

SCHEEP



ENNIKA

20e jaargang
nummer 5
januari
1981

BUNKER
BESPARINGS
ACTIE

SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 69 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Twintigste jaargang, nummer 4
december 1980

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

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze 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.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving Druk
Tijl Vorm Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Toespraak	4
Ideeënbus	6
O.R.-vloot	8
Reportage set-up	12
Organisatie Afdeling	
Vlootpersoneel	14
Het tij van tachtig	15
Lessen in simuleren	16
Nieuwe Automatische Radar	
Pluithulp Apparatuur	18
Oorlog Irak-Iran nog van weinig invloed	19
Schoon schip	20
Personalia	22
Malta per bus	24

De nieuwe uniforme barprijzen per 1 januari 1981

Gedurende twee jaar golden op alle schepen dezelfde barprijzen. Als gevolg van verschillende factoren – geheel onderaan nader toegelicht – is er een aanzienlijk nadelig saldo ontstaan. Om dit in te lopen en de in 1981 te verwachten prijs- en koersstrijgingen op te vangen, gelden vanaf 1 januari jl. aan boord van alle schepen van onze vloot de volgende uniforme barprijzen:

Artikel	Prijs in 1981		(was voorheen)
bier	f 0,70*	per fles	(f 0,60)
soft drink	f 0,65*	per tin	(f 0,55)
jenever	f 6,10	per fles	(f 5,65)
whisky standaard	f 9,50	per fles	(f 6,30)
dry gin	f 8,00	per fles	(f 5,70)
vodka	f 6,00	per fles	(f 5,50)
rum	f 7,45	per fles	(f 6,25)
cognac standaard (V.S.O.P.)	f 30,00	per fles	(f 21,00)
port standaard	f 7,90	per fles	(f 5,70)
sherry standaard	f 7,50	per fles	(f 6,50)
vermouth	f 6,50	per fles	(f 5,25)
sigaretten 200 st.	f 9,00		(f 6,75)
tabak 100 gr.	f 3,70		(f 3,00)
sig. papier	f 0,20	per pakje	(f 0,16)
tandpasta	f 2,35	per stuk	(f 2,25)
tandenborstel	f 2,35	per stuk	(f 2,25)
shampoo	f 3,10	per fles	(f 3,00)
luchtpostpapier	f 3,00	per blok	(f 1,50)
enveloppen 25 st.	f 1,50		(f 0,75)
scheepsfoto kaarten	gratis		(f 0,25/0,35)

Oorzaken van het nadelig saldo zoals ontstaan, zijn o.a.

– de prijsstijgingen in de afgelopen periode, waarbij die voor whisky en sigaretten alle verwachtingen overtroffen.

– een gewijzigd aankoopbeleid aan boord, waarbij b.v. 84% van de totale bieraankoop Heineken bier is geweest. Dit merk werd ook aangekocht in havens waar een goede kwaliteit van een ander merk voordeliger kon worden aangekocht. Tevens werden duurdere merken limonade en sigaretten aangekocht.

– wijziging in de consumptiegewoonten. Zo is het verbruik van jenever (de laagst geprijsde drank) fors teruggelopen, waarvoor in de plaats duurdere dranken werden afgenomen.

* Zijn voorlopig 5 cent lager gehouden dan strikt noodzakelijk, in de verwachting dat door beter aankoopbeleid in 1981 deze prijs wellicht nog te realiseren valt.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
1644 (aanv.)	5.12.80	Launch heliservice (PCOR)
1661	11.11.80	Financiële zelfstandigheid schepen
1662	13.11.80	Fin. gegevens i.v.m. geherstruct. gageschaal Eur. scheepsgezellen per 1.11.80
1663	18.11.80	Ship's Reporting systems Manual
1664	18.11.80	Scheepsreglement deel III

