

NIEUWJAARSREDE

Ter gelegenheid van de jaarwisseling heeft de heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V., op 30 december jl. in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een toespraak gehouden, waarvan de tekst hieronder is afgedrukt.

Onder zijn gehoor bevonden zich het walpersoneel en een groot aantal verlofgangers van de vloot, alsmede het bestuur van de C.N.O.O.K.S.

Medewerkers,

Ik heet U allen, van de vloot en van kantoor, welkom op deze middag, waarop wij terugzien naar het afgelopen jaar en een blik zullen werpen in de toekomst.

De volgorde zou ik om willen draaien en eerst met U vooruit willen kijken: Wat brengt ons de toekomst?

De behoefte aan energie in de wereld zal blijven groeien en daarmee ook de behoefte aan scheepsruimte voor het vervoer van ruwe olie en produkten. Dit houdt in, dat ook de Groep meer scheepsruimte voor haar olietransport nodig zal hebben. Zo is de laatste 5 jaren de behoefte aan scheepsruimte bij Shell gegroeid van 14 miljoen ton draagvermogen naar ongeveer 25 miljoen ton. Het ligt in de verwachting, dat ook onze Nederlandse Shell-vloot zich zal blijven uitbreiden. Daarbij wil ik wel één voorwaarde stellen: en deze is, dat wij voor wat betreft exploitatiekosten, dus ook vrachtkosten, concurrerend moeten zijn en moeten kunnen blijven met de onafhankelijke tanker-rederijen op de wereldmarkt en ook met de andere vloten die de Shell-vlag voeren.

De inflatie en daarmee gepaard gaande kostenstijgingen van de laatste jaren liegen er niet om en hebben onze internationale positie in dit opzicht beslist niet verbeterd. Ik wil niet verhelen dat dit verschijnsel een bron van constante zorg is.

Bij mij en mijn collega's in ons beheersteam bestaat evenwel het volle vertrouwen, dat wij tezamen deze uitdaging aan kunnen, zeker indien een ieder van ons doet wat van hem verwacht wordt en waarvoor hij betaald wordt. De mens in het bedrijf wordt steeds belangrijker, maar ook zijn prestaties in en voor het bedrijf.

Voor ik er toe overga het afgelopen jaar de revue te laten passeren, wil ik gedenken die leden van het vlootpersoneel en gepensioneerden die ons in 1970 zijn ontvallen. Ik verzoek U van Uw zitplaats te willen opstaan en met mij een ogenblik stilte in acht te nemen.

.....

Wat heeft het afgelopen jaar ons gebracht? Een stormachtige ontwikkeling in de wereldtankvaart. Door diverse invloeden is de vraag naar scheepsruimte tot grote hoogte gestegen, met als resultaat zeer hoge vrachtprijzen. Deze situatie had uiteraard ook gevolgen voor de vloot van Shell Tankers. Onze schepen vormen een belangrijk deel van de totale vervoerscapaciteit van de Shell Groep. Waar dit dan ook mogelijk was, is er gedurende het afgelopen jaar naar gestreefd de produktieve beschikbaarheid van onze schepen zo hoog mogelijk op te voeren.

Ook voor de scheepsbouw zijn de gevolgen hiervan niet uitgebleven. Ondanks de zeer hoge nieuwbouwprijzen zijn nagenoeg alle werven tot 1974 met orders gevuld.

Over personeel en personeelsvoorziening is het volgende op te merken. Ons gehele personeelsbestand bedroeg ± 2850 mannen en vrouwen, waarvan bijna 2700 zeevarend. 1970 was een jaar waarin de arbeidsvoorwaarden voor onze zeevarenden verbetering ondergingen. Zo werd, in overleg met de werknemersorganisaties, besloten over te gaan tot het afsluiten van een 2-jarige C.A.O. Voor het eerste jaar werden o.a. een aantal welhaast spectaculaire verbeteringen in de loon- en arbeidsvoorwaarden tot stand gebracht, zoals: halfjaarlijkse aanpassing van de gages aan de stijging van de kosten van levensonderhoud, met een gegarandeerde jaarlijkse verhoging voor reële koopkrachtverbetering; voorts voor onze Europese scheepsgezellen invoering van de methode van samengesteld verlof zoals wij die voor onze officieren kennen. Verder verhoging van de totale verlofaanspraken voor ons gehele C.A.O.-vlootpersoneel.

