

Carrière bij Shell Tankers BV

(Overdruk van Shell Venster sept./okt. 1992)



FOTO'S JEROEN DE JONG

Kapitein David Tazelaar: 'Alles moeten ze kunnen'.

PIET DE WIT

Carrière op zee

Willen varen, dat zit in je bloed; dat is een gevoel dat je niet kunt uitleggen'. Deze zielsanalyse van een student aan een hogere zeevaartschool is te vinden in een recent verschenen studie ('Een loopbaan op zee') van het Instituut voor Sociaal en Bestuurskundig Onderzoek van de Erasmus Universiteit. De studie toont onder andere aan dat jongeren die naar een (hogere) zeevaartschool gaan nauwelijks andere beroepsalternatieven overwogen hebben. Ze werden als het ware naar de zee toetrokken.

In heel West-Europa -en dus ook in Nederland- kampen reders momenteel met het ongemakkelijke feit dat te weinig jongeren dit 'zeevaartbloed' door de aderen voeren. De toestroming naar het zeevaartonderwijs groeit de laatste tijd welis-

'Navigare necesse est', liet Plutarchus destijds al zeggen door schipper Pompejus. 'Varen is nodig', ook in de jaren negentig van de twintigste eeuw. Reders zouden graag meer jongeren zien die dit latijnse devies als richtsnoer voor hun beroepskeuze zouden nemen. Want de carrièreperspectieven voor scheepsofficieren zijn momenteel uitstekend.

landse zeevarenden. En ook dertig jaar geleden rekende men met een verloop van tien procent per jaar. Het verschil is dat nu veel minder mensen aan boord zijn (achttien op een tanker van 90.000 ton -red.) waardoor je als reder kwetsbaarder bent'.

De huidige rijkdom aan toekomstperspectieven voor scheepsofficieren komt misschien als een verrassing voor hen die de verhalen uit de tweede helft van de jaren tachtig nog op het netvlies hebben staan. Toen haalde de grote handelsvaart hoofdzakelijk het nieuws met verhalen over inkrimpingen en voortdurend zwaar weer aan de sociale horizon.

Tino de Vries: 'Het ging toen erg slecht in de wereldscheepvaart. Tot nog maar vier jaar geleden was er voor een afgestudeerd officier in Nederland nauwelijks een baan te vinden in de scheepvaart. STBV was toen als een van de weinige Nederlandse reders nog bereid stageplaatsen aan te bieden. Niet omdat wij officieren nodig hadden, maar vanwege onze sociale verantwoordelijkheid'.

De slechte toekomstverwachtingen speelden ook door in het aantal nieuwe leerlingen bij de hogere zeevaartscholen (Vlissingen, Terschelling, Rotterdam en Amsterdam). Zij stemmen hun jaarlijkse instroom namelijk af op het aantal beschikbare stageplaatsen. In 1988 bereikten de nieuwe inschrijvingen met 188 een dieptepunt. Dat aantal is inmiddels weer opgelopen (tot 309 in 1991), maar dat is onvoldoende om de behoefte nu en straks te dekken.

Nederlandse reders hadden aanvankelijk dubbel te lijden onder de verande-

Op al jonge leeftijd krijg je grote verantwoordelijkheid

waar iets, maar de vraag naar officieren neemt nog sneller toe. Weliswaar hebben ook vrouwelijke maritieme officieren hun intrede gedaan in de koopvaardij, maar hun aantal is beperkt, overeenkomstig het landelijke beeld van een lage participatiegraad van vrouwen in technische opleidingen.

Als extra handicap voor de reders komt daar bij dat de moderne zeevaartopleidingen zulke goed gekwalificeerde mensen afleveren dat zij ook makkelijk werk aan de wal kunnen vinden. Wat Joop Elias, sinds 1 september van dit jaar directeur van Shell

Tankers BV (STBV) in Rotterdam doet opmerken: 'Een opleiding tot maritiem officier biedt een gegarandeerde toekomst, of aan boord van een schip of aan de wal. Waarbij wij natuurlijk hopen dat ze die toekomst op een schip van ons zoeken. Maar we zijn al tevreden als we iemand acht tot tien jaar in dienst kunnen houden. Het verloop is vooral groot tot een jaar of 35'.