1665	27.11.80	Drie min. kortegolf telefonie (PCOR)
1666	28.11.80	Koersen (PCOR)
1667	2.12.80	PLA (PCOR)
1668	5.12.80	Cosmetisch onderhoud
1669	5.12.80	Overlegvergadering Vloot O.R. (PCOR)
1670	9.12.80	Drie min. kortegolf telefonie (PCOR)
1671	9.12.80	Sluiting kantoor tijdens feestdagen (PCOR)

Mededeling

De heer R. A. Risseeuw (hoofdwerktuigkundige) is sedert 17 november jl. in dienst als werktuigkundig inspecteur (DFT/3)



VRIJ UIT ZOMERGIDS 1981 IS UIT

Reductie voor werknemers en gepensioneerden

De nieuwe gids van VRIJ UIT Autovakantie-reizen voor het zomerseizoen 1981 is verschenen en deze gids is weer gratis verkrijgbaar op een groot aantal Shell-stations in het gehele land. Ook naar elk onzer schepen is een exemplaar gezonden. Eevens in voorgaande jaren zal op VRIJ UIT-reizen die geboekt worden door Shell-medewerk(st)ers of gepensioneerden, een reductie worden gegeven. Deze reductie zal 9% van de reissom bedragen en zal in de loop van het seizoen worden uitgekeerd. Dit betekent dat door Shell-medewerk(st)ers wél in eerste instantie de volle reissom aan VRIJ UIT dient te worden betaald. Indien U als Shell-medewerk(st)er of gepensioneerde voor deze reductieregeling voor het zomerseizoen in aanmerking wenst te komen, is het *absoluut noodzakelijk* dat U voor het boeken van Uw reis, gebruik maakt van een speciaal reserveringsformulier, dat voor zeevarenden verkrijgbaar is bij DFP/1 - 010 - 696156 - en voor walpersoneel bij SNV - PRS/i kamer 16.18.

Gepensioneerde collega's dienen hun formulier aan te vragen bij het secretariaat van de VOEKS, p/a Shell Internationale Petroleum Maatschappij, Postbus 162 in Den Haag. Exemplaren van de reisgids kunnen desgewenst worden aangevraagd bij VRIJ UIT,

Postbus 141, 1170 AD Badhoevedorp. U dient daarbij wel te vermelden dat u werknemer, c.q. gepensioneerde van Shell bent.

Het speciale reserveringsformulier bestaat uit twee gedeelten. Het bovenste dient na invulling rechtstreeks te worden gezonden naar VRIJ UIT in Badhoevedorp; het resterende deel stuurt u naar Shell Nederland in Rotterdam,

nadat alle gevraagde gegevens zoals reserveringsnummer, factuurbedrag en vooral het betalingsadres (bank- of gironummer) zijn ingevuld.

Deze verzending naar Shell Nederland zal uiteraard pas kunnen plaatsvinden, nadat men de factuur van VRIJ UIT heeft ontvangen, waarop het reserveringsnummer en het factuurbedrag zijn vermeld.

Mededelingen van het Sociaal Medisch Steunfonds

Jaarlijkse ledenvergadering Afdeling Rotterdam

Uitnodiging tot het bijwonen van de jaarlijkse ledenvergadering op vrijdag 13 maart 1981 in de grote PR-zaal, 2e verdieping van het Shell Gebouw, Hofplein, Rotterdam. Aanvang 16.00 uur. Agenda:

- 1 Opening en ingekomen stukken
- 2 Notulen jaarvergadering 2 april 1980
- 3 Verkiezingen
- 4 Bestuursmededelingen: gang van zaken in 1980, vooruitzichten voor 1981
- 5 Rondvraag en sluiting

Toelichting bij punt 3:

