

SCHEEP



ENTIKA

26e jaargang
nummer 5
januari
1987



SCHIP ENKA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zesentwintigste jaargang nr. 5
januari 1987

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-4071826

'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 publicatie 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 Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

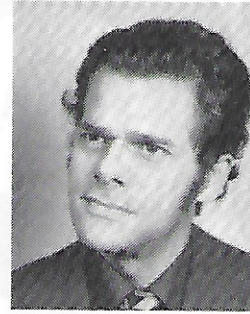
Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Bijbscholing tot semi-geïntegreerd officier	2
O.R.-verslag	4
Jaaroverzicht	6
Organisatieschema	8
Afscheid hwtk. Pusck	10
K.N.R.V.-rapport	10
Benzineprijzen	11
Schoon Schip	12
Monument in boekvorm	14
Personalía	15
Piet de Leeuw van Weenen met pensioen	16

Bij de voorplaat:

Op 1 december jl., een maand voor zijn officiële pensioneringsdatum, was de heer C. van Dalen, hoofd Personeel, 40 jaar in dienst van Shell. En omdat het niet zo vaak voorkomt dat op kantoor een 40-jarig dienstjubileum wordt gevierd, gunnen we deze foto graag een plaatsje op de frontpagina. Van Dalen werd op 1 december met taart, gezang en versierselen uitbundig onthaald door zijn collega's. Op de foto speldt de heer Busker het bij het jubileum behorende revers-speldje op.



Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A. en van het Sociaal Medisch Steunfonds

Wintersport

In verband met het komende winterseizoen vragen de besturen van bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende.

Zoals bekend kan vergoeding door het O.M.S. van in het buitenland gemaakte, verzekerde kosten – evenals een mogelijke tegemoetkoming door het S.M.S. in andere, tijdens de vakantie gemaakte medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd – slechts plaats vinden op basis van corresponderende Nederlandse tarieven. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat geen uitkering wordt verstrekt voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's, zoals de zgn. bijzondere risicosporten. Recreatieve beoefening van de skisport en langlaufen worden niet aangemerkt als bijzondere risicosporten. Voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis, overkomst van familie etc., kan geen vergoeding worden gegeven.

Gezien het bovenstaande wordt aan alle leden geadviseerd om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten.

Voor leden die aangesloten zijn bij een algemeen ziekenfonds is het noodzakelijk dat zij voor hun vertrek een formulier bij het ziekenfonds aanvragen.

In geval van kosten dient men zich tijdig te wenden tot de betrokken reis/ongevallenverzekeringsmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A., dan wel bij een Algemeen Ziekenfonds. Bij indiening van de desbetreffende medische kosten bij het O.M.S./S.M.S. wordt verzocht te melden of een reis/ongevallenverzekering was afgesloten.

Rectificatie

In het artikel 'Organisatie sectie Vlootpersoneel' (Schip en Ka november) dient onder DFP/11 bij de heer Selser, behalve 'Formatie en recrutering Nederlandse scheepsgezellen Civiele Dienst', te staan 'Planning en formatie Indonesische scheepsgezellen'.

In memoriam

Met ontsteltenis ontvingen wij het bericht dat scheepsgezel a/w J. A. Schaarman na een langdurige ziekte toch nog onverwachts op 8 december jl. was overleden.

In de meer dan 26 jaar die 'Sam' op onze schepen heeft dienstgedaan hebben zowel zijn collega's aan boord als aan de wal hem leren kennen als een enthousiaste medewerker, die met grote toewijding en opgeruimd karakter zijn werkzaamheden verrichtte. Onze gedachten gaan uit naar de naaste familieleden, die hun broer op een eminente wijze gedurende zijn lange ziekteperiode zo liefdevol hebben verzorgd en verpleegd. Mogen zij de kracht vinden dit grote verlies met berusting te dragen.

De begrafenisplechtigheid heeft op 11 december jl. in Voorburg plaatsgevonden.

Bijbscholing tot semi-geïntegreerd officier

Zoals bekend is in 1985 gestart met de bijbscholing van conventioneel opgeleide officier tot semi-geïntegreerd officier. Inmiddels hebben een aantal cursussen plaats gevonden. Rekening houdend met de uitslag van de recente examens zijn inmiddels 13 officieren geslaagd. Hierbij is gebleken dat een grondige bestudering vooraf van de zg. lesbrieven van essentieel belang is. Van tijd tot tijd wordt de vraag gesteld of deze studie gezien de ontwikkelingen bij onze Maatschappij nog wel zinvol is. Het antwoord is een duidelijk en volmondig JA. Binnen enkele jaren zal op vrijwel de gehele Nederlandse handelsvloot moderne bedrijfsvoering een normaal verschijnsel zijn en het zeevaartonderwijs is inmiddels daarop afgestemd. Dit jaar gaan de eerste stagiaires hun praktijkjaar in en in 1989 zullen de eerste maritieme officieren van school komen. Stilstaan betekent achteruitgaan! Overigens, ook degenen die niet voornemens zijn hun gehele loopbaan op zee door te brengen vergroten door het volgen van deze cursus hun kennis en verbreden hun basis.

Senior-officieren

Met betrekking tot deze bijbscholing kan het onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de cursus en het examen leidend tot een 'verklaring' en anderzijds de vaartijd nodig voor het 'diploma'. Voor de senior-officieren vinden wij het vooral van

**De redactie van Schip en Ka
wenst alle lezers een gelukkig en gezond 1987**

belang, dat zij zich de theoretische kennis behorend bij A of SIII eigen maken. Zij hebben immers een lange reeks van jaren vanuit hun eigen vakgebied collega's van de andere discipline aan het werk gezien. Door deze studie zullen zij een betere kijk op het vakgebied van hun collega's krijgen, hetgeen hun eigen functioneren ten goede komt. Naar onze mening voegt voor deze groep het behalen van vaartijd in de andere discipline – tegen voor de Maatschappij zeer hoge kosten – daaraan nauwelijks extra waarde toe. De Maatschappij zal hen dan ook niet in de gelegenheid kunnen stellen deze vaartijd voor Maatschappijrekening te behalen.

Koude gronders

Een bijzonder positie nemen de 'koude gronders' van nautische afkomst in. Zij volgen in principe hetzelfde cursuspakket als de niet-koude gronder, maar krijgen op basis van hun vooropleiding geen vrijstelling voor het vak Engels. Bovendien moeten zij eerst examen doen voor de 'Verklaring Voorlopig Diploma', alvorens te worden toegelaten tot het examen A. In principe kan men deze examens kort na elkaar afleggen, zonder een vaartijdverklaring te overleggen. Voor het verkrijgen van het A-diploma moet men overeenkomstig de eisen van de examencommissie in totaal twee maal 6 maanden vaartijd hebben. Hoewel het VD-diploma (dat wil zeggen VD-verklaring en 6 maanden vaartijd) bepaalde wachtbevoegdheden geeft, telt het niet mee voor de vereiste diploma's aan boord. Een 'koude gronder' wordt dan ook als semi-geïntegreerd officier erkend, zodra hij het volledige A-diploma heeft.

De 'koude gronders' die in het bezit zijn van het diploma A en het diploma SIII wensen te behalen krijgen uitsluitend vrijstelling voor de Nederlandse taal, Natuurkunde en Scheepswerktuigkunde. Indien zij het diploma A na 1 januari 1983 hebben behaald krijgen zij bovendien vrijstelling voor Meet- en Regeltechniek. Voor beide groepen geldt dat in hun basisopleiding de moderne wiskunde niet dezelfde aandacht heeft gehad als in de HTS-gestructureerde opleiding. De HZS 'De Ruyter' in Vlissingen is bereid extra training aan de 'koude gronders' te geven, mits daarvoor voldoende belangstelling (minimaal twaalf personen per discipline) bestaat. Ons zijn de namen van een aantal geïnteresseerden bekend, maar dit aantal ligt ver onder het vereiste minimum. Dit betekent dat een dergelijke extra training niet gegeven wordt tenzij zich voldoende gegadigden aanmelden.

Ook bestaat de mogelijkheid om tevoren bij b.v. LOI of PBNA een cursus moderne wiskunde tot HAVO-niveau te volgen.

Aanmelding

Doordat bij andere rederijen minder belangstelling voor deze bijscholing bestaat dan aanvankelijk werd verwacht hebben de Hogere Zeevaartscholen niet die toeloop gekregen, waarop zij ongetwijfeld gehoopt hadden. Naast een enkeling die via de rangenopleiding voor het 'tegendiploma' studeert is in feite de HZS 'De Ruyter' in Vlissingen de enige school waar een gestructureerde opleiding plaats vindt. Dit zal alleen kunnen worden voortgezet als er voldoende belangstelling blijft bestaan. 1987 zal waarschijnlijk het laatste jaar zijn waarin deze bijscholing wordt gegeven. Wij raden daarom ieder die belangstelling heeft aan zich zo spoedig mogelijk aan te melden bij de heer R. van Kranen (010-4071833) of de heer J. W. J. Rodenhuis (010-4071845). Dit betreft zowel de bijscholingscursussen in het algemeen als de bovengenoemde extra training voor 'koude gronders'. Ook zij die zich al eerder hebben opgegeven, maar om de een of andere reden nog niet aan een cursus deelnamen, worden verzocht te bevestigen dat zij nog steeds geïnteresseerd zijn. Uiteraard kunt u bij hen ook terecht voor eventuele vragen.

Shell Studietoelagen

Voor het studiejaar 1987/1988 zal evenals voorgaande jaren een honderdtal Shell Studietoelagen beschikbaar worden gesteld voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Uitsluitend kinderen die financieel ten laste komen van hun ouders, komen hiervoor in aanmerking. Verdere bepalingen en informatie staan vermeld in een formulier, dat verkrijgbaar is op de personeelsafdeling (voor zeevarenden telefoon 010-4071847, voor walemploye's bij de heer M. Pronk, DFP/5). Aan de hand van de in dat formulier vermelde gegevens

moet officieel vóór **31 januari 1987** schriftelijk bericht worden gegeven aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen, Postbus 162, 2501 AN Den Haag.