In het tweede jaar komt daar nog bij de compensatie van de in buitenlandse havens doorgebrachte weekends met verlof, waardoor de verlofaanspraken per jaar met nog minstens 16 kalenderdagen zullen toenemen. Verder is er een betere financiële overbruggingsregeling voor de studerende officieren, waarmee een lang gekoesterde wens in vervulling is gegaan.

Voor wat betreft het verloop van officieren sprak ik het vorig jaar op deze plaats het vertrouwen uit, dat onze Maatschappij in 1970 in wat rustiger vaarwater zou komen. Deze wens is bewaarheid geworden. Het verloop heeft in het afgelopen jaar een gunstiger beeld gegeven en is in vergelijking met de rest van de Nederlandse koopvaardij betrekkelijk laag te noemen. Wel kampen wij momenteel met een tekort aan Nederlandse scheepsvaklieden. De wervingscampagne die in 1970 is gevoerd om een aantal jonge Nederlandse scheepsgezellen met technische vooropleiding aan te trekken heeft succes gehad, doch nog afgewacht moet worden hoeveel van hen uiteindelijk hun carrière op zee zullen blijven zoeken. De opbouw van ons bestand aan Spaanse scheepsgezellen gaat geleidelijk en volgens plan. Daarentegen begint het moeilijker te worden om Chinese scheepsgezellen in Hongkong aan te trekken. Dit is dan ook mede één van de redenen dat in de komende maanden bij wijze van proef een tweetal onzer schepen met Indonesische scheepsgezellen zal worden bemand.

De vrijetijdsbesteding aan boord heeft de voortdurende aandacht. Home trainers, scheepsbar, hobby-materiaal, een uitgebreid lectuurpakket etc. zijn faciliteiten die ertoe zullen bijdragen de sfeer aan boord te verhogen. Elf schepen zijn reeds uitgerust met twee televisie-ontvangers. Daar de ervaring ermede gunstig is, zullen alle schepen in de toekomst met T.V.-ontvangers worden uitgerust.

De faciliteit van het onbeperkt meevaren van de echtgenote van officieren is in 1970 uitgebreid tot en met de rangen van 4e stuurman/5e werktuigkundige. Europese hoofden voeding en scheepsvoorlieden die 10 jaar in onze dienst hebben volgemaakt kunnen zich nu ook eenmaal per jaar door hun echtgenote op een oceaanreis laten vergezellen. De overige onderofficieren met 10 jaar dienst kunnen hun echtgenote op een kustreis meevaren.

De dienstperiode op zee is voor een aantal officiersrangen drastisch verkort. Dat nog niet voor alle rangen in gelijke mate een verkorting kon worden doorgevoerd, heeft kritische reacties uitgelokt; het antwoord hierop is, dat elke verkorting kostenstijging betekent en dat nu eenmaal niet alles overnacht kan gebeuren. Voor onze scheepsgezellen geldt ook dat in het komende jaar een redelijk korte dienstperiode de bijzondere aandacht vraagt. In het afgelopen jaar werd hiermede reeds een begin gemaakt.

Met de instelling van het werkoverlegorgaan aan boord van onze schepen is een medium gecreëerd dat de zeevarenden in staat stelt hun persoonlijke inzichten direct bij het arbeidsproces aan boord te betrekken. Mits op de juiste wijze gehanteerd door de leiding aan boord, kan dit leiden tot grotere arbeidssatisfactie en meer bewust participeren in het bedrijfsgebeuren.

Om onze officieren in staat te stellen de ontwikkeling van de techniek te blijven volgen, vonden de tweeweekse meet- en regeltechniekcursussen in 1970 regelmatig voortgang. Nagenoeg alle hoofdwerktuigkundigen en het merendeel van de 2e werktuigkundigen hebben nu deze cursus bij het Koninklijke/Shell Laboratorium in Amsterdam gevolgd, terwijl een groot aantal jongere werktuigkundigen in Pernis op dit gebied reeds wegwijs is gemaakt. Ook is een aanvang gemaakt om 3e en 4e werktuigkundigen een stage te doen volgen bij een elektrotechnisch bedrijf gedurende ongeveer 4 weken, gecombineerd met een korte trainingsperiode in de organisatie van de Afdeling Vlootbeheer.