In de loop van het jaar ontstonden in het afdelingsbestuur vacatures door het vertrek van Mw. Spangenberg-Carliet en de heer Thomkins. Daarin is tussentijds voorzien door de benoeming van de heren P. W. Kwant en J. Betzema. Zij zullen hun functies vervullen tot 1985. De heer L. Born, die lid is van het hoofdbestuur en daardoor ook zitting heeft in het afdelingsbestuur, is aan de beurt van aftreden. Hij stelt zich herkiesbaar. De heer A. Nieuwstraten is bereid als tegenkandidaat op te treden. In de ledenraad zijn vacatures ontstaan door het vertrek van Mw. Spangenberg-Carliet en de benoeming van de heer K. Mulder tot hoofdbestuurslid. Het afdelingsbestuur stelt voor in hun plaatsen tot ledenraadslid te benoemen de heren P. W. Kwant en J. Betzema. Twee van onze afgevaardigden in de ledenraad: Mw. M. J. Kors en de heer A. Nieuwstraten zijn aan de beurt van aftreden. Beiden stellen zich herkiesbaar. Het afdelingsbestuur stelt voor hen opnieuw te benoemen. Er zijn in totaal dus 5 functies waarin een benoeming moet plaatsvinden t.w. 1 hoofdbestuurslid en 4 ledenraadsliden. Tegenkandidaten voor de door het afdelingsbestuur voorgestelde personen kunnen tot uiterlijk 28 februari 1981 schriftelijk bij het afdelingsbestuur worden aangemeld.

Wintersport

In verband met het wintersportseizoen vraagt het hoofdbestuur van het Sociaal Medisch Steunfonds de aandacht van haar leden voor het volgende. Zoals bekend brengt het beoefenen van diverse wintersporten extra risico's met zich mee. De eventuele medische kosten welke hieruit kunnen voortvloeien, komen niet in aanmerking voor vergoeding door het S.M.S.

Voorts kan een mogelijke tegemoetkoming in andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd, slechts op basis van corresponderende Nederlandse tarieven plaatsvinden.

Ook voor extra kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis per ambulance of vliegtuig, overkomst van familie etc., kan geen vergoeding worden gegeven.

Gezien het bovenstaande adviseert het hoofdbestuur de leden om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten. Leden die aangesloten zijn bij een Algemeen Ziekenfonds dienen naast het afsluiten van een verzekering ter dekking van bovengenoemde risico's ook gebruik te maken van de faciliteiten van hun Ziekenfonds. Daartoe moeten zij vóór hun vertrek met vakantie een formulier bij het Ziekenfonds aanvragen.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954 (010) 130955 (010) 130956 (010) 130957 (010) 130958 (010) 130959

m.s. Abida	m.s. Dallia	m.s. Felania	m.s. Fusus	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Daphne	m.s. Felipes	s.s. Kylix	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Diadema	m.s. Ficus	s.s. Laconica	s.s. Meta	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Diloma	m.s. Flammulina	s.s. Latia	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Cinulia	m.s. Dione	m.s. Fossarina	s.s. Latirus	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Crania	m.s. Dosina	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Zaria
		m.s. Fulgur		s.s. Onoba	

Toespraak

gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 18 december 1980

Veiligheid

'Extremen raken elkaar' luidt een Frans gezegde. Voor ons was dat in 1980 zeker het geval. Nooit tevoren hebben onze schepen zo vaak en zoveel schipbreukelingen van een gewisse dood gered; maar in 1980 heeft de zee ook twee van onze employés als slachtoffer geëist.

'Fossarus' neemt in maart bij de Seychellen een vissersvaartuig op sleeptouw, 5 geredden; 'Ficus' neemt in oktober op één dag varen van Singapore 133 Vietnamezen op van 2 in nood verkerende scheepjes; 'Fusus' brengt in november een onklaar Indonesisch scheepje met 4 bemanningsleden terug naar zijn thuishaven Bengkulu; 'Acteon' pikt begin deze maand een reddingsloep op met 13 zeelieden van een gezonken schip met als thuishaven Ranong in Thailand; tenslotte werd twee weken geleden ook nog assistentie verleend door de 'Diloma', op een van haar laatste reizen, aan een sportvissersboot uit Key West die op ruim 100 mijl ten noorden van Aruba met 5 opvarenden rondreef. Maar: twee van onze eigen zeevarenden vallen ten prooi aan de zee, namelijk de stagiair Kruitwagen tijdens het zwemmen op het strand van Cotonou en kapitein de Beus – gezagvoerder van de Tagelus – bij het verlaten van zijn schip op de rede van Hampton Roads. In het bijzonder bij dit samenzijn gaan onze gedachten uit naar degenen die hen dierbaar waren. Natuurlijk overschaduwde vooral de laatste gebeurtenis – het eerste dodelijke bedrijfsongeval sinds 1974 – alle overige, minder ernstige bedrijfsongevallen in 1980. Het ziet er naar uit, dat met ongeveer 64 ongevallen met arbeidsverzuim, wij dit jaar lager uit zullen komen dan de 77 ongevallen van vorig jaar. Wel blijft het aantal dagen arbeidsverzuim als gevolg hiervan min of meer hetzelfde, namelijk ± 2100 . Hopelijk merken we volgend jaar het positieve resultaat van de veiligheidsbrillen die aan het overgrote deel van de Nederlandse opvarenden zijn verstrekt. In november zijn de nieuw opgeleide veiligheidsinstructeurs met hun bezoeken aan de schepen begonnen.

