



# **schip en ka**

april 1979



# Gewijzigde premieberekening en hogere pensioenen

Gaven wij in ons vorige nummer een verkort jaar-verslag over 1977 van de Stichting **Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij**, thans kunnen wij melden dat door de stijging van het loonniveau, van de AOW-uitkering en door een structurele verhoging van het maximum-loon, met ingang van 1 januari 1979 een aantal gegevens voor de uitvoering van de pensioenregeling voor zeevarenden, met name voor de premieberekening, gewijzigd zijn.

## Maximum-loon

Het bestuur besloot in overleg met de organisaties om het maximumloon voor de pensioenregeling met ingang van 1 januari 1979 structureel te verhogen. Daartoe werden de in 1978 geldende jaarbedragen van f 64.623,— voor de grote handelsvaart en van f 51.702,— voor de kleine handelsvaart verhoogd tot f 70.000,— resp. f 58.000,—

Daar de regelingslonen in het tijdvak 31-7-1977 tot 31-7-1978 met 6,5% zijn gestegen, zijn deze bedragen vervolgens met 6,5% verhoogd, zodat het maximum-loon in 1979 bedraagt: f 74.550,— voor de grote handelsvaart en f 61.770,— voor de kleine handelsvaart. In dagbedragen:  
— voor de grote handelsvaart f 204,25 (in 1978 f 177,05)  
— voor de kleine handelsvaart f 169,25 (in 1978 f 141,65).

## Franchise

De gehuwdenuitkering ingevolge de AOW bedroeg op 1 juli 1978 f 15.774,— per jaar. Sinds 1 januari 1977 bedraagt de vakantieuitkering ingevolge de AOW 7%.

De franchise voor de berekening van de pensioengrondslag bedraagt dus voor 1979:  $10/7 \times 107\% \text{ van } f 15.774,— \times 1/365 = \text{afgerond } f 66,10 \text{ per dag.}$

De franchise voor de berekening van de premiegrondslag bedraagt:  $83,13\% \text{ van } f 66,10 = f 54,95 \text{ per dag.}$

## Premie

Het percentage van de aan het fonds verschuldigde premie blijft ongewijzigd 22,7. De helft van de premie komt voor rekening van de deelnemer.

De maximaal in 1979 verschuldigde premie bedraagt dus:

— voor de grote handelsvaart  
22,7% van f 149,30 (f 204,25 - f 54,95) = f 33,89 per dag  
— voor de kleine handelsvaart  
22,7% van f 114,30 (f 169,25 - f 54,95) = f 25,95 per dag.

## Tijdelijk ouderdomspensioenen

Voor het jaar 1979 is het tijdelijke ouderdomspensioen voor elke dag waarover in dat jaar premie wordt betaald, vastgesteld op f 1,22. Op jaarbasis berekend is dat f 445,30.

## Verhoging van pensioenen en pensioenaanspraken

Het bestuur heeft besloten om met ingang van 1 januari 1979 de volgende pensioenverbeteringen toe te kennen:

— de reeds verworven aanspraken — met inbegrip van de aanspraken op backservicepensioenen — van degenen voor wie in 1978 premie aan het fonds is betaald worden verhoogd met 6%:

— de aanspraken op backservice/pensioenen van de gewezen deelnemers voor wie in het jaar 1978 geen premie meer aan het fonds is betaald, worden eveneens met 6% verhoogd;

— de overige aanspraken van de gewezen deelnemers voor wie in het jaar 1978 geen premie aan het fonds is betaald worden met 3% verhoogd;

— de op 31 december 1978 lopende ouderdoms-, weduwen- en wezenpensioenen met inbegrip van de naast een lopend ouderdomspensioen verzekerde aanspraken op weduwen- en wezenpensioenen worden verhoogd met 6%. Bovendien worden de aanvullende ouderdoms- en weduwenpensioenen extra verhoogd. Deze verhoging hangt af van het geboortjaar van de verzekerde en van het aantal dienstjaren in de koopvaardij voor 1 januari 1954.

Voorts heeft het bestuur besloten om, ingaande 1 januari 1979, aan degenen die tot hun 65-ste verjaardag backservice-pensioenen ontvingen en die geboren zijn in de jaren 1912 tot en met 1915 alsnog een zogenaamd aanvullend ouderdomspensioen toe te kennen. Verzekerden die geboren zijn vóór 1912 hadden al recht op aanvullend pensioen.

## Lagere Groepsresultaten in 1978

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over 1978 bedroeg pounds 1.086 miljoen, vergeleken met pounds 1.377 miljoen in 1977 — een daling van 21%. Het rendement op het gemiddelde netto-actief was 14,1%, tegen 19,7% in 1977. Herberekend voor inflatie op basis van de huidige koopkracht van het pond sterling bedroeg het rendement in 1978 3,3%.

De daling in het nettoresultaat over 1978 was voornamelijk toe te schrijven aan de door de meeste Shell-maatschappijen toegepaste „first-in first-out” methode van voorraadwaardering, die in 1977 een gunstig effect op de gepubliceerde resultaten had. Andere factoren waren een groter nadelig effect van valuta-omrekeningen ingevolge FAS 8 en een op sterlingbasis lagere bijdrage van Shell Oil Company in de Verenigde Staten en Shell Canada als gevolg van de dalende dollarkoers.

Ondanks de teleurstellende economische groei in vele industrielanden en het voortdurende overschot aan verwerkings- en tankercapaciteit, was er in de tweede helft van het jaar sprake van een gunstiger trend op voordien flauw gestemde oliemarkt.

Wat het onvoorzien wegvallen van de Iraanse olie-export betreft, nemen de gevolgen voor zowel voorraden als marktprijzen thans ernstige vormen aan, en ter vermindering van schaarste in de volgende winter zijn maatregelen door de verbruikslanden om de vraag te beperken dan ook dringend geboden.

## Mededeling

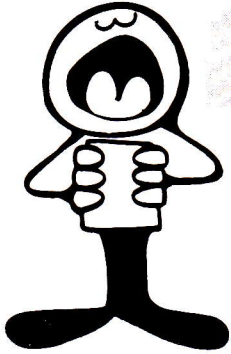
De heer M. A. Busker (DF/2) zal zijn werkzaamheden bij onze maatschappij in de loop van april beëindigen en worden overgeplaatst naar het Centrale Kantoor in Londen alwaar hij per 1 juli a.s. binnen MRS (Operational Services) zal worden belast met de leiding van MRS/3 (Regional Liaison)

**In verband met de overplaatsing van de Busker naar het Londense kantoor zal hem op 20 april a.s. een afscheidsreceptie worden aangeboden in de lunchkamer van het Shell-Gebouw. Niet alleen zijn collega's van de wal zijn hierbij welkom, doch zeer zeker ook die verlofgangers die hem tijdens zijn vele jaren op de vloot of gedurende zijn wal-loopbaan hebben leren kennen. De receptie begint om 16.30 uur.**

## Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Diloma	m.s. Fusus	s.s. Marinula	s.s. Patro
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Dione	s.s. Khasiella	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Crania	m.s. Dosina	s.s. Kylax	s.s. Mytilus	m.s. Tagelus
m.s. Acteon	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Laconica	m.s. Niso	s.s. Viana
s.s. Capiluna	m.s. Daphne	m.s. Fossarina	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
	m.s. Diadema	m.s. Fossarus	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zafra
		m.s. Fulgur			s.s. Zaria





Ook al krijgen de a.s.-verkiezingen, niet ten onrechte, veel aandacht in de O.R.-publicaties, dit neemt niet weg dat de huidige raad onverdroten haar werk voortzet. Zo is op 20 februari jl. wederom een vergadering gehouden met de voorzitter, de heer Van Heeswijk. Oorspronkelijk zou deze vergadering al op 16 februari zijn gehouden, doch de weersomstandigheden op die dag maakten reizen in Nederland bijna onmogelijk.

Van de vele punten die ter discussie kwamen, noemen wij enkele hieronder. Echter, een volledig verslag is reeds onderweg naar de vloot, terwijl diegenen die zelf een volledig verslag wensen te ontvangen, dit kunnen aanvragen bij de secretaris van de O.R.-vloot, evtl. telefonisch onder 010-696146.

We schrijven hierboven: „de voorzitter, de heer Van Heeswijk”. Maar als we bedenken, dat de nieuwe wet op de O.R. de Tweede Kamer al gepasseerd is en dat daarin aan ondernemingsraden meer rechten en adviesbevoegdheden worden gegeven, dan kunnen we binnenkort ook hierin verandering zien optreden. Want in het wetsontwerp is gesteld, dat de ondernemingsraad voortaan zelf een voorzitter moet kiezen uit de gekozen leden. Een hele verandering met de huidige situatie, reden waarom op de laatste vergadering werd besloten om van april tot juni a.s. maar vast „proef te draaien” met een 'voorzitter gekozen leden'. De ervaring die daarmee wordt opgedaan kan dan na de verkiezing worden overgedragen aan de nieuwe O.R.

Ook het in het wetsontwerp geregelde omtrent publicatieright, d.w.z. het recht om onder eigen vlag en eigen verantwoording het een en ander aan de achterban mee te delen, kon wel eens wijziging brengen in de tot nu toe gevolgde methode. Om over deze en nog andere punten in het wetsontwerp meer inzicht te krijgen, zal binnenkort een deskundige van de juridische afdeling van het Centrale Kantoor een lezing houden. Deze lezing was gepland op woensdag 14 februari, maar is als gevolg van de barre weersomstandigheden ook uitgesteld.

Onder de diverse punten die op de laatste vergadering ter tafel werden gebracht (stores voorziening, wasserij-voor-

ziening, gageverrekeningssysteem, sociaal beleid Shell Tankers), namen ook de sedert 1 januari jl. samengevoegde secties officieren en gezellen een belangrijke plaats in. Er waren wat verschillen in de procedures en regelingen voor deze beide groepen collega's. Een werkgroep heeft zich hier eens over gebogen, met als gevolg dat er voorstellen zijn gedaan om een aantal van die procedures gelijk te trekken. Daarbij gaat het er niet alleen om dat alle het kantoorbezoekende vlootcollega's en hun echtgenoten voortaan een lunch in de lunchkamer krijgen aangeboden, maar het betreft ook gelijktrekking bij treinreizen binnen Europa (ook al komt dit niet veel meer voor), repatriëeringskostenregeling bij voortijdige beëindiging van het dienstverband, regeling voor reis- en taxikosten binnen Nederland en voor beide groepen voortaan zoveel mogelijk „ongestoord”verlof (dus geen vaste herplaatsingstermijn aan het einde van het verlof, waardoor je ruim vóór een tewerkstelling als het ware „op de wip” zit). De maatschappij verwacht dan wel van haar personeel een zodanige souplesse dat, indien omstandigheden het nodig maken, iedereen zich bereid zal tonen om eerder te gaan varen.

Ook het Projekt Lange Adem – een regelmatig terugkerend agendapunt – kwam uitvoerig ter sprake, met name de vorderingen gemaakt door de projectgroepen. Ook het vlootbestand in de komende maanden (en dat wordt tijdelijk hoger dan verwacht) werd doorgenomen. Immers, met de vervroegde pensioneringen was b.v. al rekening gehouden met hoogstens 37 schepen dit jaar en dat worden er nu toch nog 39 (al is dat van korte duur). Echter, hoe zit dat dan met de dienstperioden? Voor sommigen is die nu al weer 5 maanden.

De commissies 'conduite-rapporten' en 'pensioenvoorzieningen' brachten ter vergadering verslag uit. Kortom, het volledige verslag lezen is meer dan de moeite waard. Daarom: aanvragen als u meer wilt weten over wat uw ondernemingsraad doet. En zorgen, dat ook in de nieuwe O.R. die leden komen waarin u het meeste vertrouwen heeft. Stemmen dus. De verkiezingskrant is al onderweg!



**Naar de film. . . .  
ja, gezellig!**

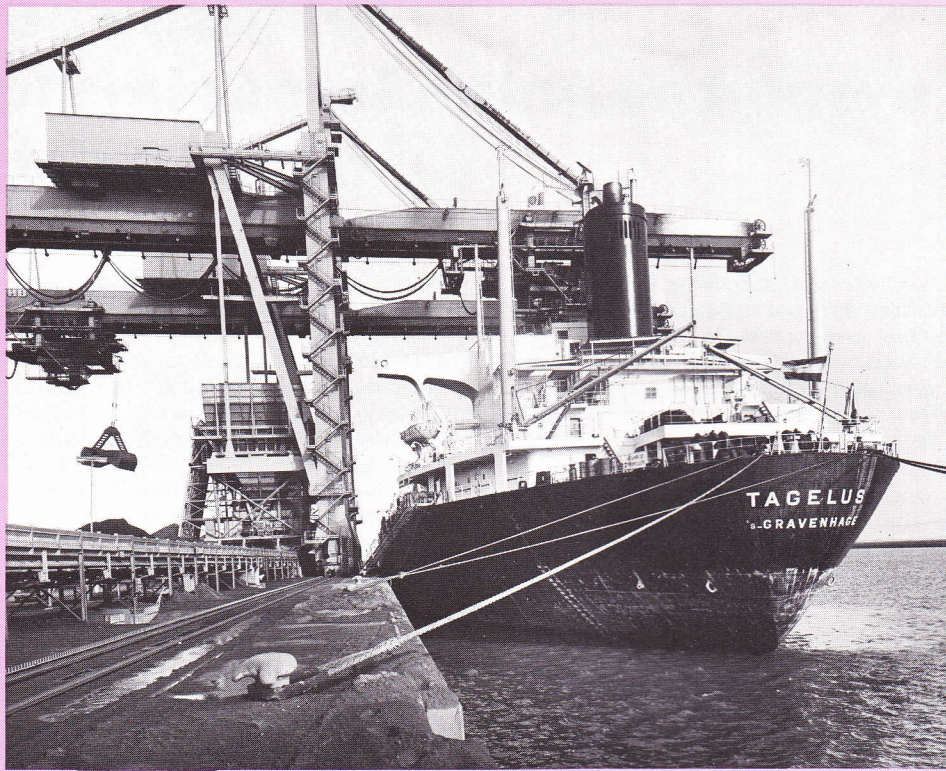
Ook dit jaar zal er weer gelegenheid zijn voor de in Den Haag of omgeving wonende personeelsleden en gepensioneerden van de Koninklijke/Shell Groep om een aantal films te gaan zien in Theater „Studio 2000” te Den Haag. Uiteraard zijn de echtgenotes en kinderen van zowel zeevarenden als walemployés eveneens van harte welkom. Deze traditionele personeelsfilmvoorstellingen zullen worden gehouden op 9 en 10 mei en bij grote belangstelling ook op 7 mei 1979. Bovendien is er op zaterdagmorgen 12 mei een voorstelling. Op pag. 16 treft u een bon aan voor het aanvragen van een uitnodigingsfolder. Daarin staan gegevens zoals de titels van de te vertonen films, tijden van aanvang voorstellingen, etc. De ingevulde bon gaarne sturen aan Shell Nederland B.V., afd. PRI, Postbus 162, 2501 AN Den Haag. In verband met de voorbereidingen verzoeken wij geïnteresseerden niet te lang te wachten met het insturen van de bon.

## Vlootcirculaires

In de periode 16 februari tot en met 15 maart 1979 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1475	16.2.79	Kandidaten OR Vloot (PCOR)
1476	19.2.79	Werkzaamheden aan/bij brandstoftanks
1477	19.2.79	Aankopen via de kapiteinsafrekening
1478	19.2.79	Kandidaten OR Vloot (aanvulling) (PCOR)
1479	26.2.79	Sanering „slopchest”
1480	26.2.79	Definities stores en spares
1481	26.2.79	Wijziging schepencode
1482	26.2.79	Scheepsreglement deel II
1483	28.2.79	Koersen (PCOR)
1484	28.2.79	Wijzigingen vlootsterkte (PCOR)





# DE EERSTE KOLEN

Natuurlijk waren het niet de eerste kolen die van overzee in maart jl. in Rotterdam werden aangevoerd. Uiteindelijk is in Nederland energie, als we iets verder teruggaan in de historie, vele jaren lang met „kolenstook” opgewekt. Maar het waren wel de eerste kolen die door onze eigen „Tagelus” in Rotterdam werden aangeleverd. Het schip arriveerde op 8 maart jl. 's-ochtends aan de „kade” van het Ertz- en Kolen Overslagbedrijf B.V. (EKOM) op de Maasvlakte. Gebleken is overigens wel, dat de haven van Rotterdam nog niet geheel is ingesteld op massale aanvoer van kolen na zoveel jaren de grote invoerhaven voor olie te zijn geweest. Immers, de „Tagelus” had buitengaats al op kaderuimte moeten wachten, terwijl de lossing zelf pas op 9 maart echt op gang kwam.

De eerste aankomst van een „Shell” carrier in Rotterdam werd door de directie van Shell Coal International en van onze maatschappij aangegrepen om er een extra feestelijk tintje aan te geven. Dit in de vorm van een ontvangst van Rotterdamse scheepvaartjournalisten, verenigd in hun „club”, de Kyoto, alsmede een ontvangst later op de dag van grootverbruikers van kolen en enkele autoriteiten.