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

Contributie verplicht verzekerde leden

In zijn vergadering van 23 oktober 1986 heeft het Hoofdbestuur van het S.M.S. besloten de contributie van bovengenoemde leden voor 1987 te handhaven op 0,4% van het pensioenbasissalaris.

Oversluiten ABHK-hypotheken

Werknemers met een hypotheek bij de ABHK kunnen deze oversluiten tegen anderhalve maand compensatierente. Dit betekent dat men zijn hypotheek kan voortzetten, evenwel met een lagere rente. Bij deze oversluiting hoeft men niet eerst af te lossen en vervolgens een nieuwe hypotheek af te sluiten met alle daaraan verbonden kosten. In het geval van een hypotheekverhoging zal de gang naar een notaris echter wel noodzakelijk blijven. Deze oversluiting geldt als een renteherziening, met andere woorden: het is mogelijk om daarbij een andere hypotheekvorm te kiezen. De rente-aanpassing kan om redenen van procedurele aard uitsluitend ingaan op de eerste van een kwartaal, mits het verzoek daartoe uiterlijk een maand voor de verlangde ingangsdatum door de ABHK is ontvangen. Werknemers die van deze mogelijkheid gebruik wensen te maken, dienen dit schriftelijk aan de bank mede te delen. Het adres is: Algemene Bank voor Hypothecair Krediet N.V., Postbus 218, 6800 LX Arnhem.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN



Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

010-4566008

Flammulina
Fossarina
Fossariva
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Solaris
Spectrum

010-4566009



Sponsalis
Stellaris
Stellata
Tagelus

O.R.-VERSLAG



Op 1 en 2 december jl. kwam de Ondernemingsraad voor de laatste keer in 1986 bijeen voor een vergadersessie. Tevens was dit de laatste vergadering vóór de jaarbijeenkomst, die van 2 t/m 6 februari 1987 zal plaatsvinden. Om 09.00 uur op 1 december opende voorzitter Willem Hoogendijk de overlegvergadering, waarna hij een ogenblik stilte vroeg ter nagedachtenis aan 1e stuurman Marco Kalkman, die op 12 november na een langdurige ziekte was

overleden. De heer Van Dalen, zoals gebruikelijk tijdens de overlegvergadering aanwezig als adviseur van de heer Busker, werd vergezeld door zijn opvolger, de heer P. H. A. M. Otten, die na zijn introductie van harte welkom werd geheten en succes werd toegewenst. Voor Van Dalen had 1 december een feestelijk tintje, want die dag vierde hij zijn 40-jarig dienstjubileum, waarmee hij door een ieder hartelijk werd gefeliciteerd.

Onder het agendapunt 'Mededelingen bestuurder' belichtte de heer Busker in het kort de situatie met betrekking tot de 'Shelltrans'. Er was een gering verlies het afgelopen jaar, o.a. ten gevolge van de lage koers van het Engelse Pond, maar door middel van een aantal maatregelen, waaronder dispensatie voor de radio-officier en geen extra werktuigkundige meer aan boord, zal getracht worden het komende jaar de operationele kosten verder omlaag te brengen.

Met betrekking tot de beschikbaarheid van de 'Sidelia', het derde Tung charter-schip, was ten tijde van de vergadering nog niet zeker of er een akkoord zou worden bereikt tussen de Japanse traders en de in moeilijkheden verkerende Tung-groep. Bovendien is er nog geen beslissing genomen of Shell Tankers deze 'bare boat'-charter krijgt. De heer Busker hoopte dat er binnenkort uitsluitel in deze zaak zou komen.

In principe is er een nieuwe beheersovereenkomst voor de 'F'-schepen. Over details, o.a. de opzegtermijn van het contract, moet nog met SIM overleg gepleegd worden. De aangeboden vergoeding voor de administratiekosten vereist dat de kantoorkosten nog verder teruggebracht zullen moeten worden. De vervanging van de Nederlandse junior-officieren op deze schepen door Indonesische junior-officieren wordt in januari definitief in gang gezet; diverse aspecten, zoals begeleiding, zijn uitgebreid besproken. Omdat er geen mogelijkheden bestonden voor verder emplot na beëindiging van het contract met Exploratie & Produktie, werd de 'Saltos' eind november verkocht.

Veiligheid

Tot 1 december waren 7 OMA's en 11 OZA's gerapporteerd, waarmee ten tijde van de vergadering de frequency rate op 1,75 stond. Shell Tankers neemt daarmee, na Deutsche Shell Tanker Gesellschaft, de tweede plaats in op de veiligheidsranglijst

van de Shell-vloten. De heer Busker: 'Ons imago van veilig werken zullen we met hand en tand moeten verdedigen en weten te handhaven. Voor 1986 hadden we ons target gesteld op 1,9. Als alles zo blijft, zitten we daar aan het einde van het jaar onder, maar . . . een ongeluk zit in een klein hoekje'. Voor 1987 zal het target op 1,3 gesteld worden, wat met de huidige vlootomvang maximaal 6 OMA's betekent. Binnen de Ondernemingsraad werd uitgebreid gediscussieerd over de aan boord te houden 'mini-audits' met betrekking tot veilig werken. Bij de OR-leden bestond de indruk dat er aan boord nogal wat verwarring was ontstaan over deze audits. De OR denkt dat dit voorkomen kan worden door duidelijke informatie en instructies vooraf. Als één of twee leden van de scheepsgemeenschap af en toe een rondje maken over het schip, waarbij zij alle situaties op de werkvloer bekijken, en zij hierbij onveilige handelingen of situaties signaleren, dan dienen betrokkenen hierop gewezen te worden en moeten naderhand de ervaringen besproken worden in een bijeenkomst, met als uitgangspunt een positieve benadering. Een ieder kan lering trekken uit het besprokene en er behoort dan niet met een vermanende vinger naar betrokkene te worden gewezen. Het moet

beslist geen elkaar bespieden worden! De heer Busker: 'Wat wij willen bereiken is dat de scheepsorganisatie kijkt of de routinematige klussen goed gaan. De mensen moeten zich bewust worden van wat ze doen. Het is geenszins de bedoeling deze zaak te veel te formaliseren, wél dat men rond de tafel gezeten bepaalde activiteiten belicht. Maak de mensen wakker voor routinematige fouten, zelfcontrole vloeit daar dan uit voort'. De heer Busker stelde nog dat de mini-audit géén afgebakende taak is voor het scheepsmanagement-team en dat het niet de bedoeling is om de normale scheepsinspecties van de Veiligheidscommissie te vervangen door mini-audits. 'Wat wij willen bereiken is een organieke bewustheid creëren aan boord', aldus de bestuurder. In de wal-Veiligheidscommissie zal over de zaak nog verder worden gepraat en tevens zullen de vlootinspecteurs die de schepen gaan bezoeken duidelijke instructies krijgen om aan boord de bedoeling en het nut van de mini-audits uit te dragen.

Personeelssituatie

De personeelssituatie bij onze Maatschappij blijft een aktueel onderwerp van bespreking. Van Dalen meldde een personeelsvermindering gedurende januari t/m oktober 1986 van circa 20%, zowel op de vloot als aan de wal. Dit kon bereikt worden door vrijwillig vertrek, overplaatsingen en vervroegde pensioneringen. Helaas worden de overplaatsingen naar Groepsmaatschappijen de laatste tijd wat moeilijker, omdat ook deze maatschappijen kostenbesparende maatregelen nemen. Ondanks dat zijn we er recent in geslaagd 16 werktuigkundigen over te plaatsen naar Pernis. Van Dalen: 'Het surplus is iets minder dan een aantal maanden geleden. Het loopt niet ongelukkig, het was erger geweest als we

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 1 en 2 december jl.

waren:

Groep A

Leo Buitenkant
Cees Hemmer
Wiebe Holwerda
Willem Hoogendijk
Dolf Mittelmeyer
Hugo van Slegtenhorst

Groep B

Rupert Huysers
Albert Vrolijk

Groep C

Frank van der Bas
Rob ten Hooven
Estella Juursema
Jarig Molenaar
Henk Steenstra

de 'F'-schepen waren kwijtgeraakt'. Op de vraag van Leo Buitenkant hoe het in de toekomst zal gaan met de ervaringsopbouw op de vloot – 'we krijgen te maken met een omgekeerde pyramide, een smalle basis jongere officieren' – antwoordde Van Dalen dat we voldoende aanvoer moeten zien te behouden voor de top. 'Wij hopen dat het inhuren van Indonesische junior-officieren een tijdelijke situatie zal zijn, het probleem is gesignaleerd en onderkend, maar als we hier voldoende aandacht aan blijven schenken dan mag dat in de toekomst geen problemen opleveren'. Over de situatie aan de wal kon Van Dalen kort zijn: de overhead-kosten van het kantoor moeten omlaag en de bedoeling is dat deze binnen redelijke termijn op een aanvaardbaar niveau liggen. 'We moeten ons beraden of datgene wat we doen wel snel genoeg gaat', aldus Van Dalen.

Aandachtspunten Sociaal Beleid 1987

Door Van Dalen was een discussiestuk opgezet, bedoeld als eerste aanzet tot de definitieve beleidslijnen, die begin 1987 door Otten zullen worden gepresenteerd en dan met de OR zullen worden besproken. In vele opzichten zal voor onze Maatschappij 1987 'het jaar van de waarheid' worden.

De Ondernemingsraad sprak haar bezorgdheid uit over het feit dat er onder het personeel veel onrust leeft door alle negatieve berichtgeving, waardoor de motivatie snel achteruit loopt. De raad was van mening dat het aan te bevelen zou zijn in de publicaties aan het personeel de positieve aspecten in het beleid te benadrukken. De bestuurder beloofde deze aanbeveling mee te nemen.

Bijsholing COO'ers

In een voorbereidende commissievergadering en in de OR-vergadering werd uitgebreid gediscussieerd over de bijsholing COO'ers. Volgens de Ondernemingsraad bestaat er onduidelijkheid met betrekking tot de vraag bij welke rang de grens wordt gelegd voor het kunnen behalen van vaartijd na de studie voor het tegendiploma. In een elders in dit nummer gepubliceerd artikel wordt het door de Maatschappij ingenomen standpunt met betrekking tot bijsholing COO'ers nog eens duidelijk geformuleerd.

