

SHELL TANKERS VLOTEN EN HUN EINDE. (DEEL 1-A)

HET EINDE VAN DE SHELL VLOTEN.



De schepen en haar opvarenden hebben sinds het bestaan van de Nederlandse Shell vloot vele stormen doorstaan en altijd een veilige haven weten binnen te varen. De werknemers altijd waren loyaal aan hun maatschappij en zouden dit tot het einde blijven.

In stilte ontstaat er in Londen (1996) een enorm lage druk gebied, dat een storm met orkaan kracht tot gevolg zou hebben en de veilige haven bedreigen van menige Shell tanker.

STASCO (Shell Trading and Shipping Company) dat de bevrachting van de gehele tanker vloot van Shell verzorgt gaat het beheer over al de tanker vloten naar zich toe trekken en de bemanning onder brengen bij een bemanningskantoor in Singapore (SIMS) met een bijkantoor op het eiland Man.

Deze nieuwe vloot zal dan met gemende nationaliteiten gaan varen, zowel officieren als bemanning.

Dit alles om de tankvaart kostend besparend en concurrerend te maken. Dit houdt in dat de salarissen met 40% verminderd worden en er geen verdere pensioen opbouw meer is. Vaste krachten met een contract voor onbepaalde tijd worden uitzendkrachten zonder enige vaste zekerheid van werk in de toekomst.

Aan het varen onder een nationale vlag komt een einde. Dit betekend het einde voor de Shell vloten van Nederland, Duitsland, Frankrijk en Engeland.

Dit hele gebeuren zou niet zonder enige weerstand verlopen en het waren vooral de Nederlandse Shell vloot- en kantoormedewerkers die hun kop in de wind staken.

SHELL TANKERS VLOTEN EN HUN EINDE. (DEEL 1-B)

(Ik citeer dit artikel geschreven door Carlijne Vos uit de Telegraaf 1996. Afbeeldingen uit eigen verzameling.)

TANKERVLOOT VAN SHELL ONDER BUITENLANDSE VLAG.

BEMANNING TANKERS MOET VEERTIG PROCENT LOON INLEVEREN.

AMSTERDAM. donderdag.

Shell is bezig de bemanning van de met verlies draaiende tankervloot (65 schepen, ruim 1100 werknemers) in Europa onder goedkope vlag te brengen. De ongeveer 200 werknemers bij Shell Tankers B.V. (STBV) in Nederland zijn de vorige week op de hoogte gebracht van het voornemen van STBV de arbeidsovereenkomst geleidelijk te beëindigen.



... De Shell bemanning vaart straks niet meer onder de Nederlandse vlag over de internationale wateren....

De bemanningen zijn uitgenodigd om daarna in dienst te treden bij de nieuwe maatschappij Shell Internationale Manning Services (SIMS) in Singapore tegen 40 procent minder loon. De besprekingen met de vakbonden over de voorgestelde maatregelen van Shell zijn nog in volle gang.

Voorzitter E.Sarton van de zeeliedenvakbond FWZ spreekt van een doorbraak in een maandenlang durende impasse. "Shell erkent nu tenminste dat het gaat om het afvloeien van het zeevarenden bestand in ons land. Maar het is wel duidelijk dat dit het einde betekend van Shell Tankers in Nederland". De vakbond zegt altijd al over een sociaal plan te hebben willen praten om tot een goede afvloeiingsregeling te komen, maar dat Shell dit niet wilde. "Onder het mom van nieuwe cao-voorstellen werden de bemanningsleden begin dit jaar gewoon voor het blok gezet. Shell legde de mensen botweg een dictaat op om bij SIMS te gaan werken, dus onder internationale vlag. Dat vonden we onaanvaardbaar omdat je dan immers niet meer spreekt over volwaardige werkgelegenheid", aldus Sarton.

Shell-woordvoerder Bert Regeer benadrukt met klem dat het gaat om een "voorgenomen" pakket aan maatregelen. "We zijn inderdaad van plan om de arbeidsovereenkomsten binnen een termijn van twee jaar te beëindigen. Met de vakbonden spreken we nu nog over een sociaal plan. Inhoudelijk kunnen we dus nog niets over het pakket aan maatregelen zeggen". Het voorstel van Shell komt in grote lijnen op het volgende neer; de bemanningsactiviteit bij STBV gefaseerd af te bouwen, het dienstverband met de zeevarenden eveneens gefaseerd te beëindigen en de voorwaarden van het huidige cao gedurende deze periode 'bevroren' te laten doorlopen.