Personeelsmanager Tino de Vries bij Shell Tankers: 'Er is overigens altijd sprake geweest van een fors verloop. Ook de voc klaagde destijds over een tekort aan Neder-

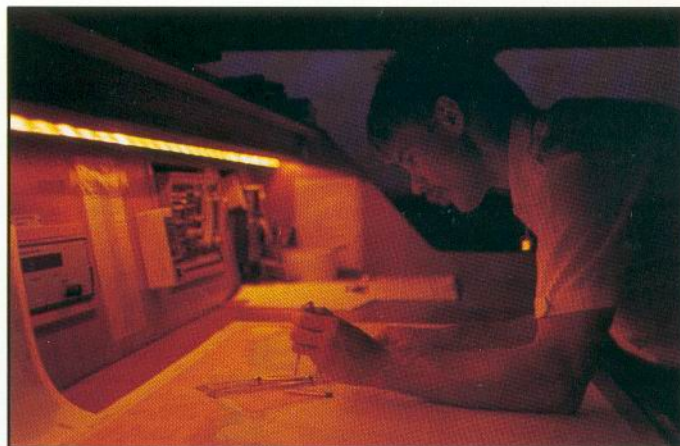
Een sterk team aan boord

aan boord m.s. Solaris*):

Als om acht uur 's ochtends Pieter Stegeman (32) achter het laadpaneel zijn dienst begint, is het schip al ongeveer half gevuld. Die nacht om twee uur meerde de Shell-tanker Solaris af aan de vijfhonderd meter lange laadpier bij de terminal van Hamble, even buiten Southampton, om er zo'n 75.000 ton ruwe olie te laden met bestemming Europoort. Direct daarop werden de leidingen aangesloten en begon de Wytch Farm crude te stromen, ruwe olie uit een van de weinige velden op het Engelse vasteland.

Stegeman zal vier uur bezig zijn met de controle op de belading van het schip. Op beeldschermen is het hele proces te volgen van het vullen van de acht olietanks, het lozen van het ballastwater uit de zijtanks, het afblazen van het inert gas boven de lading plus de beheersing van alle pompen en afsluiters in het omvangrijke leidingsysteem.

Om acht uur 's avonds stapt Pieter Stegeman de brug op. De Solaris vaart dan inmiddels een klein uur en terzijde van het eiland Wight is de loods zojuist van boord gestapt. Het licht



Pieter Stegeman zet de koers uit voor de avond.

blijft, zo dicht bij de langste dag, vanavond lang hangen over het met zeiltjes bespikkelde water van The Solent.

In de drukte van de Engelse

kust deelt Stegeman aanvankelijk de brug met kapitein David Tazelaar, maar als de open zee bereikt is, blijft hij alleen achter. Zijn tweede dienst van deze dag



Los van de laadpier met 75.000 ton ruwe olie in de tanks.

ringen in de wereldzeevaart. Er was de wereldwijde economische recessie van het begin van de jaren tachtig en daar kwam een flink verlies aan internationaal marktaandeel bij omdat onder het rood-wit-blauw de schepen met de duurste bemanningen ter wereld voeren.

Een pakket overheidsmaatregelen uit 1987 ('Welvaren onder Nederlandse vlag') wist een deel van het concurrentienadeel te elimineren. Elias: 'De overheid kwam met vier 'ankerpunten', die bij elkaar positief hebben gewerkt'.

Bij deze maatregelen kan ook het effect worden genoemd van het nationale beleid van loonmatiging uit de jaren tachtig. Bovendien is er inmiddels het algemene herstel

van de wereldhandelsvaart bij gekomen. De scheepscapaciteit is nu meer in evenwicht met het ladingaanbod en dat zal zich op termijn moeten weerspiegelen in de vrachtprijzen en daardoor in de marges die rederijen dan kunnen maken.

Nu de toekomst van de werkgelegenheid op schepen onder Nederlandse vlag of onder Nederlands management verzekerd lijkt ('Althans, indien de overheidsmaatregelen tenminste op het huidige niveau gehandhaafd blijven', voegen ze er bij Shell Tankers direct aan toe), is de reders er alles aan gelegen om de bedrijfstak aan een imago te helpen overeenkomstig de nieuwe werkelijkheid. Daarbij moet een rederij als

Shell Tankers over nog een extra drempel heen. Tino de Vries: 'De tankvaart heeft haar imago tegen. Je maakt er vaak lange reizen en je ligt kort in havens. Dat betekent dat je een concurrerend pakket arbeidsvoorwaarden moet bieden om toch een aantrekkelijke werkgever te zijn'.