In totaal werden 24 cursussen en bijeenkomsten georganiseerd, waaraan door 299 officieren werd deelgenomen. De technische cursussen voor onze Nederlandse scheepsgezellen te Pernis konden door omstandigheden niet alle doorgang vinden, maar zullen in 1971 weer worden hervat. Brandbluscursussen voor officieren en Europese bemanningen werden met vaste regelmaat gehouden. Ook voor Chinese scheepsgezellen zijn nu in Hongkong cursussen ingesteld, terwijl wordt nagegaan of ook voor onze Spaanse scheepsgezellen cursussen op vaktechnisch gebied kunnen worden verwezenlijkt in Vigo.

46 Maatschappij-cursisten aan de Hogere Zeevaartscholen behaalden in 1970 het eindexamen; bovendien werden nog 68 officieren aangenomen die voor eigen rekening hadden gestudeerd.

Aan 107 jongelui werd een studiebeurs toegekend voor de opleiding tot koopvaardij-officier, waarmede het totaal aantal leerlingen met een studiebeurs thans is gestegen tot 178. Hiervan zullen er 63 in het komende jaar eindexamen doen.

Hoewel de animo voor het zeemansberoep het afgelopen jaar enigszins lijkt te zijn toegenomen, geeft de bezetting van de scholen nog steeds reden tot bezorgdheid. De plannen voor de vernieuwing van het zeevaartonderwijs, waaraan ook wij onze bijdrage leveren, staan nog in het middelpunt van de belangstelling. Wij als Maatschappij voelen steeds meer het gemis dat gedurende de theoretische opleiding van officieren weinig of geen aandacht wordt besteed aan management-technieken, sociale vaardigheid, maatschappelijke en organisatie-ontwikkeling.

Wellicht dat bij wijze van aanloop in het komende jaar mogelijkheden worden gevonden om hieraan iets te doen voor onze gezagvoerders en hoofden van dienst.

Voor wat betreft de medische verzorging van het vlootpersoneel is het volgende op te merken:

In het afgelopen jaar waren er niet minder dan veertig 4-weekse ziekenhuis-stages voor stuurlieden. Voor het komende jaar staan ook herhalingscursussen op het programma, waarbij door middel van films, demonstraties en discussies de gelegenheid zal worden gegeven om de verworven medische kennis op te halen en te verdiepen. Aan de brandbluscursus is thans een medische dag verbonden, met instructies omtrent kunstmatige beademing en uitwendige hartmassage. Voor het komende jaar staan ook onderwerpen als gehoorbescherming op het programma. Op verschillende schepen werden geluidsmetingen verricht, terwijl onze Medische Dienst thans beschikt over een geluiddichte cabine voor audiometrie. Er zal begonnen worden beschermingsmiddelen voor het gehoor op de schepen te verstrekken, terwijl voorlichting hierover zal worden gegeven door middel van films.

Over het Vlootbeheer en de ontwikkelingen op nautisch en technisch gebied valt o.a. het volgende te melden:

In het afgelopen jaar bestond onze vloot uit 53 schepen. In 1971 zullen er twee schepen bijkomen. De "Neverita" zal onder beheer van een andere Groepsvloot worden gebracht, terwijl de "Niso", die in Nigeria als station tanker dienst doet, weer in onze varende vloot zal worden opgenomen.

Ook in de daarop volgende jaren zullen, naar verwachting, nieuwe schepen aan onze vloot worden toegevoegd, dan wel bestaande schepen van andere Shell-rederijen worden overgenomen.

De Groep heeft momenteel 8 schepen in bestelling voor oplevering tussen 1973 en 1975. De grootte van deze schepen varieert van 270.000 tot 285.000 ton. Nog niet beslist is aan welke Shell-rederijen deze schepen zullen worden gealloceerd. Veel is afhankelijk van wat ik U in het begin van dit relaas reeds noemde.