PLA

Zelf ben ik in mei en november voor een korte reis meegevaaren met de 'Felania' en de 'Ficus'. Ook heb ik in Singapore de 'Fusus' en de 'Fossarus' bezocht. Ik heb daarbij, zéér tot mijn spijt, moeten constateren dat we niet veel vorderingen maken met het PLA project. Ondanks de

enorme goede wil en inzet van velen zowel aan de wal als aan boord van onze F-schepen, ondanks het vele goede werk en enthousiasme aan boord van onze opleidingsschepen en ondanks de verhoogde frequentie van technische bijscholingscursussen in Pernis blijven wij worstelen met een te gering aantal voldoende opgeleide en vakbekwame Nederlandse scheepsgezellen. Mogelijk wordt dit mede veroorzaakt door de snelle uitbreiding van PLA van vier schepen in 1978 naar acht schepen thans. Maar dit



argument gaat niet op voor de – niet optimale – manier waarop onze plussers worden ingezet. In 1980 waren de eerste gedeeltelijk geïntegreerde officieren operationeel, als 3e stn/4e wtk, met diploma's. En wat merken we? Geen doelmatige inzet. Dat zal in 1981 drastisch moeten veranderen, want de plusser is een van de hoekstenen van onze PLA-ontwikkeling. Ook onze twee aflossystemen SER en SIR, waarmee we experimenteren, zijn nog geen onverdeeld succes. Vooral het laatste, SIR, bedoeld voor alle opvarenden met uitzondering van de vier toprangen, de radio-officier en de HOVO (voor wie SER geldt) scheidt nog grote problemen vooral door de gebleken krapte in de stafpositie. Ook hebt u in een brief die ik u allen toezond kunnen lezen, dat onze verhouding met de FWZ wat betreft het PLA enigszins is vertroebeld. Wij betreuren dat ten zeerste, omdat er van onze zijde generlei opzet tot dit misverstand is geweest. Onze deur naar

de Federatie blijft dan ook open. Laat er geen twijfel over bestaan dat wij met PLA doorgaan.

Natuurlijk wordt het ook in de komende jaren aangepast en bijgesteld, want PLA is een dynamisch project en geen star geheel, maar neemt u rustig van mij aan, dat er zonder rationalisatie geen toekomst is voor Shell Tankers op wat langere termijn.

Vorbereiden op toekomst

We zijn overigens in 1980 meer dan ooit tevoren met onze neus op de feiten gedrukt. Wij moeten ons namelijk meer instellen op vervoer voor derden, dus niet uitsluitend voor Shell maatschappijen varen. Met andere woorden: zuiver commerciële verzorging van de lading is ook bij ons een eerste vereiste geworden. Een facet dat mede tot het stuurmansvak behoort en dat door de gestegen waarde van olie nu juist bijzonder belangrijk is geworden. We merken dat maar al te goed aan het ontstellend hoge bedrag aan ladingclaims. De ladingcijfers vragen dus de grootste aandacht, meer dan een snelle turnaround waar vroeger alle belangstelling op was geconcentreerd. Trouwens, in plaats van snel te laden en lossen liggen onze schepen nu soms weken te wachten, nemen deelladingen in of leveren hun lading in kleine partijtjes af.

