J. Geenen;

Overplaatsing:

wnd. 4e wtk.: G. J. M. Welten - S.N.R.; 4e wtk.: G. de Vries - N.A.M.; 5e wtk.: W. G. van Megen - N.A.M.; 5e wtk.: J. T. G. Verwey - S.N.C.;

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. van Ruiven - Shell Tankers B.V. walorg. afd. DFMS.3; 4e wtk.: R. J. Verspoor - Shell Tankers B.V. walorg. afd. DFMO;

Met pensioen:

gezagv.: D. de Boer; hfd.wtk.: F. L. Alexandre, L. C. Spoon; hoofdbediende: N. G. Wehrmann;

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: F. B. A. van der Elsen; 2e Stuurman G.H.V.-th.: J. D. C. Plug, F. J. Ringersma; 'B': J. A. Louws, C. J. Blijleven;

Onze vlootjubilaren:



L. J. C. van Kuyen, alg. sch. vakman, 30 jaar op 01.11.84;



P. de Vries, bediende, 25 jaar op 01.11.84;



C. N. M. Prins, alg. sch. vakman, 10 jaar op 06.11.84;



L. A. T. Blankemeyer, alg. sch. vakman, 25 jaar op 26.11.84;



S. Noordenbos gezagvoerder, 30 jaar op 29.11.84;

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



G. J. van Amersfoort S.G.O.



B. A. Glas S.G.O.



H. Ippen S.G.O.



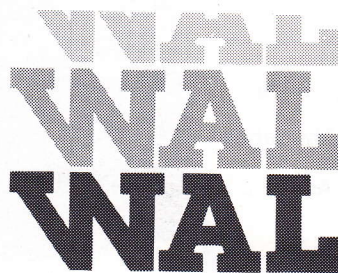
N. J. van Megen S.G.O.



R. L. H. Mooring S.G.O.



D. T. E. Müller S.G.O.



Geboren

20.08: Laurens Herman, zoon van Mw. J. A. Hoosbeek-Wildschut (DF/1) en de heer A. Hoosbeek, 3e wtk.

VERBODEN RIJWIELEN
TE PLA



Personeels- filmvoorstellingen

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 drie plaatsen worden gehouden t.w.:

DEN HAAG, in het Nederlands Congresgebouw (Toneelzaal en Sweelinckzaal) op:

- zaterdagmorgen 17 november
- dinsdagavond 20 november
- woensdagavond 21 november
- vrijdagavond 23 november

ROTTERDAM, Lumiere 1 Theater op:

- zaterdagmorgen 24 november
- dinsdagavond 27 november

- zaterdagavond 1 december

ETTEN-LEUR, 'De Nobelaer' (grote zaal) op:

- donderdagavond 22 november

De ochtendvoorstellingen beginnen om 10.00 uur, de avondvoorstellingen om 20.00 uur. Ze eindigen resp. om ongeveer 12.30 en 22.30 uur.

De volgende films zullen worden vertoond:

Shell-filmjournaal

Wrijving (smering van de motor)

Behoudt het woud

na de pauze:

Shell-filmjournaal

Wijkende grenzen op de Noordzee

Elke 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.

Hoe kunt u kaarten aanvragen?

De hierbij afgedrukte bon kunt u gebruiken om kaarten aan te vragen. Gaarne bij het invullen een reservedatum aangeven. Het is namelijk mogelijk dat de organisatoren gedwongen zijn om u, als voor een bepaalde datum te veel animo is, een andere datum aan te wijzen. U wordt verzocht de bon **zo snel mogelijk** in te sturen aan: Shell Nederland B.V., afdeling PAI/3, Wassenaarseweg 12, 2596 CH Den Haag.

Telefonische inlichtingen kunt u verkrijgen bij Ursel Kriekjes, SN-PAI/3, telefoon 070-773700.

AANVRAAGBON VOOR KAARTEN SHELL- FILMVOORSTELLINGEN 1984

Verzoeken toezending van . . . toegangskarten voor de filmvoorstelling op:
(data in volgorde van voorkeur)

..... dag nov./dec. 1984 te *

of

..... dag nov./dec. 1984 te *

Mw/de heer

Adres te

(s.v.p. postcode vermelden)

Telefoon

Werkzaam bij

Gebouw Kamer

* Plaatsnaam van theater invullen s.v.p.