Daarnaast zijn er nog 6 schepen in bestelling ingericht voor het vervoer van vloeibaar aardgas van Noord-Borneo naar Japan. Deze komen niet onder Nederlandse vlag.

De "K"-klasse schepen zullen langer in de vaart blijven dan oorspronkelijk was voorzien. Met het oog hierop is voor deze klasse een plan tot modernisering opgezet dat, naast vele technische verbeteringen, ook een aantal voorzieningen behelst die de leefbaarheid aan boord zullen verhogen.

Dit jaar ondergingen 32 schepen een periodieke dokbeurt, waarvan 16 in het buitenland. De tijd tussen twee opeenvolgende dokkingen van onze schepen bedraagt gemiddeld ongeveer 20 maanden, een aanmerkelijk verschil met enige jaren terug. De dokkingen gaven forse kostenstijgingen te zien. De totale dok- en reparatiekosten waren ruim 32 miljoen gulden. Ook de gemiddelde duur van de dokbeurt vergde meer dagen, voornamelijk veroorzaakt door het feit dat de schepen ouder worden, door leidingvernieuwingen op alle Hercules-schepen, het staalconserveringsprogramma van de "K"-schepen en de moeilijkheden met de fundaties van de hoofdmotor op de "D"-klasse schepen, e.a.

Een en ander was van invloed op het aantal bedrijfsdagen, dat voor de gehele vloot gemiddeld onder de 350 is gebleven. Echter, vergeleken met vorig jaar, werden minder bedrijfsdagen verloren met reisreparaties; zelfs een vooruitgang van rond 25% kon worden geboekt. Speciale vermelding in dit verband verdienen de "Acteon", met geen enkel uur verlies, en de "Arca", "Kalydon" en "Kopionella" die minder dan 10 uur verlies ondervonden als gevolg van reisreparaties.

Tot en met oktober jl. vertegenwoordigden de gefactureerde aankopen van goederen en reservedelen, inclusief opslag en transport ten behoeve van operationele Groepsschepen en geactiveerde walvoorraad, een bruto-waarde van ruim f 14 miljoen tegen f 13 miljoen in het afgelopen jaar.

Een belangrijke stap, zowel uit operationeel als uit veiligheidsoogpunt, zal in de loop van 1971 zijn gedaan, als de gehele vloot is uitgerust met walkie-talkies. In juni jl. is op het s.s. "Zaria" nieuwe radarapparatuur geplaatst, welke de mogelijkheid biedt elektronisch te plotten. Kortom, op elk gebied wordt getracht de veiligheid te bevorderen. In 1970 was er één ongeval waarbij een onzer schepen was betrokken, namelijk de "Katelaysia", die nabij Stockholm in aanvaring kwam met de tanker "Otello". Aanzienlijke materiële schade aan beide schepen werd veroorzaakt.

Het opvoeren van het veiligheidsbewustzijn en de geoefendheid in het gebruik van de veiligheidsmiddelen bij onze scheepsbemanningen heeft ook in het afgelopen jaar onze bijzondere aandacht gehad. Gelukkig zijn wij gespaard gebleven voor dodelijke en zeer ernstige lichamelijke ongelukken. Jammer genoeg vindt het merendeel van de gemelde ongevallen nog steeds zijn oorzaak in onvoorzichtigheid en het niet onderkennen van gevaar. Mede gezien de positieve reacties van de vloot op het meevaren van veiligheidsinstructeurs - een programma dat ruim 2 jaar geleden een aanvang nam en in het najaar werd afgerond - werd besloten dit systeem voorlopig te continueren.

Een nieuw type brancard is inmiddels ontwikkeld ter evacuatie van eventuele gewonden uit ladingtanks en pompkamers van onze VLCC's met behulp van speciale davits. Het aantal evacuatie-openingen in het hoofddek zal worden verruimd. Tevens zal een nieuw type resuscitatie-apparaat worden ingevoerd. Enige voorstellen tot vernieuwing en verbetering van de brandblusuitrusting op de zeer grote schepen zullen op korte termijn worden gerealiseerd.