Bij de afsluiting van de vergadersessie memoreerde Willem Hoogendijk dat dit de laatste vergadering was geweest waarbij de heer Van Dalen aanwezig was en hij bedankte hem voor de goede contacten die de OR in de afgelopen jaren met hem heeft gehad. De heer van Dalen sprak hierna nog enkele woorden tot de raad en eindigde met te zeggen: 'Een goede OR is een OR die met verstand en gevoel met de directie over de zaken kan praten'.



O.R.-allerlei

- *De jaarbijeenkomst van de Ondernemingsraad zal van 2 t/m 6 februari a.s. plaatsvinden in congrescentrum De Haaf in Bergen (N.H.). Op 2 december jl. waren de twee cursusbegeleiders van De Haaf uitgenodigd om ter oriëntatie de OR-vergadering bij te wonen.*
- *In november is het rapport 'Kiezen of Kabelen' verschenen, een uitgave van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging. In dit overbruggingsplan voor de Nederlandse Zeescheepvaart worden maatregelen beschreven ter verbetering van de concurrentiepositie op korte en langere termijn. Exemplaren van deze publicatie zijn naar de schepen verzonden.*
- *Tot zijn genoegen kon de bestuurder mededelen dat rond 1 januari 1987 drie gezagvoerders en twee hoofdwerktuigkundigen worden aangesteld.*
- *In verband met het komende vertrek van J. van der Ster zal M. J. A. Krijvenaer per 1 januari 1987 toetreden tot de Ondernemingsraad. D. Dankaart heeft inmiddels de door de pensionering van Simon Neeleman vrijgekomen plaats in de raad ingenomen.*
- *Tot de volgende OR-vergadering op 5 en 6 februari 1987 zijn Hugo van Slegtenhorst en Albert Vrolijk als respectievelijk plv. voorzitter en plv. secretaris van de OR gekozen. Tevens zullen zij voor dezelfde periode optreden als voorzitter en secretaris van de Commissie Vloot Aangelegenheden.*
- *Op de vraag van de OR waarom met het Jeugdplan gestopt is en of dit een tijdelijke onderbreking is, antwoordde de bestuurder dat hij bij Shell Tankers voorlopig geen mogelijkheden ziet. Niet alleen de hoge kosten spelen hierbij een rol, maar ook het ruimtegebrek op de bedrijfsschool in Pernis en de beperkte mogelijkheden om de jongeren momenteel in te passen op onze vloot. Mochten zich in de toekomst ontwikkelingen voordoen die het weer instellen van het Jeugdplan bij Shell Tankers rechtvaardigen, dan kan daarover zeker gepraat worden.*
- *Uit het antwoord dat de OR kreeg op de vraag of stagiaires voldoende verzekerd zijn bij reizen in gevarengedieden kon worden geconcludeerd dat dit het geval is.*
- *Dokter R. G. Louwe beantwoordde enige vragen over het gebruik van alcohol aan boord, zoals omschreven in het herziene Scheepsreglement deel I. De raad sprak haar teleurstelling uit over het feit dat de OR niet geraadpleegd was toen de regels herschreven werden.*
- *De 1e kwartaal-rapportages in ORO-verband fase 2 van de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata' zijn in de Commissie Moderne Bedrijfsvoering met de heer Veldt uitvoerig besproken. Vooral sociale aspecten en problemen bij het meren kregen de nodige aandacht.*
- *De ondernemingsraad heeft geen bezwaar aangetekend tegen de benoeming van de heer H. Hooykaas als commissaris van Shell Tankers B.V. Zoals bekend volgt de heer Hooykaas de heer Helfrich per 1 april a.s. op als president-directeur van Shell Nederland B.V. De OR acht het handhaven van de band tussen Shell Nederland en Shell Tankers op het hoogste niveau van groot belang.*

JAAROVERZICHT 1986

Bij een jaaroverzicht past het terugblikken op het afgelopen jaar alvorens voorzichtig uit te kijken naar het volgende jaar.

In memoriam

Allereerst willen we met genegenheid onze collega's gedenken die ons ontvielen in 1986, te weten:

1e Stuurman A. J. de Kraker

4e Werktuigkundige A. A. Wagenaar
Scheepsgezel Algemene Werkploeg J. A. Schaarman

Scheepsgezel Algemene Werkploeg E. P. Kesauly

Inkomsten en uitgaven

Het afgelopen jaar zal ook de geschiedenis ingaan als een moeilijk jaar: er is nog steeds geen evenwicht tussen vraag en aanbod van tanker tonnage. Enerzijds lijkt de nieuwbouw aan te trekken en stagneert de verkoop van oude schepen voor de schrootverwerking, anderzijds is er nog steeds overcapaciteit. Dit leidt nog steeds tot een druk op de vrachtprijzen. Bijkomende negatieve factoren zijn de dalingen van de koersen van de Amerikaanse dollar en het Engelse pond waardoor onze inkomsten, uitgedrukt in Nederlandse guldens, duidelijk lager zijn. Ook ons kostenplaatje is niet rooskleurig. We zullen verder moeten gaan met het terugdringen van kosten teneinde een niveau te bereiken waarop we weer concurrerend kunnen varen.

Verkoop en nieuwbouw

Ons schepenbestand werd verder uitgedund door de verkoop voor de sloop van de 'Ondina' en 'Cinulia'. De 'Acmaea', 'Zafra' en 'Saltos' werden verkocht aan nieuwe eigenaren. Gelukkig kunnen we ook goed nieuws melden. Gedurende 1986 werden de 'Stellata', 'Sponsalis' en 'Sericata' aan de vloot toegevoegd en tevens kregen wij het beheer over de 'Shelltrans'. Alhoewel operationeel door de nieuwbouw-schepen aan de opdrachten wordt voldaan, ervaren we een aantal tegenvallers, zoals een te lichte schroef, te hoge trillingsniveaus van de asgeneratoren en scheuren in cilindervoeringen van de hoofdmotoren. De afhandeling van de garantie zal voor alle vijf een garantiedokking noodzakelijk maken.

Veiligheid

Er vonden in 1986 (gelukkig) geen dodelijke ongevallen plaats. We zijn er opnieuw in geslaagd zowel het aantal OMA's als OZA's naar beneden te krijgen, resp. 7 en 12. Verleden jaar was dat 9 en 30.

Twaalf schepen zijn OMA-vrij gebleven en

In voorgaande jaren was het de gewoonte om in het januari-nummer van Schip en Ka de tekst van de jaarrede te plaatsen, zoals die door de heer Busker op de jaarbijeenkomst werd uitgesproken. Aangezien er afgelopen maand geen jaarrede is gehouden en wij u toch niet helemaal deze traditie willen onthouden, plaatsen wij hieronder het 'Jaaroverzicht 1986'.

zullen in 1987 de veiligheidstrofee ontvangen.

Het veiligheidsplan 1986 is vrijwel geheel gerealiseerd en zowel het STBV-veiligheidshandboek als het persoonlijke veiligheidshandboek zullen in het 1^e kwartaal 1987 worden uitgereikt.

Veel aandacht werd besteed aan mini-audits, terwijl de veiligheid van aannemers en contractors in 1987 aan de orde zal komen. Voor 1987 staat ook een tweede safety-audit door Deutsche Shell Tanker Gesellschaft op het programma.

Operations

In 1986 werden alle F-klasse schepen van een Satcom voorzien.

In februari 1986 werd de 'Shelltrans' aan onze vloot toegevoegd in charter voor SUKO. Dit schip is operationeel (en financieel) een succes. Vrijstelling werd verkregen voor het varen zonder radio-officier; gedurende enige tijd moest op verzoek van de FWZ met een extra officier worden gevaren. Het schip zal in 1987 een korte dokking ondergaan.

Aan boord van de 'Caurica' en de 'Cardissa' werd een HP Vectra PC geplaatst met software voor ladingbehandeling en intact/lek stabiliteit. Hiermede is het aantal schepen met een computer op acht gekomen. Voor 1987 staan verdere ontwikkelingen op computergebied op het programma. Gedurende de vaart werden met behulp van contractors de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata' voorzien van extra bolders en fairleads.

In het eerste kwartaal van 1986 werden in totaal 78 Vietnamese vluchtelingen overgenomen door resp. het m.s. 'Felipes' en m.s. 'Stellaris' en geland te Bangkok en Singapore. De 'Felipes' verleende

eveneens hulp aan een motorlaunch met pech, welke op sleeptouw werd genomen en overgedragen aan de Autoriteiten. Eind september 1986 pikte het m.s. 'Sarda' bij Zuid-Cuba drie uitgeputte Jamaicanen op welke in een woelige zee aan boord werden genomen en later overgedragen aan de Jamaicaanse Coast Guard. De 'Sarda' raakte aan de grond bij Marcushook (V.S.). De omvangrijke bodemschade werd in Nederland gerepareerd, kosten f 1,5 miljoen. De 'Cardissa' kwam in een onzachte aanraking met een steiger bij de Nieuwe Matex te Vlaardingen waarbij 80 meter beschoeiing werd vernield. De totale schade werd begroot op f 900.000,—; de schade aan het schip was vrij gering. Inclusief de 'Sarda' dokten het afgelopen jaar zeven schepen, waarvan één in Noord-West Europa, twee in de Middellandse Zee, en vier in het Verre Oosten. Hieraan werd 96% van de gebudgetteerde tijd en 62% van het kostenbudget besteed. Deze onderbesteding was grotendeels het gevolg van de geringe bezetting van de reparatiewerven. Wat betreft milieuzaken vonden er vijf incidenten plaats, waarvan twee veroorzaakt werden door derden. De overige drie waren van geringe omvang, alleen de schoonmaakkosten kwamen voor onze rekening. Zij hadden echter kunnen worden voorkomen.