Het was door het verlate afmeren even „tegen de klok” werken om een en ander voor deze gebeurtenissen aan boord in orde te maken. Echter, dankzij veler medewerking, waarbij wij zeker de opvarenden van het schip willen noemen die o.a. een voortreffelijke rijstafel hadden voorbereid, lukte het. Na verwelkoming van de journalisten gaf onze directeur in zijn toespraak enkele bijzonder-

heden omtrent de plannen van Shell met betrekking tot kolenleveranties in de toekomst.

Als we bedenken, dat de economisch winbare reserves in de wereld zo'n 634 miljard ton kolen zijn en de productie – in 1977 – slechte 2,8 miljard ton was, dan wekt het geen verbazing dat kolen naarmate we in de toekomst zuiniger met olie moeten omgaan, tezamen met vloeibaar gas grote mogelijkheden bieden.

In het vervoer van die stijgende hoeveelheid kolen hopen ook de Britse en Nederlandse Shell-vloot een aandeel te kunnen verwerven. Het zou wel eens kunnen betekenen dat, naarmate het aantal olietankers daalt, het aantal bulk carriers groter wordt. Nu zijn het er nog maar twee die in eigen beheer varen, namelijk de „Tectus” bij Shell Tankers (U.K.) Ltd en de „Tagelus” bij onze maatschappij. Echter, in de eerste plaats is voor die vlootuitbreiding nodig, dat het vervoer met deze schepen tegen een prijs kan worden verricht, die in redelijke verhouding staat tot hetgeen andere vervoerders berekenen. En ook zal, net als bij olievervoer, een deel van de door Shell te vervoeren lading altijd met charterschepen geschieden. Maar met de verwachte stijging van kolenvervoer voor Shell – men denkt al aan 25 tot 30 miljoen ton per jaar tussen 1985 en 1990 – betekent het toch meer Shell bulk carriers. Mede daarom is recentelijk door Shell International Marine in het kader van een studie naar de meest economische wijze van kolentransport voor Shell Coal, aan diverse vervoerders in de wereld om een offerte gevraagd voor de bouw van enkele bulk carriers van ongeveer 110.000 ton.

**Ruim anderhalf jaar is de heer Van Heeswijk thans voorzitter geweest van de beide ondernemingsraden van ons bedrijf, die voor de vloot en die voor de walorganisatie. Met een verkiezing voor een nieuwe vloot-O.R. voor de boeg, vroegen wij hem naar zijn ervaring, maar met name naar hetgeen voor hem als bestuurder gaat veranderen als, ingevolge de nieuwe wet op de ondernemingsraden, de structuur van de raad anders wordt. Dat wil dus zeggen: de nieuw te kiezen vloot-O.R. kiest straks een eigen voorzitter uit zijn midden, heeft grotere bevoegdheden, kan meer recht dan ooit doen gelden op informatie uit het bedrijf en krijgt zelfs adviesrecht bij benoeming en ontslag van de bestuurder.**

Als wij schrijven dat de directeur nu ruim anderhalf jaar ervaring als voorzitter van de ondernemingsraad heeft, dan doen wij hem eigenlijk tekort. In de periode dat hij in Curaçao werkzaam was (1956-1963) was hij een door de leden zelf „gekozen” voorzitter van de adviescommissie van employés, een soort ondernemingsraad dus. Van Heeswijk: „Je zou kunnen zeggen, dat ik in zekere zin toen al de ervaring heb opgedaan, die de door de nieuwe vloot-O.R.-leden te kiezen voorzitter nog moet opdoen. Voor een goede samenwerking door mij met de nieuwe raad, ook al treedt die voortaan veel zelfstandiger op dan nu al het geval is, hoeft de nieuwe structuur geen bezwaar te zijn. Vergeet niet dat, wanneer er in april bewust wordt gekozen, zodat er werkelijk kan worden gesproken van een raad die drommels goed weet dat zij de belangen van zowel hun kiezers als van de maatschappij moet behartigen, het overleg voornamelijk wat meer gestructureerd wordt. Wat je nu als „vòòr”- of „werk”-vergadering van de leden kan belitelen, wordt dan de „ondernemingsraad-vergadering”. Een ieder kan daar argumenten voor of tegen een bepaalde suggestie te berde brengen bij het bepalen van het O.R.-standpunt. Pas daarna, als het probleem intern door de O.R.-leden van alle kanten is belicht, vindt het overleg met de maatschappij plaats. Deze „overleg”-vergadering kan zowel onder leiding van de gekozen voorzitter van de O.R. staan als van mijzelf”.

De heer Van Heeswijk benadrukt daarbij, dat juist in een gezond democratisch bestel moet worden voorkomen, dat één stem meer vòòr of tegen een bepaald voorstel, altijd doorslag geeft. „De raad zou er bij zijn besluitvorming rekening mee moeten houden, dat in een goed democratisch bestuur, wel degelijk – als de stemmen bijna in evenwicht zijn – ook de belangen van een grote minderheid moeten wegen. Maar dat zal, aangenomen dat men goede O.R.-leden kiest, geen probleem vormen. Bovendien zal een goede voorzitter zich ongetwijfeld ook bewust zijn van de noodzaak polarisatie te voorkomen”.

## Informatie

Het recht op informatie, ook wat betreft de beleidsplanning van de maatschappij, op zowel korte als langere termijn, zal volgens de nieuwe wet aanzienlijk worden uitgebreid. Ook de informatie die de O.R. aan de achterban geeft, wordt zelfstandi-



# EEN NIEUWE REIS TEGEMOET

ger. De nieuwe raad heeft dus het recht in zijn eigen woorden de kiezers te laten weten hoe zij over de zaken denkt, wat bereikt is, hoe en waarom.

„Kijk eens, dat eerste wat je daar aansnijdt, is op zichzelf niet nieuw. We deden dat al alhoewel – ik geef toe – het kon uitgebreider. Dat zullen we ook zeker doen. Je kunt het in zekere zin vergelijken met de cursus „voyage planning” die we nu geven aan onze gezagvoerders en stuurlieden. Je weet hoe je er thans voor staat, waar je naar toe moet en gezamenlijk werk je de te maken reis uit. Je houdt daarbij ook reeds rekening met alternatieven als onderweg situaties ontstaan die een verandering noodzakelijk maken. Ook met onze beleidsplanning zullen we dat samen met de raad gaan doen. Veel informatie zullen ze daarvoor krijgen, waarbij wij volkomen open kaart zullen spelen. Anders kan

ook niet de juiste koers en snelheid worden uitgestippeld. Wel noodzakelijk is dan dat reeds tevoren moet worden bedacht waar en wanneer een eventuele koerscorrectie noodzakelijk zou kunnen zijn. Bij een „varende” ondernemingsraad, waarvan dus een groot aantal leden niet onmiddellijk bereikbaar is, is het dan wel noodzakelijk dat degenen die wel beschikbaar zijn, namens de anderen die correctie kunnen goedkeuren. In een bedrijf als het onze is een beslissing op korte tot zeer korte termijn helaas wel eens noodzakelijk. Maar nogmaals, als bewust wordt gekozen in april en de nieuwe O.R. dus uit leden bestaat die het volste vertrouwen in elkaar hebben en ook voldoende communicatie met hun achterban en die daarvan ook een evenwichtige vertegenwoordiging zijn, dan is dat beslist geen bezwaar”.

Wat die informatie naar de achterban betreft, benadrukt onze directeur hoe noodzakelijk het is die informatiestroom kort en krachtig, maar bovenal snel te zenden, wil je niet de belangstelling op de

vloot voor het instituut O.R. zien verflauwen. Met de nieuw gekozen vloot-O.R. wil hij zeker eens opnemen hoe dat kan worden bereikt.

In antwoord op de vraag of al die beleidsinformatie, waar de beide ondernemingsraden in de toekomst recht op hebben, niet bijzonder veel tijd kan gaan vergen, geeft onze directeur toe, dat dit hem wel eens met zorg vervult. Daarom, zo vertelt hij, is hij voorstander van een veel nauwere samenwerking, ja mogelijk zelfs samenvoeging van vloot- en wal-O.R. waar het gaat om informatie, achtergrondbelichting, toelichting, toetsing van beleidsbeslissingen, noem het wat je wilt. Maar het is uiteraard aan de beide ondernemingsraden om hierover te beslissen. Wel zal het voortaan nog meer noodzakelijk worden om tijd en aandacht redelijk te verdelen. Belangrijke zaken vragen nu eenmaal meer tijd dan de soms minder gewichtige punten waaraan nu veel aandacht wordt besteed. Ook een kwestie van vergadertechniek, waarin training zal worden gegeven.

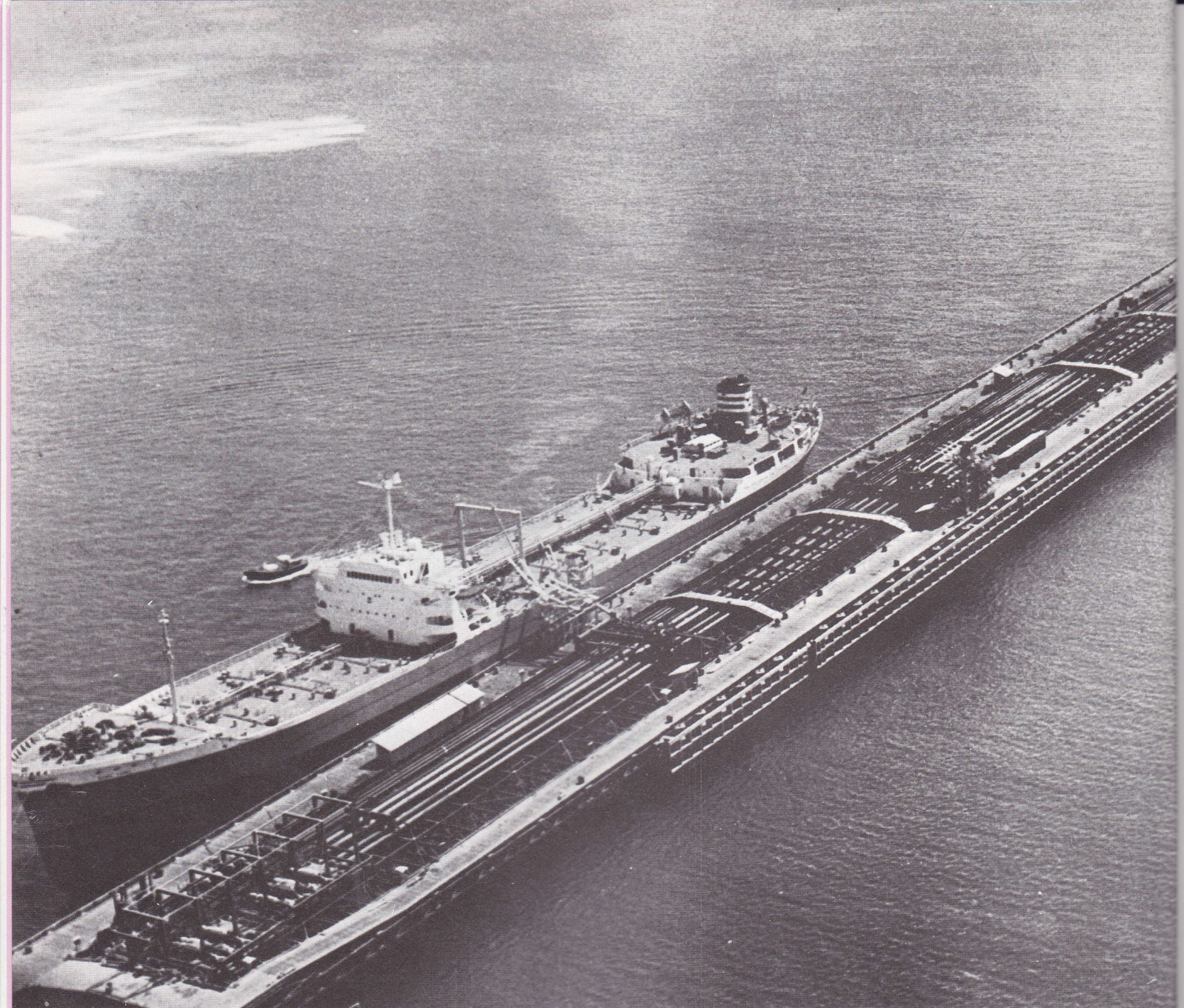
## Adviesrecht

Sprekende over het adviesrecht van de nieuwe raad, dat zich zelfs uitstrekt tot de benoeming respectievelijk het ontslag van de bestuurder zelf, komt al gauw de vraag naar voren of dit geen zaken zijn die de leiding van een onderneming kunnen gaan benauwen. Van Heeswijk: „Nee, ik geloof niet dat je het zo moet zien. Kijk eens, voortaan komt meer dan ooit het beleid – want daar gaat het om in de onderneming – in onderling overleg tot stand. Als je dat hebt gedaan, samen met mensen die het vertrouwen van hun achterban hebben en die niet alleen namens zichzelf, maar namens hun kiezers spreken, dan mag je aannemen, dat je gezamenlijk je schouders eronder zet om het afgesproken doel te bereiken. Ook de bestuurders van een onderneming doen dat. Als ik zelf ergens achter sta, dan ben ik beter in staat in de overlegvergadering uit te leggen waarom. Als we nu nog even teruggrijpen naar die vergelijking die ik maakte met „voyage planning”, dan heb ik soms de instemming van de raad om – als het moet – een alternatief te kiezen. Het is net als op een schip. Gezamenlijk werk je de te maken reis uit, maar op de brug kun je toch voor situaties komen te staan waarin je razendsnel een beslissing moet nemen, die afwijkt van wat je van plan was en had afgesproken.

Een beslissing waaraan mogelijk niemand tevoren had gedacht. Voor die beslissing moet je je verantwoorden. Aan boord tegenover de kapitein als die zelf niet aanwezig was op de brug, in onze organisatie o.a. tegenover de ondernemingsraad. Als die raad bestaat uit leden die – nogmaals – niet namens zichzelf praten, maar namens de kiezers, als zij inzien dat het primair gaat om het voortbestaan van de onderneming en niet om er een of andere leuke regeling uit te slepen, dan durf ik het met zo'n raad best aan. Daarom is het zo belangrijk dat er op de vloot bewust wordt gekozen, dat is de eerste stap die moet worden gedaan. Een ondernemingsraad is mede ingesteld om de werknemers meer te betrekken bij het beleid. Met een raad die zich dat realiseert en die zich van zijn verantwoording bewust is, ga ik met vol vertrouwen een nieuwe reis tegemoet.”







Laadsteiger bij het eiland Kharg

# DE OLIESITUATIE IN IRAN

**Iran staat de laatste maanden sterk in de algemene belangstelling. Niet alleen door de politieke gebeurtenissen aldaar, maar ook door de gedeeltelijk daaruit voortvloeiende stagnering van de olie-uitvoer. In dit artikel wordt, in het licht van de zich wijzigende omstandigheden, een samenvatting gegeven van enkele aspecten van de Iraanse olieproductie en olie-export.**

Als olie-exporterend land neemt Iran na Saoedi-Arabië de tweede plaats in. Gedurende de eerste negen maanden van 1978 bedroeg de export gemiddeld vijf miljoen barrels per dag, overeenkomend met 18% van de totale uitvoer der OPEC-landen. In Iran zelf bedroeg het verbruik 700.000 barrels per dag.

De gebeurtenissen van oktober jl. volgden op ar-

beidsonrust in de olievelden, waar de productie van ruwe olie door stakingen stagneerde. Aanvankelijk bedroeg het produktieverlies ongeveer één miljoen barrels per dag, doch in de eerste week van november was het tekort reeds toegenomen tot ongeveer 4,5 miljoen barrels per dag. Ondanks tijdelijke verbeteringen, was de export aan het eind van 1978 volledig tot stilstand gekomen. De productie is sindsdien beneden de normale lokale vraag gebleven.

Het uitvallen van de Iraanse olieproductie komt op een moeilijk tijdstip. Het wereldoverschot aan ruwe olie, dat was ontstaan door nieuwe productie in de Noordzee, Mexico en Alaska (gecombineerd met een achterblijvende vraag na de OPEC-prijsverhogingen van 1973 en 1974) had plaats gemaakt voor een tekort aan vele soorten lichtere ruwe olie, toen de vraag zich in de tweede helft van

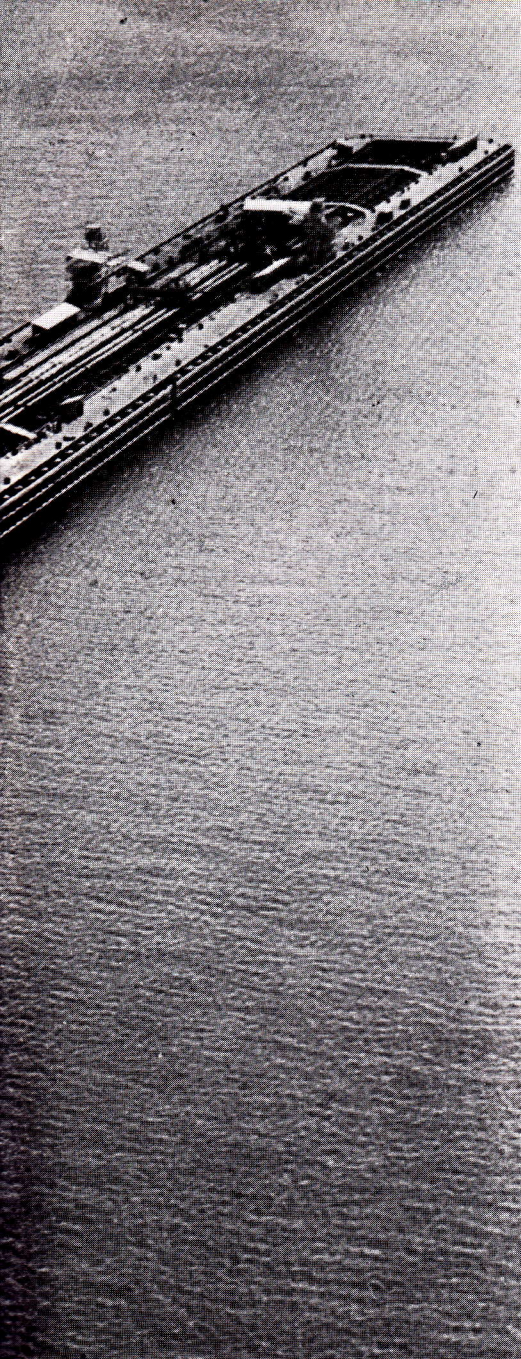
1978 herstelde en enkele OPEC-landen productiebeperkingen afkondigden.