Hoofdwerktuigkundigen met ten minste 3 jaar vaartijd als zodanig hebben sedert januari 1970 machtiging van Lloyd's om aan boord van hun eigen schip daarvoor in aanmerking komende Continuous Machinery Surveys uit te voeren. Van deze regeling is ruim gebruik gemaakt, waardoor de technische bedrijfsvoering doelmatiger kon verlopen.

Door experts van Shell Tankers werd namens de K.N.R.V. deelgenomen aan een werkgroep tot oprichting van een Nautisch Instituut in Nederland. De voorstellen zijn thans in behandeling bij de Minister van Verkeer en Waterstaat en verwacht wordt dat t.z.t. de nodige overheidsmiddelen hiervoor zullen worden gevoteerd.

Een wezenlijke verbetering van de veiligheid bij het navigeren is het voorstel van de Nederlandse delegatie bij de I.M.C.O. om verkeersscheidings-systemen in te voeren bij de Noord Hinder en bewesten en benoorden de Maasboei; deze systemen zullen binnenkort van kracht worden. Ook hierbij zijn vertegenwoordigers van onze Maatschappij nauw betrokken geweest.

Europoort zal in 1971 toegankelijk worden voor schepen met een diepgang van 65 voet, tegelijkertijd met de ingebruikneming van de nieuwe havenmond. Grotere schepen worden daar thans op routine-basis per heli-copter beloofd en er is een aanvang gemaakt met het nacht-beloodsen per heli-copter. Binnen afzienbare tijd zal, als de weersomstandigheden zodanig zijn dat de loods na het verlaten van de Nieuwe Waterweg niet meer op de gebruikelijke manier kan debarkeren, eveneens van een heli-copter gebruik worden gemaakt.

Sedert de scheepsrampen aan het einde van 1969 is er zowel binnen en buiten de Groep als op nationaal en internationaal niveau zeer veel spewerk verricht met betrekking tot deze rampen. Een definitieve conclusie zal nog wel enige tijd op zich doen wachten, maar er zijn sterke aanwijzingen dat er een gemeenschappelijke oorzaak is. In het gehele onderzoek staat het vaststellen van veilige gasvrij- en schoonmaakprocedures voor zeer grote schepen centraal. Op de grote schepen worden de ladingtanks nu alleen vóór de dokbeurt schoongemaakt, onder toezicht van een team van deskundigen, waarin ook personeel van onze Maatschappij een belangrijk aandeel zal hebben.

Zoals ik in het begin reeds heb gesteld, onderstreepte de hoge marktwaarde van tankers in de achter ons liggende maanden het grote belang van optimale prestaties door de schepen. Het accent valt hierbij op de verrichtingen in de haven, bij laden en lossen. Daarom is er aanleiding om in het nieuwe jaar de wekelijkse telegrafische performance-rapportages van de gezagvoerders uit te breiden met enkele aanwijzingen die het verloop van lading- en ballast-behandeling binnenslands zullen weergeven.

Teneinde onze vervoerstaak voor de Groep, ondanks de kostenstijgingen, zo gunstig mogelijk te verrichten, blijft de planning en kostenbewaking per schip, in het bijzonder die van de oudere schepen, een dwingende noodzaak. Na kosten voor personeel en reparaties vormt de verzekering van onze schepen de belangrijkste post van onze vlootexploitatie. De verzekeringspremie's zijn zeer sterk gestegen; teneinde hieraan qua kostenaspect het hoofd te kunnen bieden heeft Shell Tankers besloten om met ingang van 1971 voor een zeker deel eigen risico te accepteren, waardoor wij onze verzekeringspremie's tot een acceptabel niveau denken te hebben teruggebracht. Uiteraard zal daardoor het overgrote deel van de tot dusver geclaimde schadegevallen nu voor eigen rekening worden genomen. Het is een uitdaging aan ons allen om deze overgang naar een gedeeltelijk "eigen risico" policy zo succesvol mogelijk te doen zijn.