Personeel

Wijzigingen in het schepenbestand leiden onherroepelijk ook tot wijzigingen in het bestand aan personeel. Waren er op 1 januari 1986 nog 433 officieren en 329 Nederlandse scheepsgezellen in dienst, nu is dat aantal teruggelopen tot 335 officieren en 240 Nederlandse scheepsgezellen. Ook de walorganisatie kromp in van 85 naar 69 medewerkers. Deze reductie is tot stand gekomen door normale pensionering, vervroegde pensionering en overplaatsing of detachering bij andere maatschappijen. Zo hebben een aantal scheepsgezellen hun zeemansloopbaan voortgezet bij de rederij Winterport. Het is plezierig te kunnen melden dat deze niet geringe reductie van circa 20% grotendeels geruisloos is verlopen zonder drastische maatregelen. In dit kader is het verder interessant te kunnen vermelden dat 31 aanstellingen plaatsvonden in de officiersrangen waarvan 7 tot gezagvoerder en 9 tot hoofdwerktuigkundige. Ook zullen rond 1 januari 1987 weer enkele aanstellingen plaatsvinden. Zes F-schepen, alsmede de 'Niso', werden

bemand met Indonesische scheepsgezellen. In 1987 zullen de 'Flammulina' en de 'Fusus' als laatste volgen.

Het plaatsen van Indonesische junior-officieren aan boord van de 'F'-schepen zal begin 1987 zijn beslag krijgen. In de loop van 1986 zijn de laatste Spanjaarden uit actieve dienst vertrokken.

Opleidingen en cursussen

Te Vlissingen zijn dit jaar de bijscholingscursussen voor COO'ers van start gegaan die geleid hebben tot opmerkelijke resultaten. Door middel van cursussen bij de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam is het behalen van de langgevraagde radiotelefonie-certificaten dit jaar eindelijk goed op gang gekomen.

vlootmedewerkers voor Shell Cyprus een bunker-lichterscheepje bedrijfsklaar gemaakt en van Rouen naar Cyprus gevaren met tussentijds een dokking te Cadix.

Te Tazerka (Tunesië) hebben gedurende enkele weken een gezagvoerder en een eerste stuurman geassisteerd bij het 'positioneren' van de FSU.

Verhuizing

In het midden van het afgelopen jaar verhuisde de wal-organisatie van het Hofplein naar de Alexanderpolder. Hierdoor hebben wij de administratie- en kantoorkosten aanzienlijk kunnen verminderen.

Door de kleinere behuizing en het op elkaar aangewezen zijn is ook de

Mevr. Smit-Kroes, de minister van Verkeer en Waterstaat. In beide nota's worden aanbevelingen gedaan die in de loop van 1987 dienen uitgewerkt te zijn teneinde te komen tot een verdere kostenreductie. Deze voorstellen bevatten ideeën over een andere bemanningswetgeving, belastingfaciliteiten, uitvlaggen, Antillenroute, arbeidsvoorwaarden e.d. Goed overleg, zowel op het werkniveau als met de Ondernemingsraad en met de Vakbond is een eerste vereiste om deze verdere kostenreductie te realiseren en aan dit overleg-aspect zal dan ook gedurende 1987 veel aandacht worden besteed.

Het zal u hopelijk duidelijk zijn dat Shell Tankers B.V. de nodige stappen heeft gezet om het hoofd boven water te houden.



De handvaardigheids-cursussen voor Nederlandse scheepsgezellen bij de firma Wescon blijken een groot succes te zijn die merkbare resultaten opleveren.

Ook op computergebied staan we niet stil. De ééndagse cursus 'Toets naar de Toekomst', die ook druk door de zeevarenden wordt bezocht, is reeds gevolgd door zo'n 95 medewerkers.

Special projects

Er kwam meer lijn in het 'cargo expediting' werk: voor SES (Shell Expediting Services) werkt een vast team van 3 STBV-officieren. Voor SNR werkt een 1e stuurman als vaste medewerker. Gedurende 4 maanden hebben

saamhorigheid gegroeid en de interne communicatie verder verbeterd.


1987: Het jaar van de waarheid

In het afgelopen jaar is wederom hard gewerkt aan de verlaging van het kostenpeil. Bij de door Shell Tankers genomen maatregelen bent u nauw betrokken geweest en hierover bent u regelmatig geïnformeerd. Helaas zijn we er nog niet. Bovendien zijn er twee nota's uitgebracht, te weten: 'Kiezen of Kabelen' met als ondertitel 'Overbruggingsplan voor de Nederlandse Zeescheepvaart', door de K.N.R.V. (Koninklijke Nederlandse Redersvereniging) en 'Wel Varen onder Nederlandse Vlag', een beleidsnota van


De medewerking van het gehele personeel was daarvoor noodzakelijk en het is daarom verheugend te constateren dat door de onverzettelijkheid van onze mensen, inclusief de mensen die onlangs met pensioen zijn gegaan, de juiste richting is gevonden, enerzijds bij de verlaging van de kosten en anderzijds bij het handhaven van het kwalitatief goede product dat wij als Shell Tankers nog steeds leveren. Daarom zijn wij aan al onze medewerkers dank verschuldigd. Wij hopen dat wij ook in 1987 weer op diezelfde inzet kunnen rekenen en wensen u en uw naasten een gelukkig, veilig en gezond 1987.

Shell Tankers b.v.


**GENERAL
MANAGEMENT**
M. A. Busker
DF




**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
H. F. M. Tijthoff*
DFF




**FLEET
MANAGEMENT**
G. Veldt*
DFM




Accounting, Planning,
Budgets and
Computer
Applications
J. van den Berg
DFF/1




Operations
N. J. Doorn
DFM/1




Operations
G. C. H. Dijkstra
DFM/1




Calculations
J. H. de Koning
DFF/3




Operations
J. de Ruiter
DFM/1



Operations
H. Steenstra
DFM/1



Telex,
Correspondence and
Documentation
C. M. A. de Goeij
DFF/4



Performance/
Safety/Ship's
Computer Appl.
J. Drog
DFM/2



Drydocking
H. J. Brouwer
DFM/3




Materials/Expediting
H. Sierat
DFF/5




ALL VESSELS

* General Attorney
Note: the positions shown on this chart are
not indicative of the seniority of those
portrayed


Medical
R. G. Louwe
SN-BD



PERSONNEL
P. H. A. M. Otten*
DFP



Fleet Personnel
R. van Kranen
DFP/1




Personnel Information
R. Kleijn
DFP/4




Social Welfare
M. J. Kors
DFP/2




Shore Personnel
M. Pronk
DFP/5



Wages and Administration
Fleet Personnel
P. G. J. C. van Rijn
DFP/3



Personnel Relations
L. J. Polder
DFP/6



Reporting set-up

as on 1-1-1987

Afscheid hwtk. Pusch op de 'Fossarus'

Van 3e stuurman Hennis ontvingen wij onderstaand verslag van het pensioneringsfeest van hoofdwerktuigkundige Pusch op de 'Fossarus'.

'Op zekere dag kregen hwtk. Pusch en echtgenote het bericht dat de laatste aflossing nabij was. De dagen die op deze mededeling volgden verliepen ogenschijnlijk rustig, echter de grijze massa's stonden vol bij. Wanneer en in welke vorm zou het feest gepresenteerd worden? Momenten van koortsachtige discussies waren niet van de lucht en tal van ideeën kwamen beetje bij beetje boven. Eén van de knelpunten was dat wij niet zoveel persoonlijks van onze hwtk. wisten, maar gelukkig wist zijn vrouw ons binnen een paar uur van zoveel informatie te voorzien dat wij ons terugtrokken met een nieuw probleem: wat wel en wat niet vermelden. Maar we kwamen eruit en kochten nog een cadeau in Singapore in een winkeltje waar wij nooit gekomen zouden zijn zonder de hulp van een

employé van Motion Smith. De hele voorbereiding ging totaal voorbij aan de hwtk. en op de reis van Kawasaki naar Singapore via Balikpapan zou het feest plaatsvinden.

A-capella koor

De hwtk. en zijn vrouw werden door de plotselinge confrontatie met de feestelijkheden wel een beetje overrompeld. De koffie kwam, met allerlei lekkers, er werd een toespraak door de kapitein gehouden, het cadeau (een scheepsklok met inscriptie) en bloemen voor mevrouw Pusch werden overhandigd, waarna de hwtk. mede namens zijn vrouw een dankwoord sprak. Hapjes, borrels en een hoop gekakel vormden het beeld van die ochtend. De middag werd gebruikt voor een gezond slaapje, immers om 18.00 uur zouden wij weer van start gaan. Even na de aanvang van het avondprogramma werd een lied gezongen, op een melodie die iedereen kende, ware het niet dat door onbekende oorzaak enkele leden van het

a-cappella koor het lied inzette op een voor mij nog steeds onverklaarbare melodie, enkelen gaven door de consternatie zelfs een solo ten beste, maar uiteindelijk had men de draad weer opgepikt. Na deze happening ging er wel een drankje in waarna we verkastten naar de andere bar, alwaar het poppenkast-team voorbereidingen had getroffen. Compleet met licht- en geluidseffecten en becomingariseerd met sonore stem werd een voorstelling gegeven over enkele episoden uit het leven van hwtk. Pusch en zijn vrouw. Daarna volgde een gezellige avond met diner, waarbij de kapitein een zelf gegraveerd whiskey-glas overhandigde aan de hwtk. Wij denken nog met plezier terug aan die fijne dag en hopen dat de familie Pusch er goede herinneringen aan heeft overgehouden. Wij spreken nogmaals onze dank uit over zijn mens-zijn en de diensten verleend aan onze maatschappij'.

Koninklijke Nederlandse Redersvereniging presenteert overbruggingsplan 'Kiezen of Kabelen'

Maatregelen ter versterking van concurrentiepositie noodzakelijk om Nederlandse zeescheepvaart overlevingskansen te bieden

De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KNRV) te Rotterdam heeft de stormbal gehesen voor de zeescheepvaart onder Nederlandse vlag in een overbruggingsplan – met als titel 'Kiezen of Kabelen' – dat aan regering en parlement is voorgelegd. De concurrentiepositie van Nederlandse rederijen wordt in toenemende mate aangetast; ondermeer doordat andere landen de scheepvaart onder eigen vlag beschermen en protectionistische regelingen treffen ten aanzien van het zeevervoer. 'De situatie is thans zo ernstig, dat het voortbestaan van een aanzienlijk deel van de Nederlandse zeescheepvaart op het spel staat'. De KNRV heeft met belangstelling kennisgenomen van de onlangs gepubliceerde beleidsnota van de Minister van Verkeer en Waterstaat, die een duidelijk pleidooi inhoudt voor instandhouding en versterking van de bedrijfstak. Van de aangedragen oplossingen zijn helaas in de meeste gevallen slechts resultaten op lange termijn te verwachten. De KNRV bepleit in zijn plan een aantal maatregelen van de overheid, dat de Nederlandse reders in staat moet stellen de huidige problemen het hoofd te bieden teneinde te kunnen profiteren van de mogelijkheden in de toekomst.