## Olievoorzieningspatroon

Onder normale omstandigheden wordt ongeveer 90% van de Iraanse olie in het gebied van het Consortium gewonnen uit velden in het zuiden van Iran. Van het Consortium maken deel uit BP (40%), Shell-maatschappijen (14%), Exxon, Gulf, Mobil, Standard Oil of California en Texaco (elk met 7%), CFP (6%) en Iricon (5%). Een deel van de in dit gebied geproduceerde ruwe olie wordt rechtstreeks door de National Iranian Oil Company verkocht en de rest via de leden van het Consortium. In 1978 bedroeg de hoeveelheid die normaliter zijn weg naar de leden van het Consortium vond, ongeveer 3 miljoen barrels per dag.

De rest van de Iraanse productie – normaliter zo'n 700.000 barrels per dag – is afkomstig van joint





kochte ruwe olie vindt zijn weg naar met Shell verbonden maatschappijen, terwijl de rest voor derden bestemd is. Sitco's totale ruwe-olieomzet bedraagt gewoonlijk ongeveer 2,5 miljoen barrels per dag, overeenkomend met ongeveer 55% van de totale oliebehoefte van Shell-maatschappijen buiten Noord-Amerika.

Met Shell verbonden maatschappijen kiezen gewoonlijk voor de aankoop van gespecificeerde hoeveelheden ruwe olie van Sitco over opeenvolgende contractperioden van zes maanden. Een kleinere hoeveelheid wordt, hetzij van Sitco of van derden, op vrije-marktbasis betrokken om de behoefte op kortere termijn te dekken.

Door het wegvallen van de Iraanse export is de hoeveelheid olie waarover Sitco kan beschikken om aan haar contractuele verplichtingen te voldoen verminderd. Bovendien hebben andere maatschappijen hun contractuele leveranties aan Sitco beperkt. Hierdoor zag Sitco zich genoodzaakt jegens alle afnemers, zowel jegens met Shell verbonden maatschappijen als derden, zich te beroepen op force majeure met betrekking tot haar leveringscontracten. De omvang van de gereduceerde leverantie onder deze toestand van overmacht hangt uiteraard af van hoeveel olie Sitco op een bepaald moment te kort komt.

De met Shell verbonden maatschappijen zijn op 1 april jl. aan een nieuwe contractperiode van zes maanden begonnen. De door force majeure noodzakelijke beperking voor die periode is zowel op de gecontracteerde hoeveelheden van deze maatschappijen als op die van derden van toepassing. De afnemers van Sitco (en dat geldt trouwens voor alle afnemers van ruwe olie) zullen ook reeds te maken hebben gehad met force majeure-beperkingen van andere rechtstreekse leveranciers. Het totaal-effect voor deze kopers zal uiteraard afhangen van de hoeveelheden olie die zij van verschillende leveranciers betrekken en van de mate waarin deze leveranciers zelf beperkingen hebben doorgevoerd. Pogingen worden in het werk gesteld om aanvullende hoeveelheden olie uit andere bronnen te verkrijgen. Shell-maatschappijen verwachten niettemin dat zich gedurende de zomer van 1979 een tekort van ongeveer 10% zal voordoen, vergeleken met de normale verwachtingen.

#### Vooruitzichten

De Iraanse export is inmiddels hervat, maar er bestaat grote onzekerheid over de hoeveelheden die zullen worden uitgevoerd.

Sinds het wegvallen van de Iraanse productie in november 1978 zijn de voorraden voortdurend geslonken. Tegen april hebben de voorraden — uitgedrukt in nog resterende verbruiksdagen — een ongekend laag niveau bereikt. Voor het opbouwen van deze voorraden tot een zodanig niveau dat aan de normale vraag in de komende winter kan worden voldaan, moet meer olie kunnen worden betrokken dan volgens de huidige ramingen mogelijk wordt geacht of moet het verbruik dalen, dan wel een combinatie van beide. Shell-maatschappijen gaan ervan uit dat het nettotekort in de totale olievoorziening door de olie-industrie in het algemeen gedurende geheel 1979 1 tot 2 miljoen barrels per dag zal bedragen en onderschrijven dan ook de noodzaak dat de verbruikslanden maatregelen nemen om de vraag naar olie met ongeveer 5% te verminderen.

#### In Nederland

Het wegvallen van de Iraanse olieproductie en de daarmee gepaard gaande reductie in de ruwe-olieleveranties van Sitco, heeft uiteraard ook Shell Nederland Raffinaderij B.V. getroffen. Door eigen inkopen heeft SNR echter het ontstane olietekort voor het eerste kwartaal kunnen dekken. Voor het tweede kwartaal is de oliebehoefte nu reeds voor het grootste deel gedekt.

#### Betekenis van de Iraanse export van ruwe olie en olieproducten

Miljoen barrels per dag	1978	1977	1976	1975	1974
Iran	4,6	5,0	5,3	4,9	5,7
Saoedi-Arabië	8,1	9,1	8,4	7,1	8,5
Totaal OPEC	27,7	29,6	29,3	25,3	29,6
Iraanse export, als percentage van de totale OPEC-export	17	17	18	19	19

#### Bestemming van Iraanse export

Land van invoer	duizend barrels/dag	Percentage van de totale invoer
Duitsland	350	12
Italië	250	14
Nederland	250 (x)	—
Spanje	200	23
Verenigd Koninkrijk	170	10
Zweden	95	17
België	70	13
Overige bij het Internationaal Energie Agentschap aangesloten Europese landen	165	
Verenigde Staten	810	5
Japan	800	15
Canada	100	6
Nieuw-Zeeland	20	25

Totaal van de bij het Internationaal Energie Agentschap aangesloten landen: 3280

Totaal van de niet bij het Internationaal Energie Agentschap aangesloten landen: 1520

(x) inclusief wederuitvoer. De afgeronde cijfers gebaseerd op het tweede kwartaal van 1978.

## Met het oog op . . .

Ja, met het oog op uw eigen veiligheid schreef wij een fotowedstrijd uit, met totaal

#### f 1000 aan prijzen

En al gaat het niet primair om geld, toch is meegenomen als u in de prijzen valt met uw bijge. Gewoon een foto maken, zwart/wit, kleu positief of dia, ze tellen allemaal mee. Alleen afdruk of vergroting inleveren op de in ons nummer aangegeven wijze. Daarbij dus niet rang of het schip vermelden. Het gaat ons all om veilige of onveilige situaties. U mag zo'n si tie rustig fingers, als u de veiligheid maar in oog houdt.

Geef uw ogen goed de kost, denk eens aan de mogelijkheden die u kunt vastleggen met uw foto-toestel. Er zijn vijf prijzen totaal, de hoofdprijs van f 500, de tweede prijs van f 250 en de derde ten bedrage van f 150. En tot slot twee aanmoedigingsprijzen van f 50 elk. De sluitingsdatum is 31 oktober, dus — onverschillig of u net met verlof gaat of weer een nieuwe dienstperiode aanvangt — u kunt allen meedoen. Toch mooi meegenomen, die prijzen. Al gaat het er natuurlijk primair om dat u de persoonlijke veiligheid aan boord verhoogt en u bewust wordt van de mogelijkheden om daaraan actief mee te werken.

ventures (meestal offshore) tussen de National Iranian Oil Company en verschillende buitenlandse oliemaatschappijen en voor een deel van NIOC's eigen productie.

De nu in Iran ontstane situatie heeft een uiteenlopend effect voor de internationale oliemaatschappijen, afhankelijk van de bijdrage die Iraanse olie tot hun totale ruwe-olievoorziening leverde.

#### Shell-maatschappijen en force majeure

De bij Shell-maatschappijen op centraal niveau verzorgde ruwe-olietransacties worden uitgevoerd door Shell International Trading Company (Sitco), die deel uitmaakt van Shell International Petroleum Company Limited. Sitco koopt ruwe olie op grond van lang- en kortlopende contracten met regeringen van produktielanden, nationale oliemaatschappijen, andere oliemaatschappijen en handelaars. Ongeveer 80% van de door Sitco ge-



# Spreading

*Een van de projectgroepen die – nu ruim een jaar geleden – werden ingesteld, kreeg tot taak na te gaan in hoeverre bepaalde onderdelen van het „Projekt met Lange Adem” zich leenden om ook op andere schepen te worden toegepast. Het ging er bij het projekt weliswaar om door experimenteren een wijze van werken en leven te vinden die zowel economisch als sociaal voordelen bood, doch daaraan ten grondslag lag mede de ontwikkeling van nieuwe werkmethode. En waarom zouden die werkmethode, als zij na het experimentele stadium als positief werden onderzonden, niet geheel of gedeeltelijk ook op andere schepen van onze vloot worden doorgevoerd? Vandaar dat deze projectgroep kortweg de taakstelling kreeg na te gaan in hoeverre „spreading” mogelijk was.*

Voordat je nieuwe methoden „spreidt”, in dit geval dus invoert op andere (klassen van) schepen dan de F-klasse, moet worden nagegaan of zij zodanig nut opleveren dat eventuele aan de invoering ervan verbonden kosten meer dan worden gedekt. Als tweede punt geldt, dat de schepen dus nog wel enige tijd in de vaart moeten blijven willen de begin-kosten van eventuele invoering er weer uitgehaald kunnen worden. Bovendien bleef gelden, dat op de conventionele vloot de bemanningssamenstelling anders is dan op de PLA-schepen en dat dus niet ieder onderdeel van het projekt zich voor de spreading kon lenen.

Juist het werken in de praktijk op conventionele schepen maakte het noodzakelijk de projectgroep „Spreading” zodanig samen te stellen, dat de leden nog meer dan bij de andere projectgroepen van verschillende, laten we maar zeggen „pluimage” waren. Er zaten dus vertegenwoordigers in van de PLA-werkgroep, van de vloot-ondernemingsraad, maar ook van de conventionele vloot en enkele kritisch toezieende collega's van de vlootafdeling. En dat woordje „kritisch” schrijven we niet omdat men zich al snel realiseerde, dat de consequenties van nieuwe werkmethode op den duur voor de walorganisatie groot zouden kunnen zijn, maar voornamelijk omdat als ex-zeevarende met administratieve „wal” ervaring zij de hele zaak meer afstandelijk konden bekijken. Meer „relativerend” zou je kunnen zeggen.

## STEUN

Een grote steun bij het selecteren van diverse PLA-onderdelen was ongetwijfeld ook de inbreng van o.a. de „Rockanje-gangers”, degenen die enkele dagen ervaring met PLA-varen hadden uitgewisseld in een hotel in deze badplaats. Ook degenen die in Amersfoort bijeen waren geweest, droegen min of meer dezelfde punten aan als de collega's in Rockanje. En aldus kwam binnen de projectgroep al spoedig ter discussie de eventuele introductie op meerdere, zo niet al onze schepen van

een Telex-Over-Radio-installatie  
een fotokopieerapparaat  
planborden  
centrale scheepsadministratie  
werkoverleg  
kostenbewaking, derhalve ook meer prijsinformatie, alsmede  
nieuwe form 63.

## TOR

Nagegaan werd in hoeverre de Telex-Over-Radio-installatie op de PLA-schepen doelmatig wordt gebruikt en hoe de kosten ervan zich verhouden tot de meer gebruikelijke communicatiemiddelen. Al spoedig kwam men erachter dat noch de schepen zelf (dat zijn nu de „Felania”, „Fossarina”, „Fossarus”, „Fulgur”, „Marinula” en „Sepia”) noch de wal de TOR optimaal gebruiken.

Momenteel zijn daarom binnen de walorganisatie de mogelijkheden van de TOR opnieuw in onderzoek, waarbij men denkt om dit communicatiemiddel ruimer en meer optimaal te gaan toepassen. Duidelijk is wel dat met TOR de communicatie goed en bijzonder snel is. Dat dit juist voor PLA-schepen, zeker in het experimentele stadium, alsmede de „Sepia” als lichterschip, van groot voordeel is, zal een ieder duidelijk zijn. Extra voordeel van een TOR-installatie is uiteraard dat ook extra tijd vrijkomt voor de radio-officier, die hij bijvoorbeeld aan onderhoud kan besteden. Echter, een beslissing of deze apparatuur nu op een groter aantal schepen dient te worden ingevoerd, is nog niet genomen, maar lijkt ook niet waarschijnlijk voor schepen in de conventionele vaart.

## Fotokopieerapparaat

Zoals men aan boord zelf zal hebben geconstateerd, bleken de voordelen van een fotokopieerapparaat in de beginfase al zo duidelijk, dat op advies van de projectgroep besloten is alle schepen van dit apparaat te voorzien.

## Planborden

De ervaringen hiermede opgedaan op de F-klasse schepen waren zo positief, dat de projectgroep „spreading” al spoedig adviseerde deze geleidelijk op een groter aantal schepen te plaatsen. Voor degenen die met deze borden nog geen kennis hebben gemaakt, lijkt dit de geëigende plaats om er iets nader op in te gaan.

## Centrale scheepsadministratie

In principe werd besloten de planborden in te voeren op al die schepen alwaar de accommodatie zich daarvoor leende. Weliswaar betekende dit op bepaalde klassen dat een ingreep moest worden gedaan in de indeling, doch de voordelen waren zo sterk, dat hierover heen is gestapt. Zo is bijvoorbeeld op de „D”-klasse schepen de oplossing gevonden door van twee bemanningshutten een deur in het tussenschot te maken. In één ruimte

Laads

D  
Iran  
gem  
polit  
door  
stag  
word

  
project  
groepen



worden de planborden opgehangen, terwijl de bij planborden behorende centrale scheepsadministratie daarnaast is ondergebracht, evenals het kopieerapparaat. Dat juist op de „D”-klasse schepen hiermee het eerst is aangevangen (drie zijn er reeds geheel gereed) heeft mede als oorzaak, dat reeds lang klachten naar voren waren gekomen, dat de administratie van reservedelen onoverzichtelijk was geworden. Ook dit is een gevolg van de kortere dienstperioden, met niet steeds terugkeren van met name de leiding naar hetzelfde schip. Om hiervoor resoluut een oplossing te vinden, werd besloten tot de instelling van reservedelen-teams. Een dergelijk team bestaat in principe uit een 2e of 3e werktuigkundige met assistent, die aanboord komen om te helpen bij het inrichten van de planborden en van een centrale scheepsadministratie, waarbij zij tevens het reservedelenbestand inventariseren en dit in een herziene administratie onderbrengen.

Daarbij wordt een systeem gevolgd, waardoor het in de toekomst niet zo snel zal voorkomen dat vanwege een reisreparatie urgent onderdelen tegen hoge kosten moeten worden aangeschaft en uitgevloegen, terwijl later blijkt, dat de benodigde reservedelen wel degelijk aan boord aanwezig waren. Echter de administratie wees dit niet uit! Aan boord van de „Niso” had men reeds lang met een onoverzichtelijk geworden administratie te kampen. Op eigen initiatief en na overleg met kantoor werden reeds begin 1978 door de opvarenden, waarvan de leiding zoveel mogelijk op dit schip wordt herplaatst vanwege de speciale lichtertak, planborden en een kostenbewakingssysteem ingevoerd.

Juist omdat dit schip daarna een eigen budget kreeg, werd hierop ook het nieuwe 3-kleurenform 63 ingevoerd, dat tevens wordt gebruikt door de PLA-schepen.

#### Werkoverleg

Planborden en een centrale scheepsadministratie leiden beide tot een werkoverlegsituatie die groot nut kan afwerpen. Daaruit is op de PLA-schepen ook een zgn. „werkbord” voortgekomen. De projectgroep „spreiding” was het erover eens, dat tijdens het houden van werkvergaderingen door hoofdwerktuigkundige, 1e stuurman, 2e werktuigkundige alsmede scheepsvoorman en eventueel de scheepsvakman I, dit werkbord ook op conventionele schepen zijn nut zal afwerpen.