Multi-portloading/discharging, vaak gepaard met het wassen met crude oil, stelt steeds hogere eisen. Ik heb dan ook groot respect voor al hetgeen door u op de vloot en aan de wal wordt gedaan om onze positie in de tankvaart te behouden en onze diensten aan derden te kunnen aanbieden.

Met alle onzekere toestanden in de wereld – denk alleen maar eens aan de gespannen situatie in het Midden Oosten – wordt het bepalen van een zekere koers voor de toekomst steeds moeilijker. Jammer genoeg hebben we daarvoor nog geen betrouwbare radarapparatuur beschikbaar.

Zeker is dat wij kansen zullen krijgen in het kolen- of bulkvervoer dat in de komende jaren een grote vlucht zal nemen. Als wij maar concurrerend varen met onze 'Tagelus' dan zie ik daar de eerste mogelijkheden tot verbreding van onze basis. En dan natuurlijk – al is het nu op wat langere termijn na de Algerijnse kous op de kop – gasvervoer, zowel vloeibaar aardgas (LNG) als vloeibaar petroleum gas (LPG). Het komt allemaal heer op diversificatie, m.a.w. niet alle kaarten op het olievervoer zetten. Jammer dat de lichteractiviteiten

op de Amerikaanse kust zijn afgenomen. Lichten is namelijk ook een vorm van diversificatie, waar wij nog steeds alle eer mee inleggen maar nu op wat kleinere schaal. En zo kom ik dan op begin 1981.

1981

In 1981 – laten we ons daar maar op voorbereiden – begint de enige jaren geleden ingezette daling van ons vlootbestand weer wat door te zetten. Na de 'Diloma' staan ook de 'Dione' en 'Dosina' nog op de nominatie voor de verkoop; de 'Kylix' nadert het einde van haar leven en ook wat de 'Sepia' betreft zijn de voorspellingen somber. Wel krijgen we er waarschijnlijk de 'Labiosa' bij en natuurlijk eind 1982 begin 1983 de twee smeerolieschepen, waarvoor ik het contract met RSV in oktober jl. heb getekend.

Onze ruwe-olie tankers boven de 40.000 ton draagvermogen moeten na het van kracht worden van Marpol 1973 en de protocollen van 1978 zijn voorzien van een inert-gas-installatie en een ruwe-olie-wasinstallatie. We hebben daarmee in het jaar dat nu ten einde loopt reeds een begin gemaakt. Bestaande schepen met inert-gasinstallaties werden aangepast en nieuwe installaties geplaatst op de 'Diadema', 'Daphne' en 'Dallia'. Op de 'Onoba' is men nu bezig met de wijziging in Malta en u zult ongetwijfeld met mij onze collega's van wal en vloot die daar zijn prettige Kerstdagen en een voorspoedig Nieuwjaar willen toewensen.

Ook zijn er reeds inspecties uitgevoerd door de Scheepvaartinspectie om een International Oil Pollution Prevention certificaat te verkrijgen voor al onze schepen.

Er zullen in de komende jaren lotron collision avoidance radars van het type Digiplot op onze tankers boven de 10.000 BRT worden geplaatst. Als eerste kregen de 'Macoma', 'Felipes' en 'Onoba' reeds deze, wat men noemt, ARPA's.

In 1981 gaan we ook, zoals aangekondigd, meer aandacht schenken aan het uiterlijk van onze schepen, terwijl de leiding aan boord een grotere zelfstandigheid zal krijgen op het gebied van financieel beheer. We breiden het eigen voedingsbudget uit tot alle schepen terwijl op de 'Niso' en 'Fulgur' bij wijze van proef de verantwoordelijkheid voor het bestellen van stores en spares tot een bedrag van f 10.000 per aanvraag geheel aan het schip wordt overgedragen, dat daarvoor ook budget-verantwoordelijkheid draagt. Voorts doe ik gezien de hoge en nog steeds stijgende bunkerkosten een beroep op alle medewerkers om extra aandacht te schenken aan brandstofbesparing. Kort geleden is daarvoor in onze walorganisatie een nieuwe sectie opgericht, maar zij kunnen alleen niets bereiken. Ze hebben daarvoor de hulp nodig van al onze medewerkers van hoog tot laag. En om u daarvan goed te doordringen kunt u in 'Schip en Ka' lezen wat voor prijzen wij uitloven voor goede ideeën op dit gebied. Met de lange reizen van tegenwoordig hebt u trouwens volop tijd om daarover na te denken.

Lange reizen en dienstperioden

Vroeger golden alleen Kaap-reizen als echt lange reizen. Door de vaartvermindering, kort geleden zelfs een keer tot service speed minus negen, komen er echter steeds meer van die lange reizen. Voeg daarbij nog het wachten op orders en je komt wel in situaties waarvan ik me kan indenken dat de stemming aan boord er niet op vooruit gaat.

Om bij het gewijzigde vaarpatroon het leven aan boord wat te veraangenamen zijn er nieuwe richtlijnen wat betreft het gratis bellen naar huis na 20 dagen als er dan bovendien binnen 10 dagen geen post kan worden verwacht.

Vanaf 1 januari zal aan boord van de 26 schepen met video-uitrusting, het aantal uren Nederlandse TV-programma's dat per luchtpost wordt verzonden, van 3 op 5 worden gebracht. Zodra zich daartoe een geschikte gelegenheid voordoet, zullen ook de 'Diadema' en 'Ondina' van video-uitrusting worden voorzien. Ook zijn de budgets voor de bibliotheken onlangs verruimd.

De lengte van de dienstperioden is langer lang gebleven dan wij hadden voorzien. Ik heb u vorig jaar gezegd dat wij het personeelsbestand zouden opvoeren tot dat voor 40 schepen, zodat we wat ruimer in ons jasje zouden komen te zitten.

Welnu, ondanks actieve rekrutering en het tijdelijk lenen van Britse officieren, is het ons niet gelukt zoveel personeel aan te trekken, dat we voor alle rangen op de reglementaire lengte van 4 maanden zijn gekomen. Debet daaraan is o.a. het verloop in de lagere rangen, met name onder degenen die zijn opgeleid volgens de HTS-structuur en het nauwelijks reageren van reeds varende op vele advertenties die dit jaar geplaatst zijn. Door het aantrekken van meer wachtassistenten, het nog meer intensiveren van onze contacten met scholen en het organiseren van excursies van docenten en leerlingen naar onze schepen hopen wij er in de loop van volgend jaar beter voor te staan. Ik betreur dat wij er op dit punt nog niet zijn en verzeker u dat wij zullen volharden in onze pogingen de numerieke verhouding tussen schepen en opvarenden in gunstige zin te corrigeren.

Ondernemingsraden

Onze beide ondernemingsraden hebben zich in het eerste volle kalenderjaar waarin zij werkten onder de nieuwe wet en met de extra bevoegdheden die hun daarbij werden verleend, constructief met hun taak bezig gehouden. Hun onderlinge samenwerking en die met de Directie is nauwer geworden en nog meer dan voorheen gericht op het welzijn van Shell Tankers, de onderneming wier werknemers zij vertegenwoordigen. Toch ben ik enigzins bezorgd. We moeten er namelijk voor waken dat de raden niet gaan fungeren als een kanaal voor individuele en/of incidentele klachten. Dit ligt – ik stel dat met nadruk vast – niet aan de raden. Ik vrees dat dit verschijnsel wijst op een verstopte

communicatie in de lijn, zowel op de vloot als aan de wal. In dat geval is de enige remedie die, voor het bedrijf essentiële, communicatie via de lijn doeltreffend te verbeteren.