De Kon. Ned. Redersvereniging onderstreept de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken ondernemingen, die in de komende jaren zullen moeten doorgaan met het leveren van grote inspanningen. 'Eigen offers en inspanningen van de rederijen zullen evenwel niet voldoende zijn; daarnaast zullen in nationaal verband maatregelen moeten worden genomen', aldus de KNRV.

Indien deze maatregelen achterwege blijven, moet rekening worden gehouden met een drastische vermindering van de Nederlandse vloot, hetgeen directe gevolgen zal hebben voor

- de bijdrage aan de betalingsbalans (1,5 miljard gulden)

- de werkgelegenheid (ca. 20.000 werknemers) en
- de bedrijvigheid in de scheepsbouw en reparatie en andere toeleverende bedrijfstakken.

Hierdoor zou bovendien de positie van Nederland als zeevarende natie en als havenstaat – en daarmee tevens de transport – en transitofunctie van ons land – serieus worden aangetast.

Financiële en fiscale maatregelen

Door de Minister is aangekondigd dat de overheid voornemens is de Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ) te verlengen voor een periode van 3 jaar. De uitkering zal plaatsvinden in 5 jaarlijkse tranches van 4% van het



Op 13 november jl. vond de jaarlijks terugkerende uitreiking van de Amver-onderscheidingen plaats in het gebouw The Port of Rotterdam. Captain James Walker van de US Coast Guard reikte de wimpels met de daarbij behorende onderscheidingen uit. Dit jaar kwamen vijf schepen van Shell Tankers in aanmerking voor een onderscheiding: de 'Cardissa', 'Caurica', 'Cinulia', 'Fulgur' en 'Tagelus'. De 'Cinulia' sloeg alles; hoewel inmiddels verkocht werd dit schip voor de 16e achtereenvolgende keer geëerd!.

investeringsbedrag.

In het overbruggingsplan 'Kiezen of Kabelen' dringt de KNRV aan op een aantal maatregelen, dat de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart op korte termijn moet verbeteren.

Het gaat hierbij allereerst om financiële en fiscale maatregelen zoals:

- het herstel van de investeringsregeling tot het niveau van vóór mei 1986; dit is een verhoging met 20% ten opzichte van de door de overheid voorgestelde faciliteiten
- een versnelde uitkering van de IPZ-premie
- de verruiming van afschrijvingsmogelijkheden
- het creëren van mogelijkheden voor een tijdelijke registratiewisseling van schepen (indien dit door een opdrachtgever als een dwingende eis wordt gesteld) en
- de invoering van een 'tax credit-regeling' voor offshore dienstverlening.

Vermijndering bemanningskosten

Om de concurrentiepositie op korte termijn te versterken, bepleit de KNRV tevens een vermindering van de bemanningskosten per schip. Op dit ogenblik liggen de bemanningskosten van schepen met 'goedkope' bemanningen zeer veel lager dan die van schepen met een geheel Nederlandse bemanning. In de grote handelsvaart kan dit verschil oplopen tot 2 miljoen gulden per schip per jaar.

Toepassing van de nieuwe bemanningsschalen – conform de gewijzigde Wet op de Zeevaartdiploma's – kan reeds een vermindering van de bemanningskosten van 5 à 10 procent opleveren. Daarnaast is het gewenst – aldus de KNRV in het overbruggingsplan – de mogelijkheden te verruimen voor het varen met een bemanning bestaande uit niet-Nederlandse (goedkopere) scheepsgezellen en NEDERLANDSE VLOOTTOFFICIEREN. Een dergelijke verruiming maakt het mogelijk de bemanningskosten per schip aanzienlijk te verminderen en tegelijkertijd de werkgelegenheid in de hooggekwalificeerde functies voor de Nederlandse arbeidsmarkt te behouden.

Verkleining bruto/netto-traject

Om de concurrentiepositie ook op langere termijn veilig te stellen zal het verschil tussen de bruto loonkosten (voor de reder) en het netto besteedbaar inkomen (van de zeevarende) structureel moeten worden verkleind. Op dit ogenblik moet meer dan 50 procent van de bruto loonkosten door de zeevaartondernemingen worden afgedragen als loon- en inkomstenbelasting en als sociale verzekeringspremies.

De KNRV kondigt in het overbruggingsplan aan binnenkort voorstellen uit te brengen aan de overheid voor verkleining van dit verschil door een vrijstelling van loon- en inkomstenbelasting voor alle 'zeedagen' van zeevarenden en vermindering van de afdrachten voor sociale verzekeringen. De WIG zou tot een niveau van 30% verkleind moeten worden om Nederland internationaal enigszins in de pas te laten lopen. Indien een dergelijke aanpassing binnen de bestaande Nederlandse

regelingen niet te verwezenlijken zou zijn, kan een structurele oplossing worden gezocht in de oprichting van een op de Nederlandse Antillen gevestigde bemanningsorganisatie.

Rationalisering bedrijfsvoering

Een voorwaarde voor het veiligstellen van de concurrentiepositie op langere termijn is tevens dat de Nederlandse zeescheepvaart de internationale ontwikkelingen met betrekking tot de rationalisering van de bedrijfsvoering (met inbegrip van een verantwoorde reductie van de bemanningsomvang) op de voet blijft volgen.

'In constructieve samenwerking tussen

rederijen, vakbonden en overheid zullen deze mogelijkheden moeten worden onderzocht en benut voor het behoud van de Nederlandse zeevaart', aldus de KNRV in de overbruggingsnota.

De reders hebben dan ook met genoeg kennis genomen van de plannen van de Minister om in de tweede fase van de herziening van de bemannings- en diplomawetgeving de eisen voor de minimum-bemanning toe te spitsen op de veiligheid. Helaas is het te voorzien dat deze herziening pas op langere termijn tot uitvoering zal komen, gelet op de hiervoor noodzakelijke wetswijzigingen. Reders pleiten dan ook voor snellere realisering.

Benzineprijzen: 70% naar Staat

Op 8 november kostte een liter superbenezine op een Nederlands Shell-zelftankstation gemiddeld f 1,54. Bij tankstations net over de grens met West-Duitsland stonden – en staan nog – lange files. Duizenden Nederlanders uit het grensgebied profiteren van de Duitse benzineprijzen, die vele dubbeltjes lager zijn dan in Nederland. De Nederlandse pomphouders nabij de grens verkopen voornamelijk LPG en diesel, want die zijn in Duitsland weer duurder.

De reden daarvoor is de post 'accijns en heffingen' in de totale prijs van een liter superbenezine: één gulden en tien cent. Dat is ongeveer evenveel als de totale prijs van een liter super net over de grens. De benzineprijs in Nederland wordt niet op een eenvoudige manier vastgesteld. Shell Nederland Verkoopmaatschappij kent daarvoor een 'pricing committee', een commissie die met grote regelmaat bij elkaar komt. Voorzitter daarvan is de heer G. Okkerse.

'Ons werk zou een stuk gemakkelijker zijn', aldus Okkerse, 'als we een optelsom konden maken van wat het kost om een liter benzine te maken, te distribueren en te verkopen. Dat zou dan, samen met accijns en heffingen plus een redelijke marge voor de pomphouder en voor Shell, de prijs bepalen. Zo eenvoudig is dat echter niet. Niet alleen is het niet precies te bepalen wat het de raffinaderij kost om een liter van een bepaald produkt te maken, maar we zouden ook voorbij gaan aan het gecompliceerde spel tussen vraag en aanbod.'

Vraag en aanbod bepalen de open marktnoteringen (ook wel 'Plattsnoteringen' genoemd; oliehandelaren spreken eenvoudig over 'Platts'). Die noteringen (altijd in dollars) geven aan tegen welke prijs produkten op de vrije markt verhandeld worden. 'De Plattsnoteringen en de koers van de dollar vormen de belangrijkste basis voor ons. Maar beide veranderen voortdurend, en zo snel kun je de pompprijzen niet aanpassen. Er maakt dan ook iemand van

de afdeling Supply & Trading deel uit van het pricing committee. Die geeft een overzicht van wat zich op de oliemarkt afspeelt. Verder nemen experts uit de verschillende markten (industrie, wegverkeer) en van Finance (voor de dollarkoers en de juiste facturering) deel aan het overleg.'

Op basis van alle bijeengebrachte informatie besluit het prijscomité wat de adviesprijzen voor de motorbrandstoffen moeten worden. Dat wordt meteen doorgegeven naar de pomphouders, naar het ANP en naar de NOS.

'De pomphouders zijn vrij om onze adviesprijzen al dan niet te hanteren. Daarbij houden ze natuurlijk ook rekening met hun lokale concurrenten.' Hoewel de pomphouder dus uiteindelijk degene is die de verkoopprijs van een liter benzine bepaalt, is er wel sprake van een zekere samenhang.

Volgens Okkerse kan het pricing committee van SNV als een 'trendsetter' voor de benzineprijzen in Nederland worden aangemerkt. Tenslotte heeft Shell in Nederland een marktaandeel van bijna dertig procent en worden relatief veel produkten verkocht via de grote stations langs de rijkswegen. Over het algemeen volgen de andere oliemaatschappijen dan ook de Shell-prijzen; maar het omgekeerde komt natuurlijk ook voor. 'Soms is Esso of BP eerder met een prijsaanpassing, en dan volgen wij – of niet', zegt Okkerse.

De enige zekerheid met betrekking tot de benzineprijzen blijft het grote stuk dat de fiscus voor zich opeist. Momenteel bedraagt de accijns, inclusief de recente verhoging van 9 cent, 79,48 cent per liter; daar komen dan nog de posten luchtverontreiniging (1,34 cent), geluidshinderheffing (1,02 cent) en verplichte voorraadafdracht (1,9 cent) bij, en natuurlijk de onvermijdelijke twintig procent BTW. Ten tijde van de accijnsverhoging werd de advies pompprijs voor een liter super (op bediende verkooppunten) f 1,61. Daarvan gaat, inclusief de BTW, f 1,10 naar de fiscus. Uitgaande van 6 cent zelftankkorting (dus een gemiddelde pompprijs van f 1,55), is dat ruim 70 procent van de literprijzen.