#### Kostenbewaking

Voor nog intensievere kostenbewaking dan gebruikelijk is op de allereerste plaats meer kosteninformatie noodzakelijk. Dit geldt zowel voor de stores als voor reservedelen. Met de bijgewerkte reservedelenadministratie en een nieuw storesboek zoals dit reeds is of nog wordt geïntroduceerd, zal men beter dan ooit in staat zijn onnodige kosten te vermijden. Door daarbij geleidelijk aan de schepen van steeds actuelere prijzen op de hoogte te stellen, wordt de leiding aan boord in staat gesteld een steeds grotere greep te krijgen op het budget dat voor hun schip geldt.

#### Nieuwe forms 63

Nauw daarmede samen hangt het gebruik van het nieuwe, drie-kleuren-form 63, dat thans reeds is ingevoerd op een aantal schepen doch ongeveer medio 1979 op alle schepen zal worden ingevoerd. Het nieuwe storesboek, ook een onderdeel van het gehele nieuwe administratiesysteem, is inmiddels reeds op alle schepen ingevoerd, behalve op die welke dit jaar wegens ouderdom uit de vaart zullen worden genomen. Immers, invoeren van gewijzigde methoden is dan niet lonend meer. Overigens wordt bij de invoering van planborden en centrale scheepsadministratie zoveel mogelijk mondeling voorlichting gegeven, ook een van de aanbevelingen van de projectgroep „Spreiding”.



project met lange adem

Een planbord is opgebouwd uit plastic strips met bevestigingsrails.

**Verticaal** is een indeling gemaakt voor de subgroepen van het onderhoudssysteem. Om alle subgroepen te kunnen plaatsen zijn twee strips met elk 35 gleuven boven elkaar geplaatst. Een smallere strip is aanwezig voor aanduiding van de subgroepen. **Horizontaal** is de indeling in maanden, d.w.z. 12 strips per jaar. Vanwege de C.M.S. cyclus zou het bord 5 jaar dienen te omvatten, echter door plaatsgebrek kan dit beperkt blijven tot 3 of 4 jaar met een enkele strip voor het 4e resp. 5e jaar.

In de gleuven van de strips zijn planbordkaarten ingevoerd in drie kleuren.

**Groene kaarten** dienen voor regelmatig terugkerend onderhoud. Op deze kaarten staat vermeld het onderwerp, de subgroep code, de uit te voeren werkzaamheden met verwijzing naar een instructieboek en de tijdsfrequentie van onderhoud. De tijdsfrequenties kunnen echter per schip en type van apparatuur verschillen. Het is dan ook noodzakelijk deze tijden, mits niet stringent vastgelegd, proefondervindelijk te bepalen.

**Gele kaarten** dienen voor officiële inspecties. Op de kaarten is vermeld het onderwerp, instantie welke inspectie uitvoert, Lloyd's nummer, subgroep code en tijdsfrequentie.

**Witte kaarten** dienen om eenmalig voorkomende gebreken, waarvan de uitvoering van reparatie later dan diezelfde maand te verwachten is, te vermelden. Subgroepcode, omschrijving van werkzaamheden, besteldata en ordernummers van eventueel bestelde onderdelen dienen genoteerd te worden.

Bij een eenmalig voorkomend gebrek aan apparatuur, hetwelk niet direct herstelbaar is door b.v. ontbreken van reservedelen, wordt op veel schepen wel een bestelling geplaatst, doch na ontvangst van de goederen de reparatie niet uitgevoerd. Men blijft de tijdelijke oplossing accepteren en laat de goederen opgeslagen liggen. De invoering van een witte kaart voorkomt dit.

Een en ander is mede het gevolg van de kortere contractsduur en het niet herplaatsen van opvarenden op hetzelfde schip, hetgeen een nadelige uitwerking heeft op een optimale planning.

In tegenstelling tot de groene en gele kaarten, welke wederom in het planbord ingevoerd worden, wordt de witte kaart na uitvoering van werkzaamheden vernietigd. Uiteraard dient men zich ervan te overtuigen dat niet te verwachten is dat het geval wederom zal voorkomen. Zo wel, dan dient hiervoor een groene kaart gemaakt te worden met vermelding van tijdsfrequentie en reden van inspectie.

**Vastleggen informatie**

Bij uitvoering van werkzaamheden dient men op de kaarten de datum van uitvoering te vermelden en belangrijke informatie op de kaart vast te leggen en de tijdsfrequentie te toetsen aan de gevonden conditie versus tijd van in bedrijf geweest zijn.

**Hoofd- en hulpmotoren**

Wat betreft de onderhoudsplanning van b.v. hoofd- en hulpmotoren, waarbij de fabrikant een tijdsfrequentie in draaiuren verstrekt, wordt het volgende opgemerkt:

Men dient het draaiuren-saldo waarbij overhaal werd uitgevoerd op de kaart te vermelden. De kaart wordt weer ingevoerd in het bord in de maand dat men minimaal verwacht het volgende saldo draaiuren bereikt te hebben. Bij het bereiken van de desbetreffende maand is slechts een controle nodig of aantal draaiuren behaald is. Zo niet, dan kan de kaart een maand doorgezet worden.

**Check-list**

Werkzaamheden met een tijdsfrequentie van één maand of minder dienen niet in het planbord te worden opgenomen, doch in een aparte maandelijkse of wekelijkse check-list te worden verwerkt.

**Breakdown**

Bij een „breakdown” wordt de bijbehorende onderhoudskaart opgezocht en de tijdsfrequentie aangepast.

**Procedures**

Aan het eind van iedere maand dient een lijst samengesteld te worden van de werkzaamheden zoals vermeld op de kaarten van de volgende maand, met inbegrip van eventuele niet uitgevoerde werkzaamheden van de vorige.

Deze lijst wordt aan de voor de subgroepen verantwoordelijke officieren ter hand gesteld.

Om het goed functioneren van een planbord te verzekeren dient men zich aan de volgende regels te houden:

- Planborden en plankaarten worden door één persoon behandeld (Hwtk.)
- Kaarten moeten deel blijven uitmaken van planbord; zij mogen alleen gebruikt worden voor overnemen en aanvullen van gegevens.
- Planborden moeten in één ruimte worden ondergebracht.

Ondanks alle gegevens, welke in het planbord kunnen worden verwerkt, dient de scheepsleiding de scheepsadministratie (form 63) zoals vastgelegd in het „groene” boek, bij te houden.



# SHELL TANKERS BV

## DFM-organisatie (fleet management)



D. Jongeneel

DFM/1



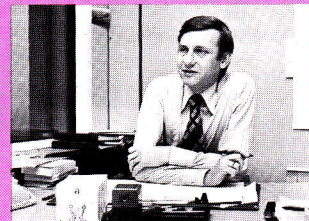
J. J. Osinga

DFM/2



N. J. Doorn

DFM/3



H. J. Kievit



G. C. H. Dijkstra (tijdelijk)

### DFM

FLEET MANAGEMENT HEEFT ALS OPDRACHT OM TEGEN DE GERINGSTE KOSTEN DE VLOOT OP EEN DOELMATIGE EN VEILIGE MANIER IN TE ZETTEN TOT HET VERVOER VAN LADING WAAR EN WANNEER DE GROEP DAT VRAAGT.

Wanneer men in deze zin, die is ontleend aan de taakbeschrijving van de fleet manager, „Fleet management” en „de vloot” vervangt door „de scheepsleiding” en „het schip” dan blijkt duidelijk dat in wezen fleet management en de scheepsleiding een gelijklopende opdracht hebben. Fleet management is de groep in ons bedrijf die staat voor dagelijkse gereedheidstoestand van onze vloot; het grootste gedeelte van deze groep bevindt zich op zee, het coördinerend gedeelte aan de wal is getooid met de indicering DFM, Dutch Fleet Management, en functioneert onder leiding van de heer **Jongeneel**. Als lid van het Management Team van onze maatschappij is hij tevens betrokken bij alle belangrijke beslissingen, ook die welke niet rechtstreeks verband houden met de exploitatie van onze schepen.

In het kader van de algemene opdracht van fleet management moet zeker worden genoemd dat

**Mary Boshoff** naast haar taak als secretaresse van de fleet manager in haar kaartenkamer de bezoekende vlootofficiëren ontvangt en vanuit haar kaartenkamer de vloot voorziet van zeekaarten en nautische boekwerken en de informatie om deze uitgaven up to date te houden. Bezoekers die haar tijdens antichambrenen in de kaartenkamer willen onthalen op zilte folklore zijn van harte welkom; zij dienen echter te beseffen dat zij als dochter en kleindochter van een gezagvoerder op dit gebied wat is verwend.

### DFM/1

Fleet superintendent, met de nadruk op nautische, lading- en schadeaspecten, is de heer **Osinga**, die tijdelijk samenwerkt met de heer **Dijkstra**, die enige jaren geleden ook op deze sectie werkzaam was. Met voor verlof terugkerende 1e stuurlieden worden de bijzonderheden over de afgelopen dienstperiode doorgenomen. Zij die voor een schip zijn genomineerd, zijn overigens welkom om bij een van beiden inlichtingen in te winnen. Met DFM/1 wordt overlegd omtrent plaatsing op bijzondere schepen. De scheeps-performance wordt nauwlettend in de gaten gehouden en er is regelmatig en intensief dagelijks overleg met de

charteraar waarmee zonodig ook onderwaterborstelen wordt geregeld.

Osinga en Dijkstra regelen en behandelen schadeclaims in overleg met de schaderegelaars in Londen. Tevens worden dekrepatries en onderhoud, eventueel in overleg met de vaksecties, geregeld. Bovendien is er contact met Radio-Holland, Scheepvaartinspectie en Liberiaanse scheepsinspectie-autoriteiten. Af en toe worden scheepsinspecties in binnen- of buitenland uitgevoerd. Kortom, zij helpen in alle opzichten mee met kostenbewaking en het efficiënt runnen van de vloot. Last but not least hebben zij, evenals de andere fleet superintendents, ieder beurtelings een week telefoonconsignatie teneinde ook buiten de kantooruren voor de vloot bereikbaar te zijn.

### DFM/2 en 3

Uitvloeisel van de tot voor kort bestaande splitsing in vloot I en II is, dat deze summier taakomschrijving geldt voor zowel DFM/2 – de heer **Doorn** – als DFM/3 – de heer **Kievit**. Alhoewel het één-vlootconcept algeheel is doorgevoerd, is voor deze technisch georiënteerde fleet superintendents de splitsing om praktische redenen nog gehandhaafd. De hoofdtaak is het bewaken van vooral de technische gereedheidstoestand van de schepen. In dit





Mw M. G. P. Boshoff  
DFM/4

DFM/5



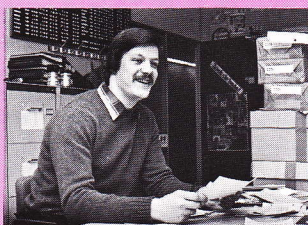
N. C. Mulder



J. H. de Koning



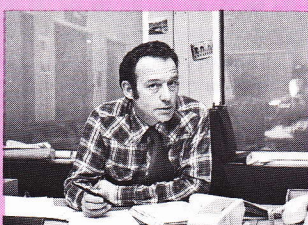
J. C. C. Naerebout



J. C. M. v. d. Kreeke



C. G. M. van Schuppen (opleiding)



R. Knol (tijdelijk)

*De plaats van de DFM-medewerkers zoals getoond in dit overzicht, geeft op geen enkele wijze hun senioriteit aan.*

verband worden verder adviezen verstrekt aan vooral de technische dienst aan boord. In nauwe samenwerking met de DFT-vaksecties bepalen zij omvang en aard van reisreparaties en dokwerkzaamheden.

Beiden prepareren en bewaken tevens diverse budgets, waaronder het dokbudget. Contacten worden onderhouden met b.v. Lloyd's, Scheepvaartinspectie, charteraars en de andere Groepsvloeten. Tijdens gesprekken met alle hoofdwerktuigkundigen, zowel voor als na een dienstperiode aan boord, worden gegevens uitgewisseld en gemeenschappelijke problemen besproken. Zij plegen overleg met de personeelsafdeling omtrent de plaatsing van hoofdwerktuigkundigen.

DFM/4

De beide catering superintendents **Mulder** en **Naerebout** zorgen voor de civiele-dienstzaken, d.w.z. de efficiënte en economisch verantwoorde bevoorrading van onze schepen voor wat betreft voeding, barartikelen, alsmede alle huishoudelijke behoeftigheden. Zij stellen hiervoor de benodigde budgets op en bewaken deze door middel van verantwoorde aankoopadviezen aan de hand van zgn. „port index“-cijfers, die worden samenge-

steld uit prijzen in de voornaamste havens. Tevens adviseren zij gezagvoerders, 1e stuurlieden en hoofden voeding omtrent civiele dienstzaken aan boord, opdat deze dienst zo efficiënt mogelijk functioneert. Ook geven zij administratieve opleiding aan daarvoor in aanmerking komend personeel. De controle op alle civiele-dienstadministratie en rekeningen wordt eveneens door hen gedaan.

De bezetting van de civiele dienst is in de laatste jaren drastisch verminderd, o.a. is de functie van reizend inspecteur vervallen. Om in deze specialisatie enige reserve te creëren werkt de heer **Van Schuppen**, Hovo op onze vloot, zich thans in op het gebied van de kantooradministratie.

DFM/5

In deze sectie – vlootsecretariaat genaamd – worden diverse taken verricht ten dienste van de vloot zelf en van de vlootafdeling als geheel.

De heer **De Koning** behandelt niet alleen aanvragen voor reservedelen, maar regelt ook opdrachten voor tussentijdse reparaties. Verleent medewerking aan vloot superintendents van DFM/2 en 3 en onderhoudt in dit verband contact met de vloot, met reparatiebedrijven en rijksinstellingen. Ook houdt hij er toezicht op dat de Lloyd's surveys

worden uitgevoerd. Forms 63 en 63A worden in al hun facetten door hem behandeld.

De heer **Van de Kreeke** is o.a. belast met het handhaven van de geldigheid van alle voor de schepen benodigde certificaten. Daarbij coördineert hij ook de uitgifte van diverse maatschappijpublicaties, zoals de vlootcirculaires en verzorgt het formulierenbestand. Bij aankoop, verkoop, overdracht van schepen verzorgt hij de overdrachtinstructies en onderhoudt hij contact met het kantoor in Londen, met overheidsinstanties, enz., waaronder incidenteel ook scheepsmakelaars. Dit alles impliceert, dat het ook tot zijn taak behoort dat alle voor de officiële documenten vereiste technische en administratieve gegevens beschikbaar zijn.

Tijdelijk is aan het vlootsecretariaat toegevoegd 1e stuurman **Knol**, die – buiten directe assistentie bij de secretariaatswerkzaamheden – met name is belast met registratie en controle op de performance van de schepen door het verwerken van de Weekly Accountability Reports en het controleren van de cargo statements. De door hem opgestelde overzichten zijn de „yardsticks“ voor vloot management om de algehele prestatie van de vloot te kunnen beoordelen en om probleemgebieden te identificeren.



## Heb je zin om naar Dubai te komen . . . ?



# Uit & thuis

De avond van de 3e januari belde mijn man op en vroeg me of ik zin had om naar Dubai te komen, want hij zou daar over 5 dagen met de „Daphne” passeren. Er zou ook een aflosser komen, dus dan hoefde ik niet alleen te reizen. De dag daarop heb ik 's morgens direct de maatschappij gebeld. Zij zouden alles voor mij regelen en of ik dus de volgende dag even langs wilde komen voor gezondheidspapieren en monstertentjes.

Op kantoor hoorde ik dat mijn vertrek voor de komende zondag was geregeld en dit zou mooi uitkomen in verband met de aankomst van de „Daphne”.

De dag voor vertrek heb ik nog de nodige telefoon-tjes afgehandeld en alles in orde gemaakt voor de reis. Niet zo laat naar bed want de weersverwachting was niet zo best, dus er maar rekening mee gehouden om zo vroeg mogelijk op Schiphol te zijn.

De volgende dag viel er inderdaad, na dagen strenge vorst, regen. Dus liet ik mij al vroeg door mijn zoon naar Schiphol rijden ten einde voor de ergste gladheid daar te zijn en hem in staat te stellen weer veilig thuis te komen. Nog even de burens de hand geschud, terwijl ik zei „morgen zit ik in de zon”, maar dat liep even anders, zoals uit het verhaal zal blijken. De weg was goed te berijden dus dat viel mee, maar even voorbij Leiden zagen we in de verte knipperlichten, dus voorzichtig afremmen en de waarschuwingslichten aan, want het bleek intussen flink glad geworden te zijn. Jawel hoor, tientallen auto's tegen de vangrail en zwaar beschadigd. Dan zie je auto's die ons kort tevoren nog gepasseerd waren. Gelukkig maar dat we op tijd waren vertrokken want de verdere rit moesten wij stapvoets afleggen. Na eindelijk op Schiphol aangekomen te zijn, bleek de vlucht te zijn uitgesteld van 1 uur naar 5 uur. Na het inchecken zoon lief op het hart gedrukt vooral rustig terug te rijden. Na verloop van tijd werd bekend gemaakt dat er nog eens drie uur vertraging bij zou komen. Intussen werd de wachtenden een lunch aangeboden en later een diner, maar men moest wel in de rij staan want niet alleen mijn toestel had vertraging. Inmiddels ontmoette ik ook mijn reisgenoot, Hans Boelee, en samen zijn we gaan eten. Toen we bijna klaar waren ging ons vluchtnummer knippen, dus moesten we toch nog rennen. En ja hoor, daar gingen we eindelijk door de ingang en konden we in het vliegtuig plaatsnemen. Het werd nu toch wel hoog tijd anders zouden we de boot gaan missen.