In de eerste plaats praten we dan natuurlijk over het aardse slijk: na vier jaar ervaring verdient een mo-1 (maritiem officier) -inclusief overwerk en dergelijke- ongeveer een ton bruto. Hij is dan achter in de dertig. Daarna is een verdere groei mogelijk.

Joop Elias: 'De zeevaart is vooral voor jongeren aantrekkelijk omdat het een uitdagende baan biedt. Je leert erg veel van techniek en daarbij is het vak vormend wat betreft het omgaan met sterk verschillende en vaak wisselende omstandigheden. Je leert optimaal hoe je moet improviseren en hoe je met mensen -vaak uit verschillende culturen- om moet gaan'.

En: 'Op relatief jonge leeftijd krijg je bovendien een grote verantwoordelijkheid. Als 23-jarige kun je alleen op de brug op wacht komen te staan, waarbij je de verantwoording hebt voor je mede-opvarenden en een schip met lading van samen vaak meer dan honderd miljoen dollar plus een gigantisch financieel risico bij eventuele milieuschade. Met name in de tankvaart kun je je helemaal niets veroorloven. Een fout leidt al snel tot milieuschade en dat is iets dat tegen elke inspanning voorkomen moet worden'.

Met daarbij de toevoeging van De Vries: 'Om de kans op menselijke fouten zo dicht mogelijk naar nul te brengen, hebben we een ruim aanbod van algemene en specifieke trainingen. De sector Marine had dan

zal tot middernacht duren.

Pieter Stegeman is wat in de maritieme terminologie een MO-2 heet, een Maritiem Officier twee. In de grote veranderingen die in de jaren tachtig hebben plaatsgevonden in de Nederlandse zeevaart is de MO-er (of: Marof) ontstaan, de scheeps-officier die zowel de nautische opleiding (stuurman) gevolgd heeft als de werktuigkundige.

'Ik ben geboren in Arnhem, dus niet echt dicht bij zee', vertelt Stegeman terwijl het licht langzaam wegsterft boven het water. 'Bovendien vaart niemand in mijn familie, maar toch zei ik al op mijn twaalfde dat ik later naar zee wilde'.

Zijn opleiding volgde hij aan de hogere zeevaartschool in Vlissingen, inmiddels zijn woonplaats. Vier jaar volgde hij er op hts-niveau de conventionele stuurmansopleiding en deed



Richard Boeren:
'Een heel aparte manier van leven'.

ook niet voor niets over 1991 de beste veiligheidsprestatie van alle sectoren in de Koninklijke/Shell Groep'.

Een andere tegemoetkoming richting arbeidsmarkt is een ruimere verlofperiode. Met een schema van vier maanden varen en dan tweeënehalve maand verlof ligt Shell Tankers toch al voor op concurrerende reders, maar in de jongste CAO is afgesproken dat de uitzendtermijn binnen tweeënehalf jaar teruggebracht wordt van vier naar drie maanden.

Personeelsmanager De Vries: 'Shell is hiermee uniek, maar ik erken direct dat het is ingegeven door ons streven om onze concurrentiepositie bij het werven van mensen

daarna nog een jaar (als zogeheten 'tegendiscipline') werktuigkunde. In 1983 kreeg hij zijn papieren als SGO, semi-geïntegreerd officier. Inmiddels is de opleiding zo veranderd dat vier jaar studie MO-ers (maritiem officier) aflevert, volledige geïntegreerde officieren.

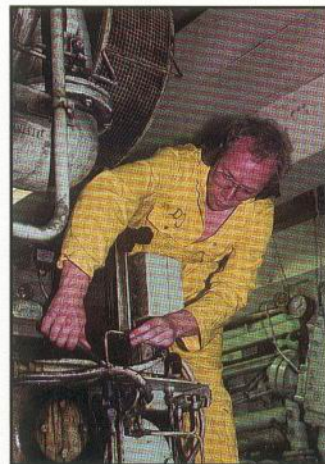
Op de Solaris werken drie MO-ers, nu nog naast de conventioneel opgeleide eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige. Naarmate meer MO-ers van school komen zullen ze verder oprukken in de rangen tot uiteindelijk de eerste kapitein benoemd zal worden met als basis een opleiding tot maritiem officier. Al zal tegen die tijd 'kapitein' een betiteling uit het verleden zijn die plaats heeft gemaakt voor 'scheepsmanager'.