SCHOON SCHIP

Brochure over LNG

De nieuwste brochure in de serie 'Shell Science & Technology', zojuist verschenen, gaat over het vloeibaar maken van aardgas. Shell is op dat gebied het verst gevorderd en verzorgt de technische uitvoering van een joint-venture LNG-project in noord-west Australië. Op verschillende plaatsen zijn al LNG-installaties onder Shell-vlag operationeel.

LNG staat voor 'Liquefied Natural Gas' – ofwel vloeibaar gemaakt aardgas. Aardgas, grotendeels bestaand uit methaan, is een schone en efficiënte brandstof. Het enige nadeel is de omvang: één kubieke meter aardgas bevat slechts een duizendste deel van de energie-inhoud van een kubieke meter stookolie. Daarom is het in bepaalde gevallen nodig het gas vloeibaar te maken; als vloeistof neemt het slechts een zeshonderdste deel in van de ruimte die het als gas nodig heeft. In vloeibare vorm kan aardgas per tanker naar de plaats van bestemming worden vervoerd. Heel belangrijk bij de bouw van LNG-installaties is een strakke lange termijnplanning, vastgelegd in contracten met de afnemers. Als een project eenmaal in werking is gesteld, moeten tankers met de regelmaat van de klok af en aan kunnen blijven varen tussen leverancier en afnemer. Aardgas wordt vloeibaar als het bij een normale atmosferische druk wordt afgekoeld tot 160 graden onder nul. De koelapparatuur die daarvoor nodig is, verbruikt veel energie: zo'n tien tot vijftien procent van de aangevoerde hoeveelheid aardgas dient als brandstof voor de LNG-fabriek zelf. De installatie die in aanbouw is in Australië – het bekende North West Shelf project – heeft evenveel koelcapaciteit als de koelkasten en diepvriezers van vrijwel de gehele Australische bevolking bij elkaar. Het vloeibaar maken van aardgas is een geraffineerd

samenstel van koeling, verdamping, drukverhoging en – verlaging. Bovendien moet vóór het gas behandeld worden om verontreinigingen, water en zwaardere koolwaterstoffen te verwijderen. Water en zwaardere koolwaterstoffen bevroren namelijk bij te lage temperaturen waarbij het aardgas vloeibaar wordt, en kunnen daardoor storingen in de apparatuur veroorzaken. Het vloeibaar gemaakte gas wordt opgeslagen en vervoerd in dik geïsoleerde tanks en schepen. Uitgebreide veiligheidsmaatregelen moeten voorkomen dat het gas kan ontsnappen. Alleen hoogwaardige materialen zoals roestvrij staal en aluminium kunnen gebruikt worden om opslagtanks en leidingen te vervaardigen.

De in aanbouw zijnde LNG-installatie in het Australische Withnell Bay zal in het midden van de jaren '90 een productie bereiken van 6 miljoen ton LNG per jaar – te vergelijken met de jaarlijkse olieproductie van Gabon of Brunei. Het vloeibare aardgas zal met een vloot van 7 tankers worden getransporteerd

naar afnemers in Japan. Het totale North West Shelf project (inclusief een offshore productie-eiland, LNG-fabriek, opslagfaciliteiten en de tankervloot) vergt de grootste particuliere investering ooit in Australië gedaan.

Vereniging Maritiem Gezinscontact

Leden en bestuur van de Vereniging Maritiem Gezinscontact wensen alle varende in Nederland en hun gezinnen prettige feestdagen en een voorspoedig 1987. De V.M.G. staat open voor allen die zich betrokken voelen bij het maritiem gebeuren in ons land. Inlichtingen kunt u verkrijgen bij Mw. A. M. Pietersen-van Rest, Boudewijndonk 17, 4707 VZ Roosendaal, telefoon 01650-37002.

Culinair hoogstandje

Dat gepensioneerd zijn niet altijd betekent 'niets meer doen' bewijst ex-hoofd voeding G. Freeth, die nog regelmatig culinaire hoogstandjes ten toon spreidt op feesten en partijen van mensen die zijn kookkunst waarderen. Van Peter Blok, ex 3e stuurman van Shell Tankers, momenteel werkzaam als loading master bij Shell Pernis, ontvingen wij onderstaande foto met verslagje.

'Tijdens het regelen van ons trouwfeest heb ik Gerard gevraagd om te koken op ons feest, voor totaal ongeveer 45 personen. Alles begon eigenlijk als een soort grap, maar ach, waarom ook niet. Zo'n 14 kilo vlees en 12 kippen werden in anderhalve dag verwerkt in een overheerlijke maaltijd. Het was erg leuk om zelf betrokken te zijn bij al dat geregeld van Gerard, en ook om zelf als hulp-kok te fungeren de dag voor de trouwerij (mede doordat er zo nu en dan een borrel tot ons genomen werd . . .)'.


Boekbespreking

'Goede morgen kapitein, we zitten aan de grond'

door Jan Noordegraaf, 128 pagina's, prijs f 19,90

De 'Aldebaran', een vrachtschip van tienduizend ton van de Holland Zuid Amerika Lijn, maakt een retourreis van Rotterdam naar Buenos Aires. Tijdens de eenentwintig dagen durende oversteek zijn de bemanningsleden volledig op elkaar aangewezen. Humoristische situaties in overvloed kunnen echter niet verhinderen dat allerlei gebeurtenissen op ieders persoonlijk leven een blijvend stempel drukken.

Noordegraaf plaatst het varen in een nieuw licht en neemt daarbij geen blad voor de mond. Ten onrechte noemt men hem – omdat hij maritieme verzen schrijft – de opvolger van Slauerhoff, en – omdat hij romans en verhalen schrijft – een nieuwe De Hartog of Van Kampen. Maar Noordegraaf is zichzelf: zeeman-technicus-schrijver.

De thans gebundelde verhalen, eerder gepubliceerd in de Blauwe Wimpel en Dagblad Scheepvaart, hebben hem al een groot en bewonderend publiek bezorgd, zowel in binnen- als buitenland.

'Goede morgen kapitein, we zitten aan de grond' is een onverbiddelijke bestseller in dit genre en beschrijft een uniek brok naoorlogs varen.

'Energie in kort bestek' op infostands

In de 'Shell Brochure Serie' is inmiddels de bekende brochure 'Energie in kort bestek' verschenen. Deze brochure verschaft statistische informatie over de belangrijkste aspecten van de wereldvoorziening, aangevuld met korte commentaren. Een paar dingen vallen op bij het bekijken van de

staafdiagrammen; het wereldolieverbruik is sinds 1975 niet gestegen; het verbruik van kernenergie is verveelvoudigd en ook het kolenvverbruik is tussen 1975 en 1985 aanzienlijk toegenomen. De totale wereldoliereserve bedroeg per 1 januari 1986 700 miljard vaten – genoeg voor 34 jaar bij het huidige productiepeil. Er is nog voor ongeveer 48 jaar aardgas – zo'n 88.000 miljard kubieke meter. De grootste aardgasreserves bevinden zich in Siberië.

Duidelijk blijkt ook dat de raffinagecapaciteit in Europa en de VS de laatste tien jaar beduidend gedaald is, terwijl deze in de Sovjetunie, Afrika en het Midden-Oosten juist is toegenomen. Opvallend is, dat in de VS en West-Europa aanzienlijk meer lichte produkten uit een vat olie gehaald worden dan in andere landen. De brochure geeft verder informatie over de benzineprijzen gedurende 1985 en 1986 en over de wereldkolenvhandel.

'Toon je kunst' werd goed bezocht

Het jaarlijkse muziekfestival 'Toon je Kunst', bedoeld voor jongeren en gesponsord door Shell Nederland, werd op 15 november georganiseerd in Den Haag, in de zalen van Museon en het Gemeentemuseum. Het festival werd goed bezocht: de schattingen lopen uiteen van drie- tot vierduizend bezoekers. Veel jongeren toonden weer eens aan dat Nederland beschikt over een rijke schakering aan muzikaal talent, in alle mogelijke genres. Ze kregen hier de kans op te treden voor publiek, op enkele podia die waren ingericht in de aula en de vides van het Museon en in een zaal van het Gemeentemuseum (de twee gebouwen delen één centrale ingang). In de centrale hal van het Gemeentemuseum was het

podium ingericht waar de grote 'trekkers' optraden: Henny Huisman met een aantal soundmixers, en later in de middag de fluitiste Berdien Stenberg en de popgroep 'Het Goede Doel', die als afsluiting fungeerde.

'Toon je Kunst' was in veel opzichten groter van opzet dan de voorgaande jaren. Behalve het organisatiebureau Acta waren nu ook het Centrum voor Kunstzinnige Vorming en de Stedelijke Muziekschool van Den Haag bij de organisatie betrokken. Ook was het bezoekende publiek gevarieerder. 'De drempel' van het Museon is blijkbaar minder hoog dan die van het Koninklijk Conservatorium', constateerde Ed Brosens van Shell Nederland-PAG/3, verantwoordelijk voor de organisatie van het geheel. Ook de directie van het Museon toonde zich tevreden over het grote aantal bezoekers, van wie velen belangstellend een rondwandeling door dit aparte museum maakten.

Ook dit jaar was 'Toon je Kunst' een ware kakafonie van muzikaal lawaai – soms op hoog peil als enthousiaste jonge muzikanten serieus optraden, soms op een manier dat horen en zien de onvoorbereide bezoeker verging; vooral bij de stands aan de toegang naar het Museon, waar iedereen muziekinstrumenten naar hartelust mocht uitproberen. Dit jaar werden niet, zoals vroeger het geval was, prijzen uitgereikt. Bewust is geprobeerd het muziekfestival minder prestatiegericht te maken en daardoor de psychologische drempel voor de deelnemers te verlagen. Dat schijnt in ieder geval gelukt te zijn. Hoewel het festival relatief laat eindigde, om kwart over zes 's avonds, stond de grote hal van het Gemeentemuseum stampvol tijdens het optreden van 'Het Goede Doel'. De popgroep zorgde voor een spectaculaire afsluiting met een optreden van drie kwartier. Overigens stond de hal eerder die middag, tijdens het half uur durende optreden van Berdien Stenberg, óók goed vol – tekenend voor de variatie van het 'Toon je Kunst'-concept, dat blijkbaar zowel door liefhebbers van pop als van (populair) klassiek wordt gewaardeerd.