Toen we goed en wel zaten kregen we de mededeling dat het vertrek nog eens met anderhalf uur moest worden uitgesteld want de vleugels en de staart van het toestel moesten ijsvrij worden gemaakt. Om de tijd te verdrijven kregen we een drankje aangeboden. Ondanks het lange wachten was de stemming toch gezellig, maar deze werd wel op de proef gesteld toen de purser mededeelde, dat we allemaal het vliegtuig moesten verlaten en in hotels zouden worden ondergebracht om pas de volgende morgen 11 uur te vertrekken. Terug door de passencontrole bleek dat we niet de enigen waren. Passagiers voor charters lagen op de banken en leunden tegen elkaar. Wij kregen met nog zo'n 1500 à 1600 mensen een hotel toegewezen, niet gemakkelijk, maar wel goed georgani-

seerd want was je eenmaal aan de beurt, dan kreeg je op je ticket een bewijs dat je met de bus naar Amsterdam naar een hotel werd gebracht en om 9 uur de volgende morgen weer klaar moest staan om te worden opgehaald. Per telex was alles doorgegeven en eenmaal in het hotel lag ik om één uur in bed.

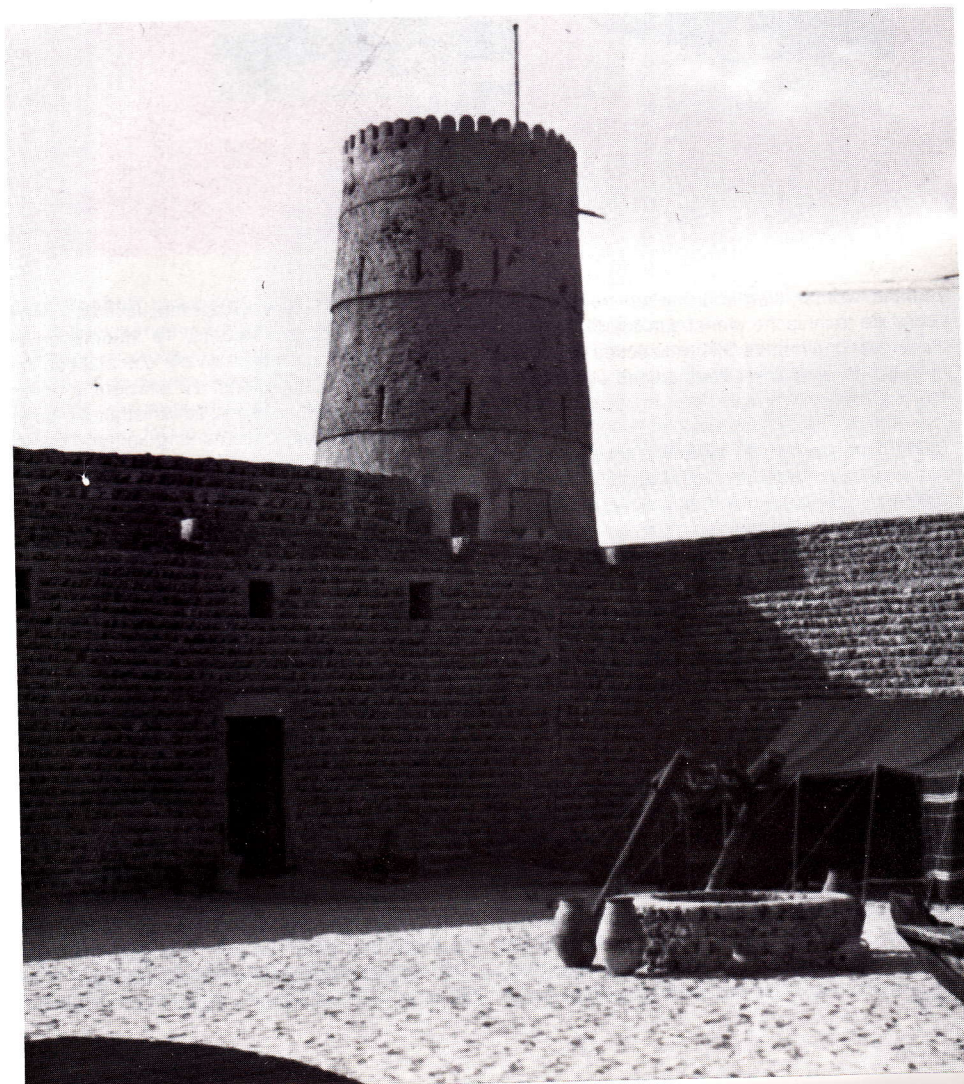
De dag daarop heb ik vanuit het hotel de maatschappij gebeld, of het nog zin had om te gaan. Het advies was om toch maar te gaan, ingeval we de „Daphne” mochten missen zou het schip toch na 2 of 3 dagen weer langs Dubai komen en konden we alsnog aan boord. De maatschappij zou in ieder geval een telegram sturen dat we vertraging hadden. Uiteindelijk vertrokken we van Schiphol, 24 uur later dan het aanvankelijke plan.

Om één uur 's nachts kwamen we aan te Dubai en hoorden van het agentschap dat de „Daphne” de vorige dag om 7 uur 's avonds voorbij was gevaren op weg naar Jebel Dhanna. Iedereen die wel eens in Dubai is geweest om op zee aan boord te stappen, weet wel dat je daar nog zo'n 7 uur voor uit moet trekken. De agent bracht ons naar een goed hotel in de stad. Na wat te hebben gerust zijn we 's middags de omgeving gaan verkennen en ontdekten we een fort dat als museum was ingericht en waar allerlei oude gebruiksvoorwerpen uit de

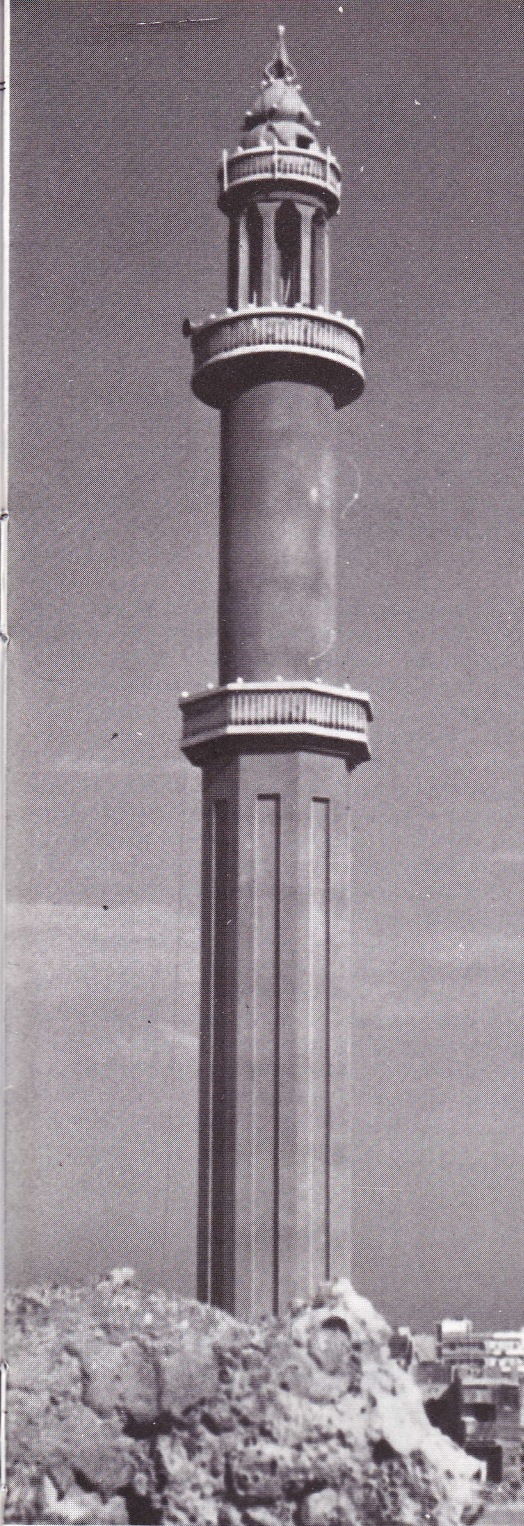
woestijn te bezichtigen waren, zoals kleding, sieraden, wapens, huisraad en tenten. De manier waarop de woongedeelten in de tenten koel werden gehouden, door middel van een soort windhapper, deden mij onmiddellijk denken aan de vroegere manier van gasvrijmaken.

De volgende dag werd van het agentschap vernomen dat we de dag daarop naar Ras al Khaima zouden worden overgebracht, dus we hadden alle tijd om de stad verder te bezichtigen.

Deze is gescheiden door de „Dubai Creek” en de andere kant van de stad is te bereiken via veerpontjes waarop je tegen betaling kon worden overgezet. Er werd druk gebruik van gemaakt en het was even uitzoeken welk bootje wij moesten nemen. Er stond een jochie te wenken of we op zijn bootje kwamen, hij hield drie vingers omhoog, hetgeen betekende, althans naar wij begrepen, dat we voor drie Dirham samen zouden worden overgezet. Later bleek dat we veel te veel hadden betaald want alle passagiers betaalden met muntgeld. De drie opgestoken vingers betekenden dan ook drie Fils, zodat we het honderdvoudige hadden betaald. Eenmaal aan de overkant, zijn we op weg gegaan naar de goudmarkt, niets gekocht, maar eens leuk om te zien, al die winkeltjes afgeladen met gouden sieraden. Ook nog even langs de creek gelopen om te kijken naar de grote houten







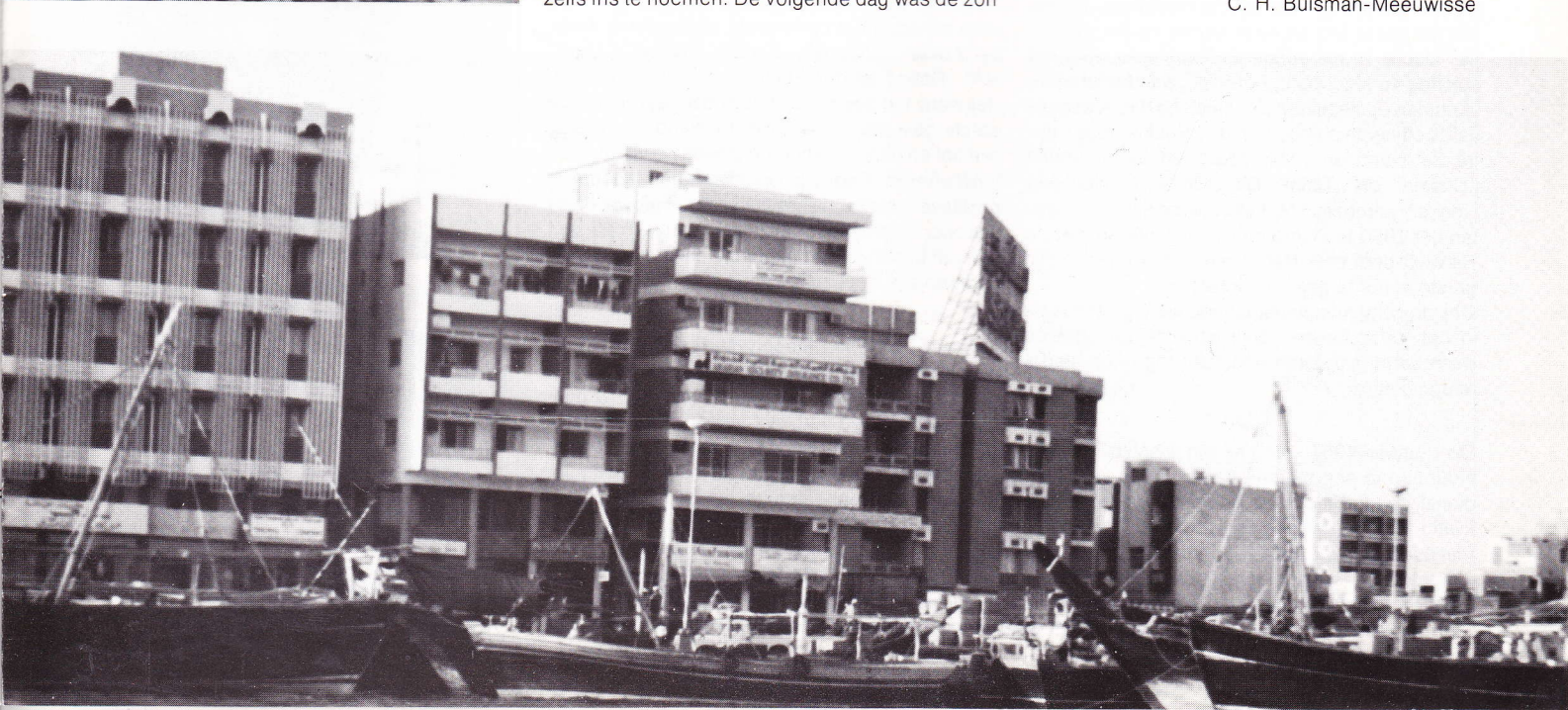
dhows die daar gemeerd lagen. Het was een bedrijvig geheel, jammer dat ze niet met zeilen waren opgetuigd, maar ook deze mensen gaan met hun tijd mee want de scheepjes waren allemaal van een motor voorzien. Weer terug in het hotel hoorden we dat we de volgende morgen om 5 uur gewekt zouden worden dus dat betekende weer vroeg naar bed.

's Morgens om 5 uur uit de veren en om 6 uur op weg naar Ras al Khaima, een autorit van twee en half uur door de woestijn. Het regende en er stond nogal wat wind, zodat de ruiten van de auto al gauw waren aangeslagen door de modder, veel hebben we onderweg dus niet gezien. Ras al Khaima lieten we overigens links liggen en we reden door naar Mina Saqr, het nieuwe station van Gray Swift. Weer langs de passencontrole en maar wachten tot het schip zich zou melden en wij aan boord konden stappen. Inmiddels was de „Gray Swift” met een aantal mensen uitgevaren maar kwam onverrichter zake terug omdat het scheepje niet door de branding kon komen. Ons werd medege-deeld dat er om 11 uur opnieuw een poging zou worden gedaan. Inmiddels had de „Daphne” zich gemeld en kreeg ik mijn man aan de telefoon, dat was dus wel even prettig. Er werd een tweede poging ondernomen om naar buiten te gaan, doch ook deze mislukte, het weer was nog verder verslechterd. Doordat er meer schepen op de rede lagen, zaten er wel 30 mensen te wachten. De mensen van Gray Swift deden hun best om het wachten zo aangenaam mogelijk voor ons te maken, verzorgden een uitgebreide lunch en hielden ons steeds van de gan g van zaken op de hoogte. Om 3 uur 's middags werd een derde poging ondernomen. Gelukkig waren wij niet de proefkonijnen, want de bonken van kerels die het wel probeerden, kwamen onverrichter zake en spierwit weer terug. Voor hen hoefde het niet meer, zij wilden het slechte weer liever in het hotel afwachten.

Door Gray Swift werd dan ook besloten niet eerder weer een poging te wagen dan de volgende morgen maar zolang kon de „Daphne” niet wachten. Ik kreeg mijn man weer aan de telefoon en we zeiden elkaar teleurgesteld goedendag en tot ziens tot over drie dagen, want de orders luiden: geladen naar Mina al Fahal en daarna terug naar Jebel Dhanna. Wij hadden ergens nog geluk, want een deel van de wachtenden ging terug naar Europa, aangezien ook hun schip niet langer kon wachten. Nu werden we naar een nabij gelegen hotel in Ras al Khaima gebracht en rekenden voor ons zelf uit dat we het rendez-vous maar moesten houden op de 14e 's avonds, dan viel het mee als het eerder zou zijn. Het weer was voor de P.G. zelfs fris te noemen. De volgende dag was de zon

er wel. We zijn wat gaan wandelen maar er was niet veel meer te zien dan een in aanbouw zijnde wijk en verder zand, zand en nog eens zand. Zo ging het de volgende en de daaropvolgende dag. Het weer werd steeds mooier en we hadden het zwembad en de zon als afleiding, maar niet te lang in de zon want we hadden nog een winterhuidje. En eindelijk, toen we om een uur 's middags langs de receptie kwamen, zei men dat we om drie uur zouden worden gehaald. Gauw pakken dus en nog even eten want je weet nooit hoe lang de reis zou kunnen duren. Gekleed in lange broek en stevige schoenen om de klim tegen het schip te vergemakkelijken. Tot onze grote verbazing en schrik hoorden we dat we naar het vliegveld zouden worden gebracht om vandaar naar Muscat te vliegen. Wat was er inmiddels gebeurd? Juist! Het schip had een orderwijziging gehad. . . Weer de lange autorit naar Dubai. Mijn reisgenoot maakte zich inmiddels zorgen en zei „ik vertrouw het niet, je hebt een visum nodig voor Muscat en dat duurt in Holland al een maand om hem te krijgen.” Ik kreeg nu ook de kriebels. Ik moet zeggen, het agentschap regelde alles erg goed, maar ook die mensen hebben het druk en hebben niet alleen voor ons te zorgen. Wat wij niet wisten was dat vanuit Muscat alles geregeld was en dat onze visa op het vliegveld klaar lagen. Om vier uur waren we op het vliegveld van Dubai en om half acht zouden we vertrekken. Toen het zo laat was stonden wij er nog terwijl de agent in hevige discussie was bij de passagebalie. Bij de passencontrole weer oponthoud. Wat bleek nu? De vliegmaatschappijen nemen geen mensen mee zonder visum (ze krijgen anders een grote boete). Wij hadden echter alleen een telex waarin stond dat onze visa in Muscat klaar zouden liggen en dat we rechtstreeks naar het schip zouden worden gebracht. De telex werd door de piloot eigenhandig meegenomen als bewijs voor de autoriteiten in Muscat, voor het geval dat de visa er eens niet mochten zijn. Na veertig minuten landden we weer en inderdaad bleek het visum klaar te liggen. Bovendien stond er iemand op ons te wachten. Ik vroeg met enige aarzeling of we naar een hotel zouden worden gebracht want het was inmiddels toch al weer tien uur geworden. Nee, we gingen naar een bootje en werden onmiddellijk naar de „Daphne” gebracht. Dat het nu eindelijk werkelijkheid zou worden. . . En ja hoor, even voor middernacht stapte ik aan boord. Ik moest denken aan het telefoontje van mijn man, „heb je zin om naar Dubai te komen, een rechtstreekse vlucht en binnen 24 uur uit en thuis”. De reis had ruim een week in beslag genomen. . . De volgende dag 's morgens vertrokken we met wederom orderverandering. Bestemming: DUBAI!