Ook voor het walpersoneel vond dit jaar aanpassing van het salarisniveau aan de landelijke ontwikkeling plaats. Het overleg in de Ondernemingsraad voor het walpersoneel was een waardevolle bijdrage aan de communicatie binnen ons bedrijf. De inspanning van de gekozen leden om zich door middel van lezingen op velerlei gebied zo goed mogelijk op de hoogte te stellen, getuigt van de positieve geest die er heerst.

Zo kwamen in het afgelopen jaar vele punten aan de orde waarbij de Ondernemingsraad een belangrijke steen bijdroeg. Ik wil U hier enkele noemen: een nieuwe opzet voor personeelsbijeenkomsten in 1971, een bijeenkomst voor de gepensioneerden van de walorganisatie, deelneming aan het centraal overlegorgaan voor alle Shell-Maatschappijen, met als resultaat gewijzigde jubileumviering, studiebeurzen voor dochters, etc.

Over de plaats van ons bedrijf in de Nederlandse scheepvaartwereld wil ik hier nog een paar woorden zeggen:

Gezien de aard en de grootte van ons bedrijf neemt Shell Tankers in de Nederlandse rederswereld een belangrijke plaats in. Hoewel wij geen echte reders zijn in de zin van het woord - immers wij behoeven de markt niet op om lading te gaan zoeken - delen wij verder wel de andere aspecten van het rederschap. Zo hebben wij een groot aantal officieren, scheepsgezellen en kantoorpersoneel in dienst, bevaren dezelfde zeeën, bezoeken veelal dezelfde havens, maken gebruik van dezelfde faciliteiten etc. als andere scheepvaart-maatschappijen.

Daarnaast, gezien de specialiteit van ons vervoer, zijn wij verplicht baanbrekend werk zelf te entameren, aangezien ons eigen bedrijf erom vraagt. Ik noem U als voorbeelden: de Eurogeul, helicopter-beloodsing bij Hoek van Holland, etc. Zo zijn wij als Nederlandse rederij in het bijzonder en als onderdeel van de Shell Groep in het algemeen, zeer geïnteresseerd in een gezonde ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied.

Alhoewel recent door de ontwikkeling van het zojuist genoemde geulproject en het binnenkort van kracht worden van de verkeersscheidingsystemen bewezen en benoorden de Maasboei, de toegankelijkheid tot dit havengebied is vergroot, zullen verdergaande maatregelen voor de veilige navigatie van het in de toekomst ongetwijfeld toenemende verkeer essentieel zijn.

Uitbreiding en aanpassing van de bestaande loodsdienst en het opzetten van een strakke "Port Control", waarbij de scheepvaart als het ware geheel door een verkeersregelingsstation zal worden in- en uitgeleid, zal door ons via de daarvoor bestaande instanties worden nagestreefd.

Hetzelfde geschiedt op personeels- en sociaal gebied. Meer en meer wordt onze aandacht gevraagd voor problemen de gehele Nederlandse redersgemeenschap betreffende.

Ik noemde al hiervoor, dat personeel van onze Maatschappij reeds veelvuldig participeert in nationale en internationale commissies, werkgroepen, etc. Dit zal eerder toenemen dan afnemen. Dit was dan ook één der overwegingen bij de oprichting van de Sectie Externe Technische Betrekkingen, waarin onze relaties naar buiten op technisch gebied worden gecentraliseerd.

Ik ben mij bewust, dat het deze keer een lang verhaal is geworden. Overigens ben ik van mening dat U recht heeft om minstens eenmaal per jaar in het kort iets te vernemen over hetgeen de organisatie waarin U werkt, heeft volbracht. Meedenken en meespreken vóórderstelt meeweten.

Ik dank U allen op de vloot en aan de wal voor wat U in het afgelopen jaar hebt gedaan om ons bedrijf gezond en efficiënt te houden. Ook mijn dank aan het lunchkamer-personeel, dat onder leiding van de heer Koenraads, steeds zo goed voor ons allen heeft gezorgd en ook nu weer duidelijke, zelfs al wat ludieke voorbereidingen heeft getroffen.

Tot slot mijn persoonlijke en goede wensen voor het komende jaar, voor U en allen die U dierbaar zijn.