Shell Groep grootste ter wereld

Het dagblad The Times meldde dat in de top van de door dit blad jaarlijks uitgegeven lijst van grote ondernemingen ('The Times 1000', gepubliceerd in boekvorm) nogal wat verschuivingen hebben plaatsgevonden. De Koninklijke/Shell Groep, jarenlang tweede achter Exxon, neemt nu de eerste plaats in beslag. Exxon is gezakt naar de vijfde plaats op de ranglijst, die overigens wordt samengesteld aan de hand van de jaaromzet van de bedrijven, uitgedrukt in Ponden Sterling. Tweede consortium qua omzet is het Japanse Mitsui & Co, derde Mitsubishi. General Motors neemt de vierde plaats in. Shell is de enige oliemaatschappij in de top-tien die gestegen is: BP zakte van 6 naar 9, Mobil van 7 naar 10. Daarbij moet natuurlijk worden aangetekend dat het resultaat van Shell Oil inmiddels wordt opgeteld bij het totale Groepsresultaat. Hoe dan ook: de Koninklijke/Shell Groep is nu écht nummer één. Met stip.

Dank

Via deze weg wil ik, mede namens mijn echtgenote, een ieder bedanken voor de vele goede wensen per brief of kaart, en de bloemen en cadeau's welke ik mocht ontvangen bij mijn pensionering. Allen een behouden vaart toegewenst.

C. Ph. Donken,
oud-gezagvoerder

MONUMENT IN BOEKVORM

Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog verschenen

'Een Monument in Boekvorm', dat is wellicht de beste omschrijving van de eind vorig jaar verschenen uitgave 'Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog'. In ruim 1400 pagina's – verdeeld over twee boekdelen – beschrijft de historicus K. W. L. Bezemer de lotgevallen van de Nederlandse koopvaardij tijdens

de periode 1939-1945. Al lezende raakt men diep onder de indruk van hetgeen zich toen op zee heeft afgespeeld en waar, tot nu toe, eigenlijk veel te weinig over is geschreven. Bezemer heeft zich bijzonder intensief met de voorbereiding en het schrijven van het boek beziggehouden. Zestien jaar zijn nodig geweest om

onderzoeken te doen in vele binnen- en buitenlandse archieven, ondermeer bij de Britse Admiralty in Londen waar zich de journalen van de Duitse U-boten bevinden. Veel correspondentie en gesprekken zijn gevoerd met ooggetuigen van deze verschrikkelijke episode uit de recente wereldgeschiedenis.

Het is een grote verdienste van Bezemer dat hij uiterst nauwkeurig de reeds bekende feiten heeft gecontroleerd, aan de hand van nieuw verkregen gegevens heeft gecorrigeerd en/of aangevuld en vervolgens een goed leesbare verhandeling heeft doen ontstaan die de herinnering aan de verrichtingen van de dappere koopvaardijmensen voor altijd levendig zal houden. Het is niet alleen een opsomming van feiten en gebeurtenissen geworden maar bovenal een zeer menselijk geschreven boek. Want het gaat niet uitsluitend over helden. In meer of mindere mate was iedereen bang in die tijd. Bang voor het welzijn van de achtergebleven familieleden in bezet Nederland. Bang om er zelf het hachje bij in te schieten. Slechts enkelen konden de moed niet opbrengen om verder te varen. De meesten bleven dienstdoen, zelfs nadat zij hun schip door torpedering verloren hadden zien gaan. Na hun redding stelden zij zich weer onmiddellijk beschikbaar voor plaatsing op de vloot.

Shell-schepen

De gebeurtenissen met de Shell-schepen worden eveneens in extenso weergegeven. Namen van schepen als de 'Eulota', 'Ceronia', 'Apollonia', 'Oscilla', 'Ocana', 'Ondina', enz. Ook vele namen van Shell-mensen die bij de rampen betrokken waren. Honderden

zeevarenden hebben het leven verloren. De 'Marmura' b.v. ging met de gehele bezetting – 49 man waaronder 35 Chinezen – verloren. Shell-tankers hebben een belangrijk aandeel gehad in de bevoorrading van de Geallieerden. Helaas vormden zij een kwetsbaar doelwit voor de overal op de loer liggende Duitse onderzeeboten en de aanvallen van vijandelijke vliegtuigen.

Menselijke aspecten

Sommige lezers zullen zich afvragen 'onlangs is toch nog een boek verschenen over de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog?' Dat is inderdaad het geval. In 'Schip en Ka' van oktober 1986 bespraken wij het door M. M. von Münching geschreven boek over dit onderwerp. Alhoewel het alleszins aan te bevelen is om Von Münching's boek te bezitten is de door Bezemer geschreven verhandeling veel uitgebreider en is – zoals al eerder aangehaald – veel meer de aandacht gericht op de menselijke aspecten.

Niettegenstaande de grote nauwkeurigheid van Bezemer zijn in het

boek enige onregelmatigheden geslopen. Zelffoutjes hier en daar zijn haast niet te vermijden – niemand zal zich daaraan te veel storen – maar het plaatsen van enkele verkeerde foto's had eigenlijk niet mogen plaatsvinden. Zo werd in het eerste deel, bij het verhaal over de in 1941 getorpedeerde 'Grootekerk' van de V.N.S. een foto geplaatst van de in 1945 gebouwde – Victory-type – naamgenoot. Verder in het eerste deel zelfs twee foutieve foto's op één pagina. Afgebeeld zijn de resp. in 1951 en 1955 gebouwde 'Ootmarsum' en 'Bussum' in plaats van hun ongelukkige voorgangers van de resp. bouwjaren 1920 en 1917. Maar afgezien van deze vergissingen is de 'Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog' zeer de moeite waard om aan te schaffen. Met geldelijke tegemoetkomingen van o.a. enkele Nederlandse rederijen kon de prijs van de uitgave op f 150,— worden gehouden (1440 pagina's – twee delen – rijk geïllustreerd). Het is een uitgave van Elsevier Boeken, Amsterdam/Brussel. Dr. L. de Jong, auteur van de bekende geschiedschrijving 'Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog' schrijft in een 'ten geleide': 'Bezemer heeft alles waarheidsgetrouw verhaald, sober, onopgesmukt en daardoor des te indringender'. Een monument in boekvorm!

Een geallieerd konvooi ligt in Halifax (Nova Scotia-Canada). Halifax was de belangrijkste konvooihaven tijdens de Tweede Wereldoorlog.



VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 30 november 1986

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Cardissa'

1e stm.: R. Agema, saw: M. J. Heiligens, asaw: H. van der Jagt

m.s. 'Caurica'

sgo: M. Zoethout, 2e wtk.: H. Waitz, sgo: B. A. Glas, saw: J. H. T. M. Vissers, asv: G. A. Vermeer

m.s. 'Felania'

2e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld

m.s. 'Felipes'

wnd. 2e stm.: M. Kuyt, 4e stm.: R. de Leur, 3e wtk.: B. K. Frans, 4e wtk.: W. G. De Leeuw van Weenen, roff.: P. J. Balkstra, asv.: L. J. Afink, R. J. Dekker

m.s. 'Ficus'

hovo: H. J. van Alphen

m.s. 'Flammulina'

sgo: H. J. M. van der Sijp, B. de Vries, 2e wtk.: J. J. F. Govers, sgo: B. Scholten

m.s. 'Fossarina'

hovo: W. G. Meuleman

m.s. 'Fossarus'

2e stm.: L. van den Ende, hwtk.: P. A. Ankerman, 2e wtk.: M. Schmidt, 3e wtk.: F. H. de Jong, 4e wtk.: R. G. Kooiman, roff.: J. O. de Visser

m.s. 'Fulgur'

gezv.: J. P. Hendriks, 3e stm.: L. M. P. Out, hwtk.: P. J. de Lange

m.s. 'Fusus'

2e stm.: L. F. F. T. van Oudvorst, hwtk.: J. L. van der Rijst, 3e wtk.: A. Harkink, saw: A. R. van der Velden, asaw: F. J. Kuil, asv: R. Vijlbrief, abko: H. van den Enk, bed: A. D. Pattiha, J. A. Small

m.s. 'Niso'

gezv.: P. F. L. Schölvinc, 3e stm.: W. H. Nibbelink, wnd. hwtk.: W. Vrolink, 3e wtk.: P. van Noort, 4e wtk.: M. B. van der Horst, sgo: K. Hulsbergen, roff.: J. J. Langeree, hovo: C. P. Hoogesteger

m.s. 'Saltos'

2e stm.: B. Crum, 4e stm.: K. H. M. Smulders, sgo: P. H. Stegeman, saw: F. Smagge, asaw: W. A. C. A. van Aert, asv: A. de Baat, beko: J. Breyer, bed: A. Scheffer

m.s. 'Sarda'

1e stm.: R. Hendriks, 3e stm.: E. Hogkamer, 2e wtk.: R. J. Bosman, 4e wtk.: J. C. Paul, sgo: G. R. Bos

m.s. 'Sericata'

saw: J. L. G. van der Loop, G. H. de Visser, R. van Zomeren, asaw: B. Corputty, asv: E. R. van Engel, J. J. van Triet, J. Tuinebreyer, tech.: A. van der Windt, hovo: A. P. Maat, beko: M. F. Velsink, bed.: A. Bottenberg

m.s. 'Shelltrans'