C. H. Buisman-Meeuwisse





# Wagner in discussie over ondernemen en mensenrechten



Dat de eventuele samenhang tussen internationaal ondernemen en mensenrechten in één dag kan worden uitgepraat, zal niemand van de ruim driehonderd aanwezigen op een aan dit onderwerp gewijd symposium hebben verwacht. Wel leverde het stof voor een discussie met en tussen de inleiders onderling, hiervoor bijeengekomen in het Haags congresgebouw onder auspiciën van de stichting Maatschappij en Onderneming en het Nederlands genootschap voor internationale zaken.

Daar zaten, op 2 maart jl., aan één podium Fibbe en Wagner als ondernemers, Hordijk van het CNV (als vervanger van de zieke Kok van de FNV) en de politici Den Uyl, Lubbers, Rietkerk en mevrouw Klompé. Dagvoorzitter Verdam constateerde in zijn slotwoord dat zo iets tien jaar geleden niet mogelijk was geweest.

De discussie met de zaal werd niet weinig gestimuleerd door de opmerking van Fibbe, onlangs teruggetreden presidentdirecteur OGEM en commissaris „Koninklijke”, over het verschil tussen politici en ondernemers: U praat er over, wij zitten er midden in. Hij was het ook die een indringend beeld schetste van de gevolgen van een terugtrekken van een industrie uit een land waar het met al zijn „spullen” was gevestigd. Het concrete geval Zuid-Afrika nemend, waaruit de in de zaal aanwezige vertegenwoordigers van de Raad van Kerken Shell liever vandaag dan morgen zouden zien vertrekken, liet mr. G. A. Wagner er geen twijfel over bestaan dat hij dit niet kon adviseren. Niet om de investering in dat land, maar terwille van de eigen mensen ter plaatse.

En zo was er meer dat tot stevige botsing van opinies aanleiding gaf. Straks kan men het allemaal nog eens nalezen in een door SMO uit te geven verslag van deze boeiende dag.

## Met pensioen

Kapitein P. G. C. M. Passieux behaalde het BS-diploma destijds op de Zeevaartschool te Vlissingen en zijn jaar vaartijd bij de VNS. Maar toen hij zijn 3e rang in zijn zak had klopte hij bij ons aan en tekende op 19 maart 1948 een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij. Waarvan een logisch gevolg toen was dat hij kort daarna met de „Oranje” naar Singapore onderweg was en uiteindelijk op 15 mei van dat jaar te Miri als 4e stuurman op de „Saroen” stapte. In die eerste dienstperiode werd het ook nog 4e stuurman „Antonia”, waarnemend 3e stuurman op dezelfde „Antonia” en de „Aldegonda”, „officer in charge” op de „Soekapoera”, extra 3e stuurman „Marpessa” en 3e stuurman „Chama” en „Taria”. Die laatste, destijds een „joekel” van ruim 15000 ton, waar hij op 22 september 1950 te Plymouth van afstapte en met de Harwich-boot naar Nederland reisde om van zijn eerste verlof te gaan genieten.

Ook de volgende dienstperiode werd grotendeels in het Verre Oosten doorgebracht, een gebied waarnaar hij in de jaren sindsdien nog vele malen is teruggekeerd.

Op 1 januari 1957 kreeg hij zijn aanstelling als 1e stuurman in een periode dat hij op de „Felipes” dienst deed. Tijdens de volgende dienstperiode kwam hij in de tweede helft van 1957 ook nog 3 maanden op de „Gastrana” te varen bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Maar zijn „echte” Curaçaose tijd begon september 1959, toen hij aldaar met de „Koscica” arriveerde en

vervolgens een aantal jaren dienst ging doen op de „Berta” en voornamelijk op de sleepboten „Passaat” en „Koraal”. Hij heeft er het zijne toen aan bijgedragen dat lokaal personeel tot stuurman op deze boten werd opgeleid. Vervolgens werd het weer de diepzeevloot en wel achtereenvolgens de „Kenia”, de „Viana” en de „Kabylia”. Op dit schip werd hij in oktober 1966 tot gezagvoerder gepromoveerd, en sindsdien heeft hij nog op vele van onze schepen het commando uitgeoefend, zoals de „Abida”, „Videna”, „Zaria”, „Philine”, „Ondina”, „Dallia” en de „Fulgur”.

Het werd ten zeerste betreurd dat gedurende de laatste paar jaar zijn fysieke toestand te wensen overliet en hem verhinderde steeds als vanouds te functioneren. Door zijn openhartigheid en immer positieve instelling is het duidelijk dat dit ook hemzelf zeer verdroot. Wij vertrouwen, nu hij in alle rust van zijn pensioen kan genieten, dat nog vele goede jaren zijn deel zullen zijn.

De heer W. C. van Megen ging na 3 jaar H.B.S. over naar de School voor Scheepswerktuigkundigen in Apeldoorn en toen de Verklaring VD door hem was behaald trad op 4 januari 1948 ook hij in dienst bij de Nederlandsch Indische Tankstoomboot Maatschappij, maar wel als leerling-werktuigkundige. Wat niet wegnam dat hij op 12 januari daaraanvolgend als waarnemend 5e werktuigkundige aan boord van de „Ceronia” stapte.

Die eerste dienstperiode was overigens dit keer eens niet in Oosterse, maar vooral Westere wateren op – behalve de eerder genoemde „Ceronia”





# Een legioen puzzelaars!

Alle records van de afgelopen jaren zijn gebroken! Een ongekende hoeveelheid enveloppen met oplossingen van de kerstpuzzel kwam bij de redactie binnen. Gelukkig heeft niemand zich iets aange trokken van het foutje dat in de bijbehorende tekst van de puzzel stond, nl. „De sluitingsdatum is 13 maart 1978”. Dit moest uiteraard 1979 zijn. Enfin, we hadden er natuurlijk geen moment aan gedacht dat deze datum serieus zou zijn genomen.

Na telling bleek het aantal oplossingen 165 te zijn en dit overtreft het totaal van het vorige jaar met 54. Als we nog even verder teruggaan zien we dat de puzzel van kerst 1975 slechts 19 (!) inzendingen opbracht. Het jaar daarna kwamen we al boven de honderd en dat is steeds zo gebleven. Voor het eerst zijn we nu de 150 ruimschoots gepasseerd. Met deze opgaande lijn zijn we erg blij; het is voor ons een stimulans om te trachten om in het december-nummer van „Schip en Ka” weer met een interessante nieuwe opgave te komen.

Als je zo die hele stapel oplossingen voor je hebt liggen moet je onwillekeurig denken aan de vele, vele puzzeluurtsjes die hierin zijn gaan zitten. Voorwaar voor velen kennelijk een aangename bezigheid (behalve als het niet zo erg wil lukken...).

## Oplossingen

Eerlijk gezegd dachten we dat de opgave nogal moeilijk was en daarom een aantal puzzelaars zou afschrikken. Deze veronderstelling is dus onjuist gebleken!

Toch waren er nogal wat foute oplossingen en de

— de toen als „Home-Traders” aangemerkte „Perna” en „Rotula”.

En pas na het eerste verlof - tijdens hetwelk hij het A-diploma behaalde - werd het de Oost, waar dan weer de vertrouwde namen op zijn staat van dienstkaart prijken: „Agatha”, „Aldegonda” en „Aletta” en verder de „Omala”, „Paula” en „Metula”.

Een paar jaar later deed hij - ook in de Oost - wederom een half jaar dienst als „Engineer in Charge” op de „Prospector”, over welke periode zeer lovend werd gerapporteerd. Kort daarna, in januari 1957, werd hij als 2e werktuigkundige op de „Rita” geplaatst, op welk schip hij zijn dienstperiode toen volmaakte.

Ruim vijf jaar later, eind december 1962, werd hij met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord van de „Camitia” belast, wat zich gedurende een reeks van jaren op vele van onze schepen heeft herhaald.

Als wij een aantal van die vlooteenheden op een rijtje zetten is het wel duidelijk wat voor ontwikkeling onze vloot in die jaren heeft doorgemaakt: „Katelaysia”, „Atys”, „Diloma”, „Niso”, „Maccoma” en de „Lepton”.

Zijn laatste schip was de „Meta”, waarvan hij op 24 januari jl. in Europoort werd afgelost.

Nu de heer Van Megen, evenals Kapitein Pas-sieux, met ingang van 1 mei 1979 de dienst van onze maatschappij met pensioen gaat verlaten, wensen wij ook hem nog vele jaren temidden van allen die hem dierbaar zijn.

meest voorkomende bleek helemaal in de staart te zitten. Bij 33 horizontaal na het voegwoord „de” moest een Duitse wijn van pourriture nobele druiven worden ingevuld. Dit had moeten zijn „troc-kenbeereauslese” en velen hadden ingevuld „trokkenbeer...”, een kleinigheid natuurlijk maar we konden het niet goed rekenen.

Een nogal eens gemaakt foutje kwam ook voor in 13 horizontaal, het tweede in te vullen woord „tot deze zaak, daartoe (lat.)”. Dit moest zijn „ad hoc” met een „c” en niet met een „k”. De bewuste „c” is terug te vinden in 6 verticaal „onwillekeurige trekking van de gelaatsspieren” zijnde „tic”.

## De trekking

Op dinsdag 13 maart vond de trekking plaats door een lid van de ondernemingsraad. Uit een totaal aantal van 80 goede oplossingen werd als winnaar van de eerste prijs, f 100,—, getrokken:

C. VRIEND (gepensioneerd gezagvoerder)  
De tweede prijs, groot f 50,— ging naar  
H. J. A. DEYMANN (gepensioneerd gezagvoerder)  
en tenslotte de derde en laatste prijs, zijnde f 25,— ging naar  
P. E. v. d. VELD (eerste stuurman).  
Van harte gelukgewenst!

Dank aan een ieder die heeft meegedaan. Vanzelfsprekend ook veel dank aan de maker van de puzzel, de oud-gezagvoerder van Shell Tankers B.V., de heer J. Kramer.

Degenen onder u die denken ook een goede puzzel te kunnen samenstellen moeten dit beslist eens doen. Mocht de beslissing vallen om uw ontwerp te gebruiken als de volgende opgave dan kunt u een boekenbon van f 50,— tegemoetzien als dank voor alle genomen moeite.

## Oplossing kerstpuzzel

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	V	O	U	V	R	A	Y	K	R	E	E	F	T	S	T	A	A	R	T	J	E	S
2	A	Z	I	A	A	T	A	R	A	B	I	E	R	O	R	T	H	O	R	U	I	N
3	N	O	T	A	B	E	N	E	L	U	W	T	E	U	U	R	O	L	E	L	E	I
4	I	N	S	T	A	P	K	E	R	R	I	E	P	R	I	O	R	P	E	I	E	P
5	L	A	T	E	T	S	E	R	M	I	T	R	A	D	O	F	N	E	P	M	A	C
6	L	A	A	T	R	E	E	A	N	N	O	E	A	I	R	I	A	N	L	A	L	O
7	E	S	P	R	A	U	W	A	M	E	N	N	N	N	O	E	N	S	A	A	R	U
8	Y	S	J	E	A	D	O	R	A	T	I	E	Z	E	G	E	G	U	N	N	E	R
9	S	T	E	T	S	O	N	U	B	A	N	D	A	G	E	K	E	L	K	Y	E	G
10	K	O	O	R	D	O	D	R	O	S	T	E	V	E	N	S	L	E	N	K	D	E
11	A	B	R	I	O	P	E	N	M	O	E	D	E	R	E	T	A	V	O	R	S	T
12	A	B	E	L	N	A	R	V	I	K	L	E	L	A	S	E	G	E	R	U	S	T
13	S	E	R	A	D	H	O	C	N	E	L	R	U	N	E	R	E	L	A	T	I	E
14	A	M	E	N	E	E	N	P	A	R	I	G	P	I	S	A	N	G	P	O	L	S
15	S	O	L	A	R	I	U	M	B	U	G	E	L	U	N	S	T	E	R	S	I	C
16	S	T	A	L	S	P	I	E	E	I	E	L	I	M	O	N	E	R	A	A	C	H
17	O	P	A	A	L	A	T	O	L	A	N	Y	S	P	R	A	T	A	L	G	O	A
18	R	U	S	T	A	A	N	L	O	N	T	K	L	A	A	R	E	N	I	G	N	M
19	T	R	E	I	N	L	E	I	B	A	N	D	A	S	B	E	S	T	N	E	E	P
20	I	E	L	G	N	O	M	E	N	L	O	O	M	P	O	R	T	I	E	R	N	I
21	M	E	T	H	O	D	E	T	O	O	N	N	O	O	R	M	A	N	L	E	N	G
22	E	R	E	I	S	E	N	T	R	O	I	S	O	P	T	I	M	A	A	L	O	N
23	N	O	N	N	A	U	D	E	N	G	U	I	T	J	U	T	E	L	A	S	S	O
24	T	E	N	D	E	R	S	T	E	L	S	E	L	E	S	A	N	T	I	R	E	N
25	B	R	O	E	R	S	T	A	N	I	O	L	L	E	N	G	T	E	B	A	C	H
26	A	U	T	O	O	P	E	N	A	L	L	E	R	G	I	E	A	U	L	A	Z	E
27	V	I	A	O	F	E	D	U	C	A	T	I	E	G	E	I	K	R	A	M	E	R
28	A	L	R	I	O	C	E	S	U	U	R	S	T	E	E	N	O	O	K	I	E	M
29	R	U	I	L	O	I	S	E	U	R	A	N	I	U	M	E	L	P	E	R	M	I
30	O	L	S	I	N	E	T	I	T	K	O	L	N	U	K	R	I	A	R	O	E	T
31	I	A	E	T	A	T	A	N	G	R	R	K	A	R	A	T	E	L	I	N	E	A
32	S	A	S	E	K	I	N	D	I	A	D	O	E	E	R	S	T	E	L	I	N	G
33	E	N	T	R	O	C	K	E	N	B	E	E	R	E	N	A	U	S	L	E	S	E



# OVST-NIEUWS

Op vrijdag 9 maart jl. was het weer eens zover! de O.V.S.T. had een feestavond georganiseerd in de vorm van een bingo-dansant. In spanning had de leiding afge wacht hoeveel inschrijvingen er zouden komen daar men als eis had gesteld dat er minstens 50 personen zouden moeten zijn. Deze spanning werd beloond met 85 inschrijvingen. Uiteindelijk bleken er op de avond zelf 78 bingo- en/of dansliefhebbers aanwezig te zijn. De stemming zat er na een kopje koffie en een eerste bingoronde al snel in en het kostte de „Fantasia's" (de band, bestaande uit een drummer, organist en zanger) dan ook weinig moeite om tijdens hun muziek de paren op de dansvloer te krijgen. Na de tweede bingoronde – wederom met prachtige prijzen – was er tijd voor het nuttigen van het voortreffelijk ogende en smakende slaatje (vervaardigd in de

keuken van de heer Koenraads) + een glas rosé.

Na een derde ronde van het „spel met de cijfers" hadden de aanwezigen nog even de gelegenheid om het overvullige aan eten en drinken eruit te dansen met een shake, een polonaise of gewoon een foxtrot. Naar de mening van het O.V.S.T.-bestuur lijkt het mogelijk een avond als deze minstens 1 maal per jaar te herhalen. Maar dan moeten we wel kunnen rekenen op de aanwezigheid van onze leden!