Winstpunt noemt de FWZ-voorzitter Sarton nu al dat de bemanningsleden nu 'vrijwillig' in dienst kunnen treden bij SIMS mét behoud van de afvloeiingsrechten.

(Het s.s. Sidelia, wat Shell Tankers BV. in charter had van Tung Shipping Company in Hong Kong werd na inspectie van een

Tung
vertegenwoordiger met
de complimenten voor
het goede onderhoud
en operationeel zijn
van het schip, op 9
december 1996
overgedragen door
Shell Tankers B.V. aan
STASCO.)



De internationale
tankervloot van Shell wordt beheerd door Shell International Trading and Shipping Company (STASCO) in Londen. Als gevolg van de tegenvallende financiële resultaten heeft STASCO per 1 januari de nieuwe maatschappij SIMS in Singapore opgericht die de belangen van de internationale tankervloot zal behartigen. Het gaat om zo'n 1100 werknemers van de Europese vloeten in Nederland, Duitsland, Frankrijk en Engeland.

Shell-vertegenwoordiger Regeer legt uit dat die operatie noodzakelijk was om de personeelskosten te drukken en de efficiëntie te verbeteren. "De personeelskosten van de zeevarenden van de Koninklijke Shell Groep liggen 30 tot 40 procent hoger dan gangbaar is in de internationale tankervloot. We hebben geprobeerd dit in de nieuwe cao op te lossen, maar dat is mislukt".

"Nu zijn we dus met een nieuw voorstel gekomen dat als enig doel heeft de tankervloot weer concurrerend te maken en dat heeft inderdaad consequenties voor Shell Tankers BV en de werknemers daar.

Maar in feite kun je spreken over een concentratie van werknemers en een verschuiving van het werk", aldus Regeer die niet uitsluit dat de vloot uiteindelijk geconcentreerd ondergebracht zal worden bij STASCO, in Engeland dus.

Sarton zegt tijdens de onderhandelingen met Shell eerder dit jaar al de indruk te hebben gekregen dat de oliemaatschappij van de tankervloot af wil. "Shell wilde allerlei regelingen zoals deelname aan het pensioenfonds en het medisch steunfonds beëindigen. Dit waren gewoon niet meer van toepassing op de zeevarenden. We voelden ons dus eigenlijk gewoon aan de kant gezet.

Note; Tijdens deze onderhandelingen met het FWZ en de Maatschappij was er ook nog de stem van Ondernemingsraad. De toen huidige directeur van Shell Tankers BV ondervond vanaf de ondernemingsraad en de vloot dus danige weerstand bij zijn manier van het overhevelen van de vloot naar STASCO, dat hij zelf eerst maar met pensioen ging. Het was de nieuw aangestelde directeur die zijn oor te luisterde legde bij het personeel. Zo werd er op hoog niveau in Den Haag onderhandeld over een behoorlijke afvloeiingsregeling. Waarom zou dit wel bij maatschappijen zoals Shell Raffinaderij of Chemie wel mogelijk zijn en niet bij de vloot. Want het zijn allemaal werknemers bij de Royal Dutch Shell.)

SHELL TANKERS VLOTEN EN HUN EINDE. (DEEL 1-C)



- OVER EN UIT.

(Uit een Shell Tankers publicatie.)

Na onze weigering om voor substandaard loon-en arbeidsvoorwaarden te gaan varen heeft Shell Trading and Shipping Company (STASCO) besloten dat het maar snel afgelopen moet zijn met hun Nederlandse tankvaart. Shell Tankers moet het bemannen van de olivloot gaan overdragen aan de nieuwe maatschappij SIMS, die formeel in Singapore gevestigd heet maar feitelijk vanaf Isle of Man opereert. STASCO wenst dat Shell Tankers een tempo van overdragen ontwikkelt van gemiddeld een schip per maand. Eind 1998 moet alles over zijn.



Helaas komt hiermede in de komende jaren een einde aan het dienstverband met Shell Tankers van een ieder die daar thans nog werkt.

Shell wil deze dienstverbanden zoveel mogelijk verbreken met wederzijds goedvinden. Deze wens is terug te vinden in de afvloeiingsregeling die er thans ter goedkeuring aan de leden wordt voorgelegd.