3e stm.: T. Barth, 2e wtk.: A. J. A. de Groot, sgo: R. M. Simonides

m.s. 'Solaris'

gezv.: G. Buma, hwtk.: B. Oudkerk, 2e wtk.: D. Westdorp, roff.: N. Eijlers, saw: P. W. Buhler, L. P. Kooi, asv.: W. P. L. Broers, tech.: J. P. W. Dallmeyer, H. de Vries

m.s. 'Spectrum'

saw: P. C. Groen, asv: N. H. van der Geugten, H. Kammenga, D. Rovers

m.s. 'Stellata'

gezv.: L. A. Groendijk, 1e stm.: R. Dijkstra, sgo: H. E. Becht, J. R. N. de Bode, hwtk.: C. W. H. van Holthuysen, sgo: N. J. van Megen, saw: P. Luyten, asv: F. F. Beekhuis, W. Gerritsen, R. E. Hubbard, beko: H. Domselaar

m.s. 'Tagelus'

gezv.: J. Bosman, 3e stm.: M. C. Swart

Aflossingen

gezv.: J. Broekmeyer, R. Knol, G. M. Schipper, H. van Slegtenhorst, A. C. Weide

1e stm.: A. J. W. Rommes, D. C. Tazelaar

2e stm.: A. Breevaart, R. J. M. Herbes, H. A. Kamsteeg, A. A. Schmidt, P. J. F. Steenberg

3e stm.: R. W. Houweling, C. J. M. Roels, H. De Roo, B. de Roos

Nieuwkamp, P. J. Veenman, M. R. Vogelpoel

4e stm.: B. F. L. Cloet, R. H. Nagel

sgo: H. Oudenes, J. A. Valk

hwtk.: F. Bakker, E. Dallinga, C. H. J. van Dijk, J. B. van Haaster, H. Kuijper, C. G. Pusch

2e wtk.: F. A. J. Boot, A. Houwaard Jr., J. Kruyse, L. F. Kruyt, J. J. J. Ludkuse

3e wtk.: K. Elshout, P. Hack, F. S. Koolen, P. D. Koudenburg

4e wtk.: A. B. M. Bokkers, M. J. E. van den Broek, R. J. Fortanier, K. Kleyn, P. A. van Tilborg

5e wtk.: J. van der Haarst

sgo: A. M. P. Dekker, A. M. M. Duyn, T. Franssen, P. Kees, H. T. J. Meyer, P. Molendijk, R. Roor

roff.: C. D. de Jong, W. Schelling, T. H. Hiddink, J. W. Woudenberg

wass.: A. O. Koetje

saw: J. Bovenkerk, R. E. Riedewald, C. M. Rijsburger, P.

Sanders

asaw: R. de Jong, K. Roelvink, asv: F. W. Bosson, G. J. van Delft, M. L. Delhaye, J. J. Donleben, L. A. Douma, D. van Eenige, H. S. Elia, R. F. Huysers, R. Renders, L. T. A. C. Roodakker, W. Ruiter Jr., T. C. J. G. Schuit, J. van der Sluis, L. R. Stevens

tech.: B. A. Amstelveen, J. G. M. van Heugten, G. Struik

hovo: C. A. Breederland, L. H. Thibaudier, F. Tullman

beko: D. Seip, A. Verbunt, A. Vrolijk

bed.: F. A. Jager, L. de Kramer, J. L. F. Romen

Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm. J. de Jager (ex Shell Curaçao)

Behaalde diploma's

Scheepskok: B. J. van Gelderen, A. R. Tanasale

Overplaatsingen

TS5: M. Boersma (SNR)

3e wtk.: R. F. Hamar de la Brethonière (SNR)

4e wtk.: P. A. van Tilborg (SNC), R. J. Verspoor (SNV)

5e wtk.: H. J. P. M. van Pinxteren (SNR)

wass.: J. Doolaar (SNR)

asv: G. S. J. Metzelaar (SNR)

Met pensioen

gezagv.: L. J. Hirs, C. Vlas

hwtk.: H. Buiten

Uit dienst getreden

3e stm.: P. J. L. Mulder

4e wtk.: L. van der Woerd

asaw: R. la Grand

saw: B. R. M. Metzelaar, F. van Zadelhoff

Onze vlootjubilaren



G. Barnhard
Hoofd Voeding
10 jaar op 07.02.1987



P. R. Brunet
de Rochebrune
Gezagvoerder
30 jaar op 07.02.1987



L. H. Thibaudier
Hoofd Voeding
10 jaar op 15.02.1987



A. Sloot
2^e Werktuigkundige
25 jaar op 17.02.1987



J. Hendrixx
sch.gezel a/w.
25 jaar op 21.02.1987

In memoriam

Op 12 november jl. is op 38-jarige leeftijd overleden de heer **M. C. Kalkman**, oud-1e stuurman. De heer Kalkman verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 september 1986 na 19 dienstjaren.

Op 19 november jl. is op 77-jarige leeftijd overleden de heer **K. E. J. Watz**, oud-scheepsvoorman. De heer Watz verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 augustus 1974 na 22 dienstjaren.

Op 22 november jl. is op 77-jarige leeftijd overleden de heer **A. P. L. van Vrijaldenhoven**, oud-scheepsvakman. De heer Vrijaldenhoven verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 7 juli 1971 na 11 dienstjaren.

Op 24 november jl. is op 57-jarige leeftijd overleden de heer **P. J. P. Siebesma**, oud-gezagvoerder. De heer Siebesma verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 augustus 1983 na 33 dienstjaren.

Op 25 november jl. is op 76-jarige leeftijd overleden de heer **J. J. Hester**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Hester verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 november 1961 na 31 dienstjaren.

WAL

WAL

WAL

In dienst getreden



03.11.1986:
Drs. P. H. A. M. Otten,
DFP
(ex Shell Expro
U.K., Aberdeen)

Piet de Leeuw van Weenen met pensioen

Omdat te verwachten was dat er op 28 november jl. heel wat mensen van 'buiten' op de afscheidsreceptie van Piet de Leeuw van Weenen zouden komen en wetende dat voor een grote schare mensen de lunchkamer van ons gebouw te klein zou zijn, werd besloten zijn afscheid buiten de deur te organiseren. De keuze viel op De Keizershof in Ommoord, een tot restaurant verbouwde, rustiek ingerichte Saksische boerderij. Al snel stroomde op 28 november de zaal vol met relaties, collega's en oud-collega's die Piet de hand kwamen drukken.

Tijdens de bijzonder gezellige, druk bezochte receptie vroeg onze fleet manager, de heer Veldt, de aandacht om enkele woorden tot Piet en zijn familie te richten. De heer Veldt begon zijn toespraak met het voorlezen van één van de vele berichten die op kantoor waren binnengekomen voor de afscheidnemende: 'Thank you for your invitation to attend Peter de Leeuw's retirement party, which came as a considerable surprise, since we had no idea that such a youthful and energetic man was so close to retirement age' . . . We schrijven 21 november 1954: de sollicitatie van Piet, waarbij hij vermeldde dat hij op elke nader te bepalen plaats, maar wel zo mogelijk in de avonduren (!), zijn sollicitatie wilde toelichten. Het eindoordeel luidde: 'maakt een zeer goede en aangename indruk, ziet er gezond en flink uit, drukt zich netjes doch beslist uit, spraak was doch onopvallend; kan aangenomen worden als scheepsbouwkundig opzichter'. Aldus geschiedde en begon Piet zijn carrière bij Shell Tankers, waarbij hij heel wat schepen heeft zien komen en . . . weer zien gaan. Piet bleek een man van daden (niet kletsen, maar doen!), zijn grote inzet, vasthoudendheid en aanpassingsvermogen werden spreekwoordelijk voor hem. De heer Veldt: 'Je hebt tal van projecten voorbereid en uitgevoerd, teveel om allemaal op te noemen, maar twee wil ik er hier noemen. De ombouw van de 'Dosina' in 1976 tot

lichterschip, waarna dit schip 2 1/2 jaar lang ons visitekaartje op de westkust van de V.S. was, en het Castellon-project voor Exploratie & Produktie in 1977: de ombouw van een tanker tot process/storage plant; duur 8 maanden en binnen het budget gebleven, in die tijd een hele prestatie'.

Tal van projecten

Een hele reeks scheepsnamen en -projecten passerden de revue: de 'Cap'-schepen, 'Zafra'/'Zaria', 'Lepton' (waarbij hij er geen been in zag om door alle ladingleidingen te kruipen voor inwendig onderzoek), inert gas-installaties, crude oil-wassen, sewage plants (zijn bijnaam werd sewage-Piet) en ga zo maar door. En tussen al deze activiteiten door werd hij onze goeroe op het gebied van corrosie en

kennis dien je zoveel mogelijk boven water te krijgen. Samenwerking betekent voor mij om een ieder die bij een gezamenlijke taak is betrokken in dezelfde richting te krijgen, zodat de beschikbare energie zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Beide, overleg en samenwerking, heb ik wezenlijk kunnen aanwenden bij Shell Tankers en ik dank ieder aan de wal, op de vloot en buiten Shell Tankers voor de prettige contacten die ik door de jaren met hen heb gehad. Ik denk dat het juist is dat ik hier voor u sta om afscheid te nemen, om daarmee plaats te maken voor diegene die na mij komt. Jongeren moeten de plaats in kunnen nemen van de ouderen'. Piet benadrukte dat hij zeker nauw betrokken zal blijven bij het reilen en zeilen van Shell Tankers en wenste de



aangroei-bestrijdingsmiddelen en tevens dokvoorbereider. De heer Veldt: 'Piet, het zit erop, met dezelfde snelheid van handelen en inzet als in het veld zet je er nu een punt achter. En dat doe je dan ook gelijk goed: je verkoopt je huis, huurt een flat en gaat met je vrouw reizen, jullie grote hobby. Zo doe je dat, niet kletsen, maar doen!' Als afscheidscadeau werd Piet een fietsenrek voor op zijn auto overhandigd.

Overleg en samenwerking

Waarna het de beurt was aan Piet om achter de microfoon plaats te nemen. Eén facet uit de toespraak van de heer Veldt wilde Piet graag nader belichten: 'Mijn streven is altijd geweest overleg en samenwerking. Overleg, omdat er zoveel kennis onder je collega's schuilt en die

maatschappij toe dat er vaart in zal blijven tot in lengte van jaren. Ten slotte dankte Piet een ieder voor zijn komst en wenste hij dat het een ieder goed mag blijven gaan en 'dat u uw werk en zo u reeds gepensioneerd bent, uw bezigheden in gezondheid mag blijven doen'.