Enkele aanwezigen van de feestavond moesten de volgende dag (zaterdag 10 maart) vroeg op om te gaan vissen op de Noordzee. Verbaasd hadden enkelen al gevraagd of dat vissen wel zou doorgaan i.v.m. de stormachtige weersomstandigheden. Dat was wel de bedoeling, was hun verteld, maar helaas... op zaterdagmorgen waren de enthousiaste vissers zonder voorafgaande afzegging in alle vroegte op de kade aanwezig, maar voor niets. Er is nog geprobeerd vanaf de kant een visje te vangen, maar dat is geen van hen gelukt.

Laten we hopen dat bij een volgende visdag de weergoden de vissers gunstig gezind zullen zijn.

#### Toekomstige activiteiten:

- 4.4 Algemene Iedervergadering
- 6.4 Paasklaverjas
- 21.4 Strandwandeling
- 1.5 Zaalvoetbal
- 5.5 Bowling

## B I N G O

2	27	32	52	64
5	17	40	48	67
13	28	FREE PLAY	56	74
8	24	38	58	70
15	29	44	60	72

### Personeelsfilmvoorstellingen

#### Shell Tankers BV

Naam en voorletter(s): .....

Adres: .....

Woonplaats: .....

verzoekt toezending van een uitnodigingsfolder met inschrijvingsformulier voor de in mei 1979 te houden personeelsfilmvoorstellingen in Theater „Studio 2000" Te Den Haag.

Bon te zenden aan: Shell Nederland B.V., afd. PRI, Postbus 162, 2501 AN Den Haag

### SBS-Shell Briefing Service

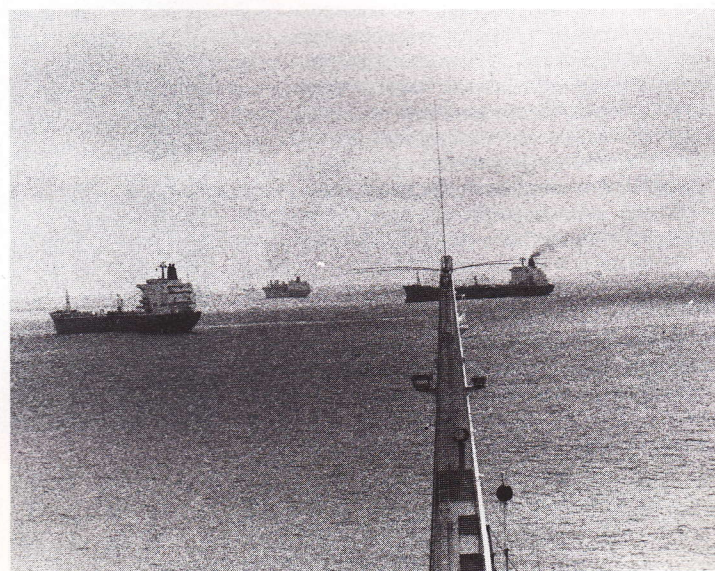
Een van de belangrijkste factoren bij de winning van olie is de druk in het reservoir, het poreuze gesteente waarin de olie is opgesloten. Aanvankelijk is de druk meestal hoog genoeg om de olie via de produktieputten naar boven te stuwen, maar geleidelijk aan zal de druk afnemen en de produktie verminderen. Om dit probleem op te lossen kan men dan gas of water via aparte injectieputten het reservoir in pompen. Ondanks deze secundaire winningsmethoden zal er toch nog een aanzienlijke hoeveelheid olie achterblijven.

Om de winningsfactor te vergroten is

men tertiaire winningsmethoden gaan ontwikkelen, waarbij men o.a. gebruik maakt van chemicaliën, warmte of kooldioxyde.

Men denkt daarmee op den duur nog zo'n 200 tot 400 miljard barrels olie te kunnen winnen.

Hoever het met deze ontwikkeling staat, kunt u lezen in de nieuwste uitgave van de Shell Briefing Service, „Tertiaire oliewinning", de Nederlandse versie van „Enhanced oil recovery". Exemplaren zijn gezonden naar de vloot, terwijl op de informatiestand op de zesde etage extra exemplaren gereed liggen om mee te nemen.



### 3 F's

Drie „F" klasse schepen op hetzelfde moment op de rede van Lagos ten anker is wel een zeldzaamheid te noemen. Begin dit jaar was dat toch een feit en vierde werktuigkundige W. J. Stam, toen dienstdoend op het m.s. „Fossarus", heeft getracht dit ongewone tafereel op de gevoelige plaat vast te leggen. Een heel moeilij-

ke opgave omdat de schepen nogal ver uit elkaar lagen. Twee van hen zijn te zien, de „Fulgur" en de „Fossarina", de derde (de „Fossarus") toont alleen haar voormast.

### Weer honderd

Konden we eind vorig jaar melden dat de „Dosina" de honderd lichteroperaties had volgemaakt, nu ontvingen wij bericht dat de „Zaria" op 17 februari de honderdste lading olie van het Auk veld te Teesport binnenbracht. In totaal werd maar liefst 2.895.550 m<sup>3</sup> aan land gebracht. En dat is nog niet alles want bovendien werd nog 162.500 m<sup>3</sup> z.g. formatiewater meegenomen. Wij wensen officieren en bemanning succes bij het behalen van deze mijlpaal.

### Verhuisd

We hebben een tweetal verhuizingkjes te melden in het kantoor Hofplein. Het is niet de eerste keer dat het secretariaat van de Ondernemingsraad Vloot moest verkassen en het zal wellicht ook niet de laatste keer zijn geweest. Voor diegenen die tijdens een kantoorbezoek even een woordje willen wisselen met de secretaris van de OR Vloot, kan dit nu gebeuren op de 9e etage in kamer 09.10. Het telefoonnummer is ongewijzigd gebleven, namelijk 010-696146.

Ook onze maatschappelijk werkster,

### Dank

*Uitkijgend over het dode, winterse, Zeeuwse landschap denk ik met heimwee terug aan de reizen die ik samen met m'n man mocht maken op de „Dosina" en de „Dallia". Het plezier in Californië, de sprookjesachtige eilanden van de Caribbean, de zonnige dagen op zee. Maar vooral mis ik de sfeer aan boord. De vriendschap en de collegialiteit. Bedankt kapiteins en officieren voor de gastvrijheid. Bedankt gezellen voor al de prettige dagen en het plezier. Bedankt jullie in de kombuis, voor jullie zorg en extra werk met de feestdagen. Ik zal jullie erg missen en hoop ooit nog eens met jullie te varen.*

Lisa van Rooijen.



Mw. Kors, heeft haar kamer op de 7e etage moeten ontruimen. Zij is nu te bereiken op kamer 09.05. Haar telefoonnummer is eveneens ongewijzigd: 010-696105. Indien u haar wilt spreken adviseren wij u om van te voren even een afspraak te maken. Ze gaat nogal eens bezoeken afleggen „in den lande” en in dat geval treft u een lege kamer. De maandag evenwel heeft Mw. Kors gereserveerd voor werkzaamheden op kantoor, zodat zij op deze dag het gemakkelijkst is te bereiken. Ditzelfde geldt trouwens ook voor de donderdagmorgen.

## Smiling Fossarina

Dat mag met recht worden gezegd van onze „Fossarina” die, met alle vlaggen op en aan, het Britse koninklijke jacht „Britannia” voorbij zag varen op 24 februari jl. Zoals een ieder reeds uit de pers zal hebben vernomen, bracht de Britse vorstin in die maand een officieel bezoek aan een aantal Arabische staten, waarvan Dubai aan de beurt was op de dag dat onze „Fossarina” aldaar ten anker ging op de rede. Wij hebben begrepen, dat de opvarenden zich de kans niet lieten ontnemen om van zo nabij het toch wel zeldzame schouwspel van een Koninklijk bezoek, per staschip, gade te slaan.

## Voorlichtingsdag

Wie is er in de gelegenheid alvorens op een schip geplaatst te worden kennis te maken met de toekomstige gezagvoerder? En niet alleen om elkaar even een hand te geven maar uitgebreid met elkaar te praten over de komende tewerkstelling? Dit overkwam een groepje LTS-ers die, vergezeld van hun ouders, op 1 maart in het Shell-gebouw een voorlichtingsdag bijwoonden ter voorbereiding op hun opleiding tot scheepsgezel aan boord van het m.s. Daphne”. Na eerst gedurende 2 weken de „Outward Bound School” te Ulvenhout te hebben bezocht zal de „Daphne” voor een periode van ongeveer 5 maanden hun tijdelijk tehuis worden. Het schip wordt dus tot opleidingsschip gepromoveerd. Als mentor aan boord zal optreden 2e werktuigkundige A. J. Verkerk. Buiten de toekomstige gezagvoerder, de heer J. H. Korsen, waren ook de heren Westerveld en Japin op deze voorlichtingsdag aanwezig.

# Shell helpt

deel 12

Samengesteld in overleg met ANWB, BOVAG, Veilig Verkeer Nederland en de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie.



## Wat u moet weten en wat u mag vergeten over de banden onder uw auto.



### Waarop draait u?

Een ietwat ongewone vraag. We bedoelen uw auto en dan niet de gebruikelijke soort of merk brandstof maar de banden waarop u rijdt. Zeer vitale delen aan een auto! Hoeveel ongelukken, slippartijen en andere narigheid is al niet ontstaan tengevolge van beschadigde of gladde banden? Hoe zit het met de bandenspanning? Wanneer nieuwe banden? Radiaal of diagonaal? Wat is balanceren? Wat te doen bij een lekke band? Allemaal zaken die zeer aanschouwelijk worden behandeld in het deeltje 12 van de serie „Shell helpt”, samengesteld

in overleg met de ANWB, BOVAG, Veilig Verkeer Nederland en de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie. Ook dit nieuwe boekje wordt weer op grote schaal in ons land gedistribueerd. In geval u het gemist mocht hebben — ondanks dat ook onze schepen van een aantal zijn voorzien — is een exemplaar te verkrijgen bij de Shell tank stations. Of aanvragen bij Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., Antwoordnummer 175, 3000 VB Rotterdam. Of bellen 010-696112. Ook vragen over auto's en autorijden blijven welkom op het hierboven genoemde adres.

## Speciale aanbieding

Geschiedschrijving is voor sommigen boeiend, maar als je het goed wilt doen zéér tijdrovend. En als een uitgever zich dan voorneemt om een „Maritieme Geschiedenis der Nederlanden” te doen samenstellen, maar dan echt vanaf het prille begin van onze jaartelling tot vandaag de dag toe, dan is daarvoor niet alleen veel tijd, maar ook veel deskundige hulp nodig. Uitgeverij De Boer Maritiem vond, enkele jaren geleden, een groep uitermate deskundigen op het gebied van, je mag wel zeggen alle facetten van de scheepvaart en de daarmee verbonden historie. Gezamenlijk gingen zij aan het werk, maar met name bij het vierde deel van die Maritieme Geschiedenis — waarin de scheepvaart in de 20e eeuw wordt behandeld — hadden zij toch ook de hulp nodig van andere experts. Onder andere werd rederijen gevraagd mee te werken, waartoe ook onze maatschappij bereid werd gevonden. Aldus kon aan de opkomst en groei van de tankvaart, met al hetgeen daarbij een rol speelt, voldoende aandacht worden besteed.

De vier kloeke delen, waarin alles maar dan ook letterlijk alles over 20 eeuwen maritieme gebeurtenissen en ontwikkelingen in de Lage Landen is samengevat, zijn inmiddels verschenen. Het is een compleet standaardwerk geworden, met vele tekeningen en illustraties, zowel in kleur als zwart/wit. Menigeen — zeker als hij (of zij) historische belangstelling heeft — zal door deze uitgave uitermate geboeid raken. Niet dat men een dergelijke geschiedschrijving moet zien als lektuur die men achter elkaar uitleest. Maar als men een werkelijk volledig overzicht en naslagwerk ter beschikking wil hebben, dan is dit toch een uitgave die alle wensen vervult.

Juist omdat ook onze maatschappij medewerking heeft verleend bij de totstandkoming, heeft de uitgever ons een speciale aanbieding gedaan. In de boekhandel zijn de vier delen verkrijgbaar à raison van f 95 per deel (en dat is dan nog de voor-intekenprijs). Echter, voor zes medewerkers van Shell Tankers B.V. is de complete serie verkrijgbaar met een korting van 40%, d.w.z. f 57 per deel.

Degenen die hiervoor belangstelling hebben en de complete serie willen aanschaffen (dus 4 x f 57) kunnen hun naam opgeven aan de sectie DFP/4, toestel 6127. De „zes eersten” die zich aanmelden krijgen later bericht omtrent de wijze van betaling alvorens de delen toegezonden te krijgen.





# Vlootpersonalia

periode van  
16 februari t/m  
15 maart

## Gehuwd:

17.2: B. C. Visser, gezagv., met mw. S. M. C. van Gaalen;  
1.3.: P. J. T. Knappstein, 4e stm., met mw. R. de Vreeden;  
1.3.: R. V. van Wieringen, 5e wtk., met mw. P. Groot.

## Geboren:

22.2: Anneclaire, dochter van K. Cramer, 3e stm., en mw. N. Cramer-Hoogerwerff;  
23.2: Minke Marjanne, dochter van J. Wassenaar, 1e stm., en mw. H. E. Wassenaar-Scholten;  
28.2: Dennis, zoon van J. Verhagen, 4e wtk., en mw. M. R. Verhagen-Schuurbiers.  
8.3: Mirjam, dochter van B. de Boer jr., 4e stm., en mw. J. de Boer-Ap-elman.

## Aflossingen:

gezagv.: J. Bosman, A. J. Bloem, P. M. de Graaf, A. J. Schumm, J. Priest, H. Unger, P. Cammel, H. H. J. Dijkhuizen;  
1e stl.: N. Venendaal,  
R. W. Overdijkink, P. R. Brunet de Rochebrune, R. van Kranen, J. G. Wientjes, R. J. de Wit, J. de Jager jr;  
2e stl.: J. van Rooyen, P. C. J. Dikkentman, H. van Popta, W. T. van den Berg, L. A. H. Vader, J. Korving, J. F. Casimiri;  
3e stl.: H. V. de Jong, K. P. Cupido, K. Winters, P. Haas, R. Schreuders,

R. J. Moeke;  
4e stl.: A. Schol;  
radio-off.: H. J. van Homoet, A. A. J. Donker, B. Baumann, C. M. Smits, K. Stapper, D. J. Boezaard, K. Keizer;  
hfd.wtk.: O. A. van der Want, J. L. van der Rijst, O. K. Nicolai, J. F. Spiering, G. W. van Essen, H. H. Apfel, C. H. J. van Dijk;  
2e wtk.: W. A. M. Bouma, G. J. van Eyk, F. A. J. Boot, B. Oudkerk, A. Sloot, J. J. Timmers, A. Houwaard;  
3e wtk.: A. Storm, J. Verlinde, H. E. Daniëls, A. B. G. Biesheuvel, P. Dekkers, J. A. Deelen, R. M. van Ham;  
4e wtk.: C. J. Tanis, R. L. J. Collette, C. G. Storm, J. R. Kroos, J. J. de Groot, P. L. M. Akkerman, T. P. J. van Alst, N. C. van den Heuvel;  
5e wtk.: H. Hoekstra, J. H. M. Stoffelen, M. H. Tijdeman, A. H. Bimmel, T. E. Westra, A. Huneman, A. P. P. van den Broek, J. Schillemans, W. G. de Leeuw van Weenen, N. A. Hoek, F. C. Boer, P. Hack, A. Molenaar, J. E. de Fretes, J. J. van der Vlist, P. C. Rijmsus, R. J. H. de Vink, F. Spijker, A. Visser;  
sch.voorman: C. F. M. Hartman;  
sch. vakman 1: L. J. C. van Kuyen, G. van Kuilenburg, C. H. Roozendaal, W. H. Klein;  
sch. vakman 2: C. H. van der Veen,

M. Koning, R. J. Verspoor, S. van der Zee, E. D. van Leeuwen, A. C. Hasenbalg, E. M. Lamers;  
sch. gezel a/w: L. H. A. T. van Dijk, W. A. J. Sikkens, G. J. H. Mulenburg, R. R. van Walstijn, M. Kumentas, C. N. M. Prins, W. Mol, D. van Eenige, L. G. A. Looman, W. H. Reimerink, J. G. Koek, E. J. B. Janssen Afdeweg, K. Bosch, M. A. Rijken, J. Bonte;  
aank. sch. gezel a/w: O. D. Puister, J. C. M. Peeters, J. Vriendjes, H. J. van Zoggel;  
hoofd voeding: M. W. B. Kitzen;  
sch. kok: R. A. de Lange;  
aank. kok: R. Geensen;  
hoofd bediende: F. P. Lommerse, B. J. van Gelderen;  
bediende: H. H. Bollen, J. Breyer, M. F. Velsink, M. A. W. M. de Beer;  
bediende (a/d): G. J. van Rijn, B. W. van Wierst;  
koksmat: A. Veth;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 1e stm. C. P. van Hoek, 3e wtk. G. A. Dieterich, 5e wtk. A. Vastenhoud;  
m.s. Acila: 4e wtk. N. W. Kuilman, 5e wtk. R. G. Ruben, A. G. J. Suyskens;  
m.s. Acmaea: 1e stm. G. M. Schipper, radio-off. H. J. van Leeuwen, wnd. 4e wtk.