Aan de andere kant blijft Shell de stelling aanhangen dat niemand zijn baan hoeft te verliezen. Wie wil kan meteen naar SIMS overstappen. Een kniesoor die let op de achteruitgang in gage, verlof, pensioen en sociale zekerheid.

Na gesprekken in Den Haag op top niveau werd er een zeer goede afvloeiingsregeling in het leven geroepen voor alle leeftijdsgroepen en aantal dienstjaren. Zo werd voor een ieder ouder dan 47 jaar en afhankelijk van het aantal dienstjaren de mogelijkheid geschapen om met vervroegd pensioen te gaan. Het bedrag zou wel niet in maandelijkse termijnen worden uitbetaald maar worden omgerekend in een bedrag ineens.

Zo nam ik samen met nog zeventien collega's op 9 april 1997 afscheid van de Maatschappij na 32 dienstjaren.



Het werd een zeer gezellige afscheidsreceptie in de Lippizanerzaal van restaurant Engels in het Groothandelsgebouw te Rotterdam. Veel ex vlootcollega's die inmiddels aan de wal werkten waren aanwezig en onder het genot van een natje en een droogje werden er veel oude koeien uit de sloot gehaald.

Een ieder van de afscheid nemende medewerkers kreeg na een persoonlijk woord van de nieuwe directeur een fraai ingelijste foto van het eerste schip waarop gevaren was bij het in dienst treden bij Shell Tankers



BV. Na de receptie was er een gezamenlijk diner met de afscheid nemende collega's en hun echtgenotes in restaurant 'La Bourgogne'. Voor zij die van ver waren gekomen was zelfs een hotel overnachting geregeld op loop afstand van het restaurant.

SHELL TANKERS VLOTEN EN HUN EINDE. (DEEL 1-D)



STRIJKT
DE

(Een artikel overgenomen uit het maatschappij blad [ShellVenster](#). maart/april 1998.
Tekst: Hans Lagendaal en extra eigen afbeeldingen toegevoegd.)



**(NEDERLANDSE)
VLAG. (DEEL 1)**

**NIET LANGER VAREN
SHELL-TANKERS ONDER
NEDERLANDSE VLAG MET NEDERLANDSE BEMANNINGEN.
EEN NOSTALGISCH EIND VAN EEN RIJKE EN EERVOLLE HISTORIE.**

Eens ging de zon letterlijk niet onder over de vanuit Nederland bestuurde tankvaart van Shell. Maar rationalisering, specialisering en internationale concurrentie houden geen rekening met zaken als traditie, eer en nationale historie; per begin dit jaar varen er geen Shell tankers meer onder Nederlandse vlag. (En evenmin onder Britse, Duitse en Franse vlag.)

De rederij Shell Tankers BV heeft haar schepen uitgecharterd aan de Londense Shell-handelsfirma STASCO (Shell International Trading and Shipping Company) terwijl de tankers internationaal worden bemand door het in Singapore gevestigde rederijkantoor Shell International Manning Services. (SIMS)

AFVLOEIÏNGSREGELING.

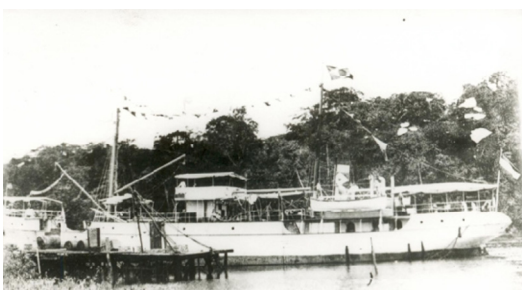
Het eind van de Nederlandse Shell-activiteiten in de tankvaart is het slot van een proces dat in feite al in het begin van de jaren zestig inzette, maar versneld verliep vanaf 1975. Ondanks herhaalde ingrepen lukte het niet de vloot te opereren met een acceptabel rendement. Telkens als saneringen de kostprijs bij Shell Tankers naar beneden hadden gebracht, bleken de tarieven op de wereldmarkt nog sneller te zijn gedaald zodat de marges uiteindelijk niet verbeterden.

Overigens gold dit ook voor de overige Shell-rederijen in West Europa, die waren gevestigd in Frankrijk, Duitsland en Groot Brittannië.

Geen mogelijkheid is in de jaren onbenut gelaten om -binnen de sociale ruimte die daar in Nederland voor bestond- Shell Tankers zo te organiseren dat het bedrijf in kostenstructuur kon concurreren met buitenlandse rederijen. Maar vorig jaar moest toch de beslissing vallen het bedrijf geheel af te bouwen. Voor het nog aanwezige personeel werd een afvloeiingsregeling in het leven geroepen.

NOTENDOPJE BESITANG.

Rest nog slechts een herinnering. Maar dan wel een heel bijzonder rijke en een eervolle nagedachtenis.



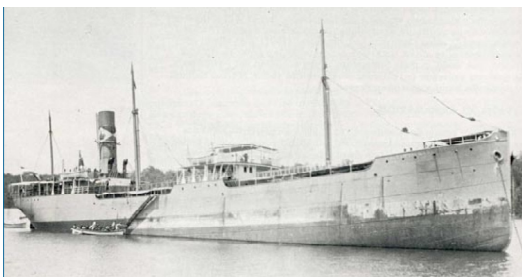
Bijvoorbeeld een herinnering aan die allereerste tanker van de Naamlooze Venootschap Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Explootatie van Petroleumbronnen in Nederlands-Indië, de Besitang, in 1897 gebouwd door de firma Rijke en Co. op Katendrecht. (Roepleetters TBVP en verkocht in 1920)25

Het schip had een lengte van 50 meter, een breedte van 8 meter en een holte van 3,5 meter. Een aandoenlijk notendopje naast wat later de zeeën zou bevaren, 417 ton draagvermogen. De Besitang bracht in blik verpakte lampolie van de Koninklijke-raffinaderij bij het Sumatraanse Pangkalan Brandan rond in het Archipel-gebied rond Singapore.



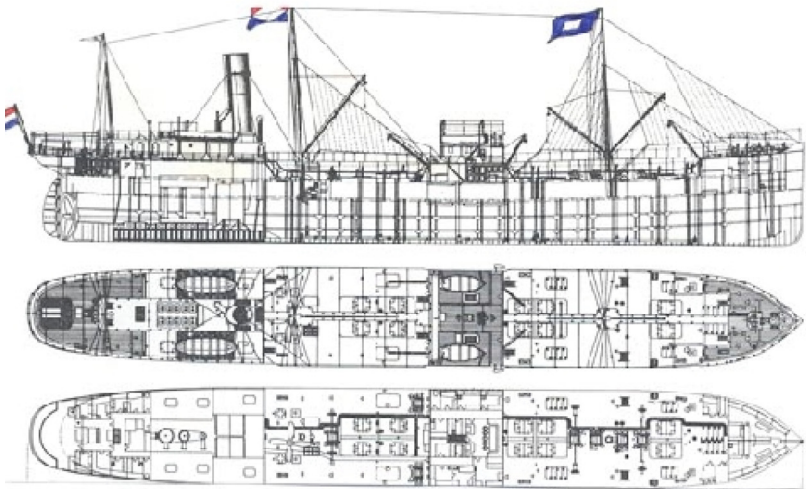
(De Besitang.)

Kapitein van de Besitang was de Groninger H.C.Kool - hij gaf de leiding aan niet minder dan 26 officieren en bemanningsleden op het scheepje. Iets later voerde Kool ook het commando op het stoomschip Sultan van Langkat.



(Het stoomschip de Sultan van Langkat.)

De Sultan van Langkat een schip gebouwd in 1898 bij Deptfordyard Palmer and Co. met een draagvermogen van 2.323 ton. Deed dienst tot 1930 onder de roepleetters PTDB waarna het werd verkocht..



(Een bouwtekening van de Sultan van Langkat.)

Met de Sultan van Langkat vervoerde de Koninklijke benzine van Sumatra naar de Sluisjesdijk in Rotterdam. Het was een tocht van 62 dagen langs Kaap de Goede Hoop omdat tot 1907 (het jaar waarin de Koninklijke en Shell Transport fuseerden) geen schepen met benzine het Suez-kanaal mochten passeren.

SHELL TANKERS VLOTEN EN HUN EINDE. (DEEL 1-D VERVOLG).

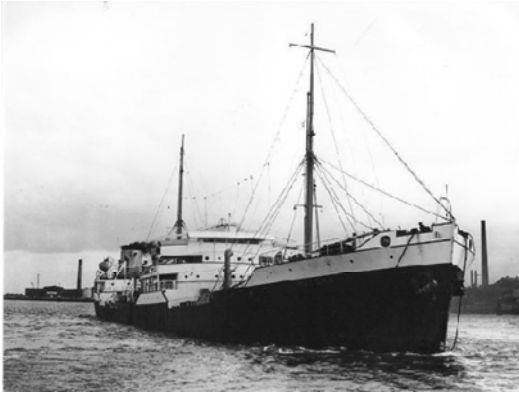


**STRIJKT DE (NEDERLANDSE) VLAG.
(DEEL 2.)**

ALLES 'EIGEN PERSONEEL'.

De voor-oorlogse groei van de Nederlandse tankvaart liep gelijk op met de tomeloze expansie van de Koninklijke/Shell Groep. Oliemaatschappijen waren toen nog volledig geïntegreerd, dat wil zeggen dat men elke activiteit, tot en met die van de wasbaas op een schip door 'eigen personeel' liet uitvoeren.

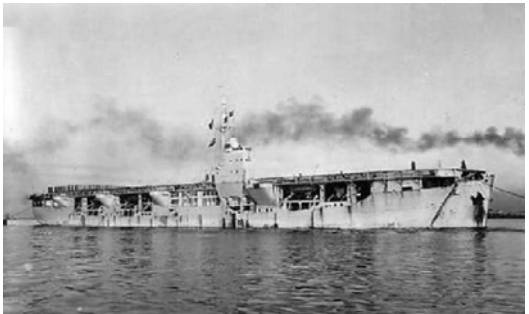
De groei van de tankervloot was ook belangrijk voor de Newderlandse economie: in 1936 liep op de werf NDSM in Amsterdam de 12.000-tonner Macoma van stapel, het honderste schip dat voor Shell op een Nederlandse werf was gebouwd.



(De Macoma, een tonnage van 12.263 ton en de roeplletters PFRR.)

Bij het uitbreken van de WO II werden vanuit de rederijkantoren van de Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag 92 schepen gedirigeerd met een draagvermogen van 626.000 ton.

(De Macoma was gedurende WO II een hulpvliegkampschip oftewel een MAC ; Merchant Aircraft Carrier.)



De wereldomvang van de Groep weerspiegelde zich in de opsplitsing in drie 'Nederlandse rederijen: La Corona (thuishaven van de schepen: Den Haag), NIT (Nederlandsch-Indische Tank-stoomboot Maatschappij, thuishaven Batavia.) en CSM (Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, thuishaven Willemstad).

Nederlanders, Chinezen en West-Indiërs bemanden de schepen - het aantal personeelsleden lag boven de vierduizend.

VIERHONDERD DODEN.

De oorlog begon voor de Shell-vloot al vroeg in 1940 - in februari en maart liepen drie tankers zware averij op door mijnen en torpedo's - een ervan, de Eulota, zonk in het Engelse Kanaal.



(De ondergang van de Eulota in het Engelse Kanaal.)

Het was een voorproefje van de ontberingen die de vloot en haar bemanningen stonden te wachten.

Meer dan dertig schepen gingen verloren, bijna vierhonderd officieren en bemanningsleden vonden de dood.

Varen betekende bloot staan aan extreme spanningen - steeds de dreiging van vernietiging van het schip met de altijd gevaarlijke lading en emotioneel ook de lange scheiding van familie en/of gezin.

Tal van zeevarenden zagen hun verwanten vijf, zes soms acht jaar niet.



(Een schilderij dat weergeeft de strijd van de Ondina en de Japanse hulpkruisers in de Indische Oceaan.)

Samen leverde men een heldhaftige bijdrage aan de geallieerde oorlogsinspanning en de verdediging van de democratie wereldwijd. Er werd een hoge prijs voor betaald.

GROEI IN 'WEDEROPBOUW'.

Na de oorlog pakte Shell de draad van de groei van haar tankervloot weer op. De werven NDSM, RDM. Wilton Feijenoord en Piet Smid zaten boordevol werk voor Shell evenals tientallen toeleverende bedrijven zoals Stork en Werkspoor.

Tussen 1954 en 1962 werden op deze werven 34 tankers voor Shell gebouwd.



(Het s.s.Khasiella gebouwd bij de NDSM in 1956 een tanker van de K-klasse.)

(Het m.s.Acmaea
gebouwd bij
P.Smit jr. in 1959 een
tanker
van de A-klasse.)



Per 1955 kwamen alle
onder de Nederlandse

vlag varende tankers in een nieuwe opgerichte rederij Shell Tankers. Het ging om 56 schepen met een totaal draagvermogen van 582.000 ton. Het bedrijf telde bij elkaar zo'n 3.400 personeelsleden.