Pieter Stegeman is tevreden met zijn baan. Terwijl de Solaris-windkracht zeven pal tegen plus tegenstroming uit het Kanaal met een slakkegang van weinig meer dan elf knopen noordwaarts ploegt, constateert hij: 'De sfeer aan boord is met de komst van MO-ers beter dan vroeger. Toen ik begon had je een duidelijke scheiding tussen de dekdienst en de machinekamerdienst. Omdat je nu zelf tussen beide disciplines wisselt, werk je nauwer met je collega's samen'.

Een van die collega's is Dirk Jan Gijsbers (26), MO-3 met een specialisatie in de werktuigkunde. 'Ik zocht een technische opleiding maar dan een die praktisch is gericht. Mijn vader en broer hebben ook hts-techniek gedaan, maar die zijn al snel in kaderfuncties terecht gekomen, heel veel vergaderen en stapels papierwerk. Aan boord van een schip kun je tenminste nog lekker met je handen bezig zijn'.

'Wat ik het leukste vind, is als je alles onder controle hebt. Als er geen *black magic* meer aanwezig is'. En wie Gijsbers bezig ziet in de machinekamer begrijpt wat hij bedoelt. Benedendeks leeft hij zich uit bij de controle van al die voor een leek geheimzinnige machinerieën die daar staan te stampen, te dreunen, te trillen en in elk geval veel lawaai maken. 'Een B&W vijf cilinder lijnmotor met tachtig centimeter diameter per cilinder. Een zogeheten tweeslag kruishoofddieselmotor', had hij enthousiast verteld voor de oordoppen opgingen. 'Veertien-duizend pk bij 78 omwentelingen per minuut'.

Dirk Jan Gijsbers' hoofdliefde ligt bij de werktuigkunde, maar in de weken dat hij volgens rooster als stuurman op de brug staat, staat hij gebogen over de zeekaarten, leest hij de computer met satellietplaatsbepaling



Zo werkt een maritiem officier: Dirk Jan Gijsbers in de machinekamer en op de brug.

af, laat hij de radar uitrekenen welke koers en snelheid een schip vaart dat de Solaris op 24 zeemijlen nadert en voert hij de communicatie met kuststations of het rederijkantoor. Nu op de moderne schepen zonder radiotelegrafist wordt gevaren, is de brug nog sterker dan voorheen een verzamelplaats geworden van alle mogelijke elektronische apparatuur die bediend moet worden door de maritieme officieren.

Ook Richard Boeren (31) wist al jong dat hij wilde varen. In Vlissingen studeerde hij in 1982 af in de hbo-richting aan de zeevaartschool en nu is hij MO-2. 'Varen heeft iets', stelt hij. 'Het is een heel aparte manier van



De Solaris vaart Europoort binnen met anderhalve dag voeding voor Pernis.



Kapitein David Tazelaar (46) erkent dat MO-ers een zware baan hebben. 'Op schepen met een conventionele bemanning kende iedereen vaste werk- en vooral vaste rusttijden. Maritiem officieren hebben flexibele werktijden en dat betekent een belasting. Ze leveren een hele prestatie; op wacht, laden en lossen, onderhoud en natuurlijk de storingen die verholpen moeten worden; alles moeten ze kunnen'.

Tazelaar is tevreden met het opleidingsniveau van de moderne scheepsofficieren, ondanks dat ze tegenwoordig minder tijd besteden aan theoretische vakkennis. 'Ze leveren ze af met een niveau dat zondermeer voldoende is om mee te werken', is zijn oordeel. 'De belangrijkste winst zit naar mijn idee in twee elementen; ten eerste zijn de moderne officieren mondiger dan vroeger en dat is heel goed, want dat betekent ook dat ze een grotere inbreng hebben. En ten tweede werken maritiem officieren beter samen. Ze vormen sterke teams aan boord omdat ze goed op de hoogte zijn van het belang van alle functies. Vroeger had je toch een zekere scheiding tussen de brug en de machinekamer. We reden weliswaar in parallelle straten, maar dan toch in elk geval ieder aan een kant van de middenberm. Door de

leven. Je bent lang weg maar daarna ben je dan ook zo'n drie maanden thuis en kun je doen wat je wilt. Hoewel, ik moet erkennen dat ik achteraf vaak weer te weinig gebruik heb gemaakt van die mogelijkheid'.

De wisselende diensten die een maritiem officier draait (op de Shell-tankers drie weken brugdienst gevolgd door zes weken waarin elke drie dagen wordt gewisseld tussen de brug en de machinekamer), betekenen een flinke fysieke belasting. Boeren: 'Zeker als je in West-Europa allemaal korte reizen maakt, haventje in, haventje uit, met veel manoeuvreren, dan maak je regelmatig weken van tachtig uur werk. Maar juist door de grote variatie in je werk, hou je dat lang vol'.

MO-opleiding is die middenberm niet meer aanwezig'.

Bijna een etmaal na het vertrek uit Hamble meert de Solaris af bij de Shell-terminal in Euro-poort. Binnen een kwartier nadat de trossen vast zijn gemaakt stroomt de Engelse ruwe olie richting opslagtanks. Pieter Stegeman verwacht vanavond zijn vrouw aan boord. 'Nee, ze vaart niet mee. Over twee weken zit mijn vaartijd er op en kom ik naar huis. Ik heb extra lang gevaren om straks bijna vijf maanden thuis te kunnen zijn. Mijn

eerste kind moet in die periode geboren worden en daar wil ik zo lang mogelijk van kunnen genieten'.

***) De Solaris** is een van de schepen van Shell Tankers BV. Het schip is gebouwd in 1985, heeft een draagvermogen van 84.000 ton en is 245 meter lang. De bemanning bestaat standaard uit zeventien personen waarvan zes officieren en twee Nederlandse scheepstechnici. De matrozen zijn afkomstig uit Indonesië.



'Op een schip kun je lekker met je handen bezig zijn'.

te verbeteren. Uit het onderzoek van de Erasmus Universiteit bleek dat een kortere vaartijd hoog scoort op het verlanglijstje van zeevarenden; hoger zelfs dan meer salaris'.

Een ander element in de strijd om de 'begeerde koopvaardij-officier' is dat Shell Tankers haar personeel ook walbanen bij de Koninklijke/Shell Groep in het vooruitzicht kan stellen. De Vries: 'De gebruikelijke carrière-ontwikkeling bij Shell vormt onderdeel van het sociaal pakket dat we bieden. Constant is zo'n vijftien procent van onze mensen tijdelijk tewerkgesteld bij andere Shell-maatschappijen. Een van de belangrijkste redenen voor het nog steeds hebben van eigen rederijen binnen Shell, is

dat we zo in staat zijn om gespecialiseerde maritieme expertise te leveren aan de Groep. Shell chartert bijvoorbeeld het grootste deel van haar scheeps capaciteit, maar het bedrijf heeft als maatstaf dat uitsluitend rederijen van topkwaliteit voor ons varen. De beste kwaliteitsgarantie is daarbij dat je je inspecties door eigen gekwalificeerde mensen uit kunt laten voeren'.

Er kleeft echter ook een schaduwzijde aan het hoge opleidingsniveau van de jongste generatie maritieme officieren. Directeur Joop Elias: 'Hun gecombineerde nautische en werktuigtechnische opleiding maakt ze zeer gewild. Als ze een tijdje gevaren hebben, hebben ze bewezen dat ze een uitstekende werkinstelling hebben en dat ze

om kunnen gaan met grote verantwoordelijkheden. Na zo'n werkervaring hebben ze dan ook een hoge marktwaarde'. Met onverholpen spijt in zijn stem: 'En dat zijn ze zich maar al te zeer bewust...'

Tino de Vries: 'Daarom richten we ons ook op maritieme officieren met een mbo-diploma. Met aanvullende studies kunnen ook zij doorstromen naar de topfuncties aan boord. Wij verwachten dat zij langer zullen varen dan de hbo-ers'. ☉