## Onze vlootjubilaren:



H. K. Paauw  
gezagv.  
25 jaar op 26.4.79



W. Holwerda  
2e stm.  
10 jaar op 3.4.79



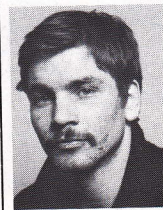
F. van Bommel  
3e stm.  
10 jaar op 4.4.79



A. Jansen  
bediende  
10 jaar op 25.4.79



J. Breyer  
bediende  
10 jaar op 29.4.79



J. G. J. Rebergen  
sch. vakman 2



D. J. Galama  
sch. vakman 2



W. E. M. van Lieshout  
sch. kok  
per 18.2.79

## In dienst getreden vlootpersoneel:

## Bevorderd:



5e wtk. J. Teertstra, sch. vakman 1  
F. W. Bosson, P. M. Hendriks,  
sch. gezel a/w L. H. Kuit,  
hoofd bediende W. M. Beekman;  
**m.s. Dosina:** hfd.wtk.  
J. F. van den Bogaard, 3e wtk,  
J. W. van Velze, 4e wtk. R. Romijn,  
5e wtk. P. C. M. Boonen, sch.  
voorman M. H. Grootveld sch.  
vakman 1 L. van der Velden;

**m.s. Felania:** hfd.wtk.  
N. C. van der Vecht, sch. gezel a/w  
E. B. de Niet, R. J. Ruzette,  
J. Tuinebreyer, aank. sch. gezel a/w  
O. Heerlien, sch. kok G. H. H. Lam-  
mers, bediende W. T. C. Smid, jon-  
gen a/w  
R. W. A. van Loon;

**m.s. Fossarina:** 4e wtk.  
J. R. Spoelstra, sch. gezel a/w  
J. van der Sluis, aank. sch. gezel a/w  
T. Soederhuizen, G. S. J. Metzelaar;  
**m.s. Fulgur:** gezagv. D. M. Mos, 4e  
stm. L. Onderweegs, 3e wtk.

A. M. Vink, sch. gezel a/w  
J. J. Donleben, W. G. J. M. Hoffmans,  
P. L. Watamaleo, J. Brederveld, aank.  
sch. a/w K. van der Sluis, sch. kok W.  
N. Top, Hoofd bediende L. J. Schalk,  
bediende J. A. Wijsman, bediende (a/  
d) J. J. van Grevenbroek, jongen a/w  
H. C. Wessemius;

**m.s. Fusus:** bediende F. Salome;  
**s.s. Khasiella:** gezagv.  
A. J. de Ronde, radio-off.  
J. M. J. M. van der Vorst, sch. vakman  
2 R. J. Sellier;

**s.s. Kylix:** 3e wtk. d.d. 4e stm.  
E. S. Petrusma, 2e wtk.  
G. G. Wolsink, 4e wtk.

J. L. B. de Bruin;  
**s.s. Laconica:** radio-off.

F. K. van Westen;  
**s.s. Lepton:** 2e wtk.

J. B. van Haaster;  
**s.s. Macoma:** 2e wtk.  
H. M. Westerveld, 5e wtk.  
R. J. van der Schans, F. C. Rijckaert,  
sch. gezel a/w H. H. P. van Koppen,  
J. N. H. Steeman, H. Sandifort, aank.  
sch. gezel a/w T. D. D. Pot, jongen  
a/w J. B. L. Renes;

**s.s. Marinula:** 1e stm. R. Hendriks,  
2e stm. A. G. den Dekker, stag. stm.  
P. N. M. Ros, J. A. Uitermark,  
A. J. Achterhuis, radio-off.  
D. Dijkstra, hfd.wtk. J. E. Weidema,  
stag.wtk. P. Molendijk, R. Roor;

**s.s. Mytilus:** 2e stm.  
A. J. W. Rommes, 3e stm.  
F. van Bommel, stag. stm.  
H. E. Becht, J. R. N. de Bode,  
P. Roelvink, radio-off. D. J. Hage,  
hfd.wtk. H. Buiten, 5e wtk.  
K. L. J. van Steenberg, L. J. Keus,  
stag.wtk. H. G. Besselink, J. L. Pool,  
hoofd voeding F. W. A. van Deursen,  
capataz I. Parada Garrido, man. esp.  
J. Lago Alonso, 2<sup>o</sup> man.

A. Lago Alvarez, mar. int.  
O. Alonso Lopez, E. Lago Alvarez,  
J. Lopez Pena, J. L. Martinez Vila,  
J. Rodriguez Goberna,  
A. Sotelo Barroso, F. Zabala Calvino,  
coc. J. L. Pousada Perez, cam. may.  
do. A. Lorenzo Figueiras, cam.  
J. Barros Barros, C. Nogueira Rocha;  
**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, 3e  
stm. P. L. van der Vos, 3e wtk.  
P. A. van Splunter, 4e wtk.  
A. van der Ster;

**s.s. Ondina:** 3e stm. J. J. Smit, 2e  
wtk. P. A. Ankerman, 5e wtk.  
F. X. van Tol, sch. vakman 1  
G. J. C. Dudink, sch. vakman 2  
F. D. P. Croes;

**s.s. Onoba:** 3e wtk.  
P. Naaktgeboren, stag. wtk.  
W. J. Cheizoo, sch. vakman 2  
J. G. J. Rebergen;

**s.s. Patro:** 2e wtk. R. J. Bosman;

H. H. P. F. Janssen, 3e stm. d.d.  
5e wtk. G. J. Koek, sch. vakman 2  
D. Kipperman;

**m.s. Acteon:** radio-off.  
L. Toutenhoofd, hfd.wtk.

C. C. Bartels, 5e wtk. E. M. Bosch;  
**s.s. Capiluna:** 5e wtk. P. R. Schol,  
sch. gezel a/w E. P. Kesauly,

J. Bovenkerk, aank. sch. gezel a/w  
R. P. Boot, bediende H. M. Kok;

**s.s. Capulonix:** gezagv. H. Verbaas,  
hfd.wtk. S. A. Verhage, 4e wtk.

P. C. Telle, sch. kok  
W. E. M. van Lieshout, bediende (a/d)

J. Schrage;  
**m.s. Cinulia:** gezagv. C. Wolse,

3e stm. R. J. E. van Haarst, 2e wtk.  
K. J. Faasse, 5e wtk. R. J. Tielman;

**m.s. Crania:** 2e stm. W. Koeze,  
sch. vakman 1 Q. A. P. de Wit;

**m.s. Dalia:** 4e wtk. d.d. 4e stm.  
W. J. Stam, 2e wtk. W. J. M. Braeken,

5e wtk. H. J. M. Frencken,  
sch. gezel a/w J. G. Klein

Hesselink, aank. sch. gezel a/w  
F. T. M. Pisarowitz;

**m.s. Daphne:** gezagv. J. H. Korsen;  
**m.s. Diadema:** stag. stm.

E. Hogkamer, H. J. Otte,  
C. J. M. Roels, 4e wtk. J. P. de Visser,

stag.wtk. H. L. P. Hutter, hoofd  
voeding A. A. Turkenburg;

**m.s. Diloma:** radio-off. A. Narold,  
2e wtk. G. J. A. de Ruiters, 5e wtk.

W. M. de Vries;

**m.s. Dione:** 1e stm. H. Slot,  
3e stm. J. van der Tuin, stag. stm.

B. de Roos Nieuwkamp, 3e stm. d.d.

**s.s. Sepia:** gezagv. P. B. Hibma, 2e  
stm. R. A. de Boer, hfd.wtk.

S. Neeleman, wnd. 4e wtk.  
G. A. Mellonius;

**m.s. Tagelus:** 1e stm. H. Steenstra,  
wnd. 2e stm. S. S. Abma, stag. stm.

J. B. Weyland, G. A. H. Monkhorst,  
stag.wtk. P. A. Hadjidakis,  
J. van der Wees;

**s.s. Viana:** gezagv. H. N. A. Snel,  
1e stm. J. V. Kruit, 2e stm.

G. van Riet, hfd.wtk. J. I. Brangert,  
3e wtk. R. Bos, 5e wtk.

J. W. van Hoek, sch. vakman 2  
J. Wijschenk Dom, O. A. Koetje;

**s.s. Vitrea:** 2e stm. H. J. de Vries,  
stag. stm. W. van der Sommen,  
D. Reefman, radio-off.

G. H. P. Ribbens, stag.wtk. J. Melis,  
sch. vakman 1 A. van der Windt;

**s.s. Zafra:** 3e stm. J. B. Winkelhuis;  
**s.s. Zaria:** 1e stm. S. Bos, 3e stm.

J. W. H. B. ter Braak, 3e wtk.  
W. H. Hennink, 4e wtk.

E. K. G. Schiefer.

#### Uit dienst getreden:

2e stm.: M. van der Heiden,  
J. M. B. van Kessel;

3e stm.: B. den Heyer;  
4e stm.: J. P. Fölsche;

3e wtk.: H. Wesselman;  
4e wtk.: W. T. van Leeuwaarden,

N. H. Bijl, J. H. van der Sluys;  
5e wtk.: G. J. Brink;

sch. vakman 2: V. H. Heymans,  
J. G. Quaedvlieg.

#### Met pensioen:

gezagv.: K. Drent, J. van der Velden.

#### Overplaatsing:

Hfd.wtk.: G. J. B. Hartman – Shell  
Tankers B.V. walorganisatie;  
2e wtk.: J. Ommering – Nederlandse  
Aardolie Maatschappij B.V. Assen.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: G. C. van Malland – Qatar  
Petroleum Producing Authority;  
4e stm.: F. B. Koek – Chevron  
Tankers B.V.;  
5e wtk.: M. J. Janse – H.A.L.-Beheer  
B.V.

#### Behaalde diploma's:

2e stm. G.H.V.: F. van Bommel,  
P. L. van der Vos, S. S. Abma,  
R. J. E. van Haarst;  
2e stm. G.H.V.-th.: J. Kistenmaker,  
P. C. Mink;

"C": P. A. Ankerman;  
"C-th.": W. van den Dobbelssteen;

"B": R. Romijn, J. L. B. de Bruin;  
"A/B.th.": G. A. Mellonius.

#### In Memoriam

Op 24 februari jl. is overleden  
de heer

#### J. J. C. Tangel,

laatstelijk plv. chef van de  
Sectie Scheepsgezellen.

De heer Tangel verliet de  
dienst der maatschappij in  
1964, na bijna 29 dienstjaren.  
Hij bereikte de leeftijd van 64  
jaar.

#### Mutaties walpersoneel

in de periode 16-2-1979 tot en met  
15-3-1979

#### In dienst



M.i.v. 1-3 G. J. B. Hartman – DFT/3  
(ex ST vlootpersoneel)  
M.i.v. 19-2 Ing. J.H. ten Katen – DFT/3

#### Uit dienst

M.i.v. 1-3 J. M. de Jong – DFT/3  
M.i.v. 1-3 Ing. E. Korevaar – DFT/3



# Praten en papier



## tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 8  
april 1979

**Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie.**

Redactie  
R. Kleijn  
W. N. Wouters 010 - 696127

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

Als je met C. G. M. van Schuppen praat over zijn werk als lid van de vloot-ondernemingsraad, dan ontcom je niet aan het gevoel dat de hoeveelheid praatwerk en papier hem wat is tegengevallen. „Begrijp me nou goed”, zegt – voor de meesten – Kees er onmiddellijk bij. „Ik begrijp best dat een O.R. een overlegorgaan is en dat dit met zich brengt: praten met je achterban en op vergaderingen en het schriftelijk berichten aan niet aanwezige leden en de achterban van hetgeen besproken is. En die communicatie is strikt noodzakelijk, is trouwens een van de pijlers van elke O.R. Daar gaat het dus niet om. Maar wat vergadertechniek betreft, ja, daar hadden wij toch echt geen kaas van gegeten. Dat gaat te omslachtig. Vandaar dat hoog op de prioriteitenlijst voor de nieuw te kiezen leden, enige scholing op dit gebied staat.”

De „chef” – Kees van Schuppen is hoofd voeding – zag overigens in het tekort schieten van communicatie zoals die vroeger was, mede aanleiding om zich destijds kandidaat te stellen. „Weet je, als je maanden met elkaar vaart, dan zit je 's avonds wel eens met elkaar te kletsen bij een potje bier. Maar ook te mopperen over bepaalde regels of situaties. Maar als je dan naar huis gaat en je twee-en-halve maand later op kantoor meldt, dan komt daar niets meer van over. Vandaar dat ik destijds dacht: die O.R. voor de vloot die nu van de grond komt, kan net die „missing link” zijn. Dan komen ze op kantoor – en met name de directie, onze gesprekspartner – ook eens te weten wat er bij ons op de vloot leeft. En met name onder de scheepsgezellen, die ik dus in Groep C vertegenwoordig. Want vergeet nou niet, dat alles wat in een ondernemingsraad naar boven komt, altijd door de directie wordt behandeld, zonder uitzondering. Dus een kans bij uitstek om die „missing link” waar ik het over had, erin te voegen.”

Kees van Schuppen – 35 jaar oud – is een zgn. „vrije” kandidaat, geen lid dus van een bond. En juist omdat hij ook vond, dat de niet-georganiseerden een stem in het kapittel moesten hebben, heeft hij zich destijds kandidaat gesteld. Trouwens, nu weer.

Om nog even op die papierstroom terug te komen, Kees realiseert zich dat bij een ondernemingsraad waarvan de leden over alle wereldzeeën verspreid zitten, schriftelijke gedachtenwisseling noodzakelijk is. Hij vindt wel, dat als er een vergadering in Rotterdam is geweest en hij als niet-aanwezig, varend lid op de hoogte wordt gesteld, het wel eens wat problemen geeft dat hij eerder op de hoogte is van nieuwe ontwikkelingen dan de leiding aan boord. „Daarbij moet je opletten, dat er geen aversie tegen de O.R. komt. Maar aan die situatie kan ik niets veranderen, dat zou de maatschappij dan toch moeten doen.”

Contact met de achterban onderhouden valt niet altijd mee. Toegegeven, heel wat keren gebeurt het aan boord dat collega's om nadere toelichting

vragen, of een punt naar voren brengen. Maar beter zou het zijn als de vlootcollega's er meer een gewoonte van maakten om, tijdens kantoorbezoek, even langs de O.R.-secretaris te gaan. „Het secretariaat dreigt anders een soort klachtenbureau te worden. Men krijgt alleen schriftelijk punten die men – in het secundaire vlak van de arbeidsvoorwaarden – wel eens behandeld zou willen zien. Zou men echter meer het mondeling contact met het secretariaat onderhouden, dan heb je kans dat ook punten naar voren komen – ideeën of suggesties, noem het zoals je wilt – waar zowel de vloot als de maatschappij wat aan heeft.

Terugziend op wat in de afgelopen drie jaar is bereikt, gelooft Van Schuppen dat we toch niet ontevreden mogen zijn. Neem alleen al de nieuwe regeling voor scheepsgezellen wat betreft de pensioengerechtigde leeftijd. Of de verstrekking van veiligheidsschoenen, het verruimen van de mogelijkheden je vrouw te laten meevaren. „Jammer is, dat sommige zaken die we aanroerden, geleidelijk van secundaire arbeidsvoorwaarden naar het CAO-pakket zijn verschoven. Werkkleding bijvoorbeeld. Ik geef toe, dat is wel altijd een CAO-zaak geweest, maar de OR was toch ook bezig aan voorstellen om het bestaande pakket uit te breiden of aan te passen. Maar daar kunnen we nu voorlopig niet meer op doorgaan, want het totale pakket hoort in de CAO-besprekingen. Maar we moeten eerlijk zijn. Andere zaken konden wel goed worden afgerond. De onzekerheid, bij voorbeeld, die er altijd was over het bagagevrijdom voor scheepsgezellen. Vroeger zei de een: 35 kg is het maximum, elders zei men weer: welnee man, 40 of 45, dat is het maximum. Ook op kantoor hoorde je niet altijd hetzelfde. Dat is nu definitief vastgelegd: 40 kg. Ook de gageboekjes voor scheepsgezellen zijn er door. Als men ziet hoe het onderscheid tussen de verschillende rangen op het gebied van secundaire arbeidsvoorwaarden nu wordt weggenomen, dan is in de afgelopen drie jaar door de O.R. het nodige verricht.”

Terugziend is Kees van Schuppen dus niet ontevreden. „Het heeft allemaal wat meer tijd gekost dan we aanvankelijk dachten. Maar we hebben inmiddels zelf ook het nodige geleerd. Natuurlijk moet er nu nieuw bloed in de O.R., nieuwe kandidaten dus. Maar een kern van de oude ondernemingsraad moet over blijven om de lijn door te zetten. Ook daarom heb ik me opnieuw kandidaat gesteld.”

Hij geeft toe, dat het O.R.-werk nog wel eens wat vrije uurtjes van hem vergt. Maar zeker aan boord ziet hij daar niet tegenop. Zonder een ondernemingsraad was een deel van de nu bereikte punten, zeker niet tot stand gekomen. Bovendien, de directie weet nu beter dan ooit wat er leeft onder de mensen aan boord. En dat is het werk meer dan waard geweest.