Ondanks het nog nauwer samenwerken van de beide raden vanaf 1982 blijft er behoefte aan goede vertegenwoordigers van het walpersoneel in de raad. Ik doe dan ook een zeer dringend beroep op alle walpersoneelsleden om te zorgen dat die er met de verkiezing van volgende maand komen.

Walorganisatie

Een nieuw gekozen walondernemingsraad is echter niet het enige nieuwe in 1981. U krijgt ook door mijn pensionering per 1 augustus a.s. een nieuwe Directeur. Dit is mijn laatste Kersttoespraak. De beide ondernemingsraden is reeds advies gevraagd over mijn opvolger. U weet dat ook de heren van 't Woudt en Jongeneel in resp. oktober en december 1981 met pensioen zullen gaan. Ik realiseer me, dat het niet gemakkelijk zal zijn voor mijn opvolger om zo snel na zijn functie-aanvaarding al een paar van zijn naaste medewerkers te zien verdwijnen. Maar men het potentieel dat wij bij Shell hebben – en niet in het minst met de kwaliteiten van onze eigen walorganisatie – hoeft dit geen probleem te geven. Er blijven voldoende capabele medewerkers om nieuwe ontwikkelingen te begeleiden. Ik denk dan aan de invoering van een mini-computer op de personeelsafdeling, waarvoor reeds veel voorbereidingen zijn getroffen, aan de voortzetting van het PLA en aan de nieuwe budgettaire verantwoording van de vloot, die, zeker in het begin, door de wal nauwgezet zal worden begeleid.

Ik denk ook aan de komende nieuwbouw en het wijzigen en uitrusten van onze schepen voor de toekomst door de verdere ontwikkelingen met Schip 80 en aan het extra werk dat voor de administratie wordt veroorzaakt door loonmaatregelen en andere overheidsvoorschriften. En zelfs dan is de lijst niet compleet.

We leven nu in een economisch wat moeilijke tijd, een periode waarin wij even wat terugstappen om daarna beter te kunnen springen, zoals een ander Frans gezegde luidt.

We zullen voor de toekomst een beleid moeten voeren, waarin onze tankvaart concurrerend is. Dit kan alleen maar door een hecht samenwerkende wal- en vlootorganisatie, die goed uitgeruste schepen van gedegen opgeleide en op elkaar ingespeelde, compacte bemanningen voorziet. Zo niet, dan zullen we in de tachtiger en negentiger jaren ons vervoer verliezen aan derde-wereld-vloten.

In de hoop dat u dat ook het komende jaar zult kunnen opbrengen, dank ik onze wal- en vlootemployes voor de inspanning en toewijding die zij in het afgelopen jaar hebben getoond.

Ook wensen mijn vrouw en ik u en allen die u dierbaar zijn, heel prettige kerstdagen, een goede jaarwisseling en voor 1981 veel gezondheid en geluk . . . en bovenal: behouden vaart.

Gaat het nu wel of gaat het niet goed met onze ideeënbus? Als je bedenkt, dat bij de laatste vergadering van de ideeënbus-commissie op 20 oktober jl. de ideeën Nos. 520 t/m 524 behandeld werden, dan denk je: 'nou, zo'n aantal is toch niet gek'. Heel anders komt dit getal

over als je bedenkt, dat de ideeënbus bij onze Maatschappij werd ingesteld in 1958. Dus in 23 jaar 524 ideeën, dat is gemiddeld per jaar bijna 23 ideeën. En dat – laten we eerlijk zijn – is niet al te veel. Hoe komt dat nu? Want bij dit – relatief lage – aantal komt nog, dat menig idee

niet eens kon worden beloond, omdat men van een verkeerde veronderstelling uitging, of geen oorspronkelijk idee lanceerde. Andere inzenders ontvingen slechts een aanmoedigingspremie, omdat in ieder geval veel denkwerk in het idee was gestoken.

IDEEËNBUS

Ook op de oktober-vergadering van de ideeënbus-commissie konden twee aanmoedigingspremies worden toegekend, namelijk van f 100 en van f 300.

Naast de ideeën die vanwege het werk dat erin gestoken was, konden worden beloond met een