Tot 1960 was de 'wederopbouw'in feite gebaseerd op het doortrekken van de voor-oorlogse sociale en economische lijnen - daarna trad een schaalvergroting in.

De schepen werden heel snel veel groter (de eerste 210.000-tonner voor Shell werd in 1968 afgeleverd)

en de internationale concurrentie nam toe.



(Het s.s. Macoma van 209.995 BRT opgeleverd onder de roepletters PJLB in 1968 door de werf Ishikawajima Harima Heavy Ind. in Japan.)

SHELL TANKERS VLOTEN EN HUN EINDE. (DEEL 1-D SLOT.)



**STRIJKT DE (NEDERLANDSE) VLAG.
(SLOT.)**

MAMMOETS OPGELEGD.

In 1975 bereikte de vloot van Shell Tankers de grootste omvang: 54 schepen met samen 3,5 miljoen ton draagvermogen; bijna het zesvoudige van 1955.

Gelijktijdig werd er van alles aan gedaan om de exploitatielasten in de hand te krijgen. De schepen groeiden, maar konden door minder mensen worden geopereerd door de automatisering van de machinekamer: in 1975 bedroeg het aantal zeevarenden en walpersoneel ongeveer 2.600 mensen.

Toen in de jaren tachtig een enorme overcapaciteit ontstond op de wereldtankermarkt (de vloot was kolossaal uitgedijd onder invloed van het lineair doortrekken van de groei in de olieconsumptie in de jaren zestig en zeventig - terwijl er na 1980 juist een daling optrad) kelderden ook de marges.



(Het s.s. Lepton het grootste schip, met een tonnage van 318.938 BRT. dat ooit is gebouwd op de Verolme Scheepsbouw en Dok Maatschappij in Nederland werd in 1975 opgeleverd onder de roepletters A8SA en deed dienst tot 1985.)

Tientallen mammoettankers werden her en der in de wereld opgelegd. Bij sommige werven werden ze na de te water lating gelijk weer gesloopt. De Nederlandse Groepsvloot ontkwam niet aan de gevolgen van de jarenlang aanhoudende malaise.

WERELDVERANDERINGEN.

De ingrijpende wereldveranderingen van de jaren tachtig en negentig werkten onafwendbaar tegen het handhaven van een met eigen mensen bemande vloot. Shell aanvaarde de consequenties ruim een jaar geleden en zette een totale verandering van de structuur op stapel.

Met ingang van dit jaar (1998) telt de Koninklijke/Shell Groep 56 olie- en vloeibaar-gastankers, in eigendom of lange-termijncharter.

De personele bezetting van alle tankers wordt geregeld door een in Singapore gevestigd bemanningskantoor SIMS met een bijkantoor op het eiland Man.



Een Shell tanker nog steeds onderweg, maar niet meer varende onder Nederlandse vlag en ook niet meer met het Shell logo op de schoorsteen of de scheepshuid.

SIMS put daarvoor uit het wereldreservoir aan 'uitzendingkrachten' in de zeescheepvaart. Schip en bemanning worden vervolgens aangeboden aan organisaties die ruwe olie of olie producten hebben te vervoeren, bijvoorbeeld de in Londen gevestigde Shell/dochter STASCO.

NOSTALGISCH AFSCHIED.

Eind vorig jaar werd in Rotterdam afscheid genomen van de laatste actieve werknemers van Shell Tankers.

Het was een bijeenkomst vol nostalgie. Shell Nederland president/directeur Jacques Schraven haalde de versregels van Willem Kloos aan:



"DE ZEE, DE ZEE KLOTST VOORT IN EINDELOZE DEINING. DE ZEE, WAARIN MIJN ZIEL ZICHZELF WEERSPIEGELD ZIET".

Schraven: "Heel lang heeft ook de ziel van Shell in Nederland haar weerspiegeling gevonden in die eindeloze zee. Het was de ziel van de bemanningen die bouwden aan de welvaart van hun land en hun maatschappij.

Samen gaven ze lange jaren inhoud aan de ziel van een bedrijf dat voortdurend onderweg was, allemaal mensen die samen nieuwe horizons verkenden. De vloot vaart nu niet meer onder eigen vlag maar nog steeds zijn we met elkaar onderweg naar een nieuwe morgen. Want de verandering gaat door - eindeloos, net als het klotsen van de deining van de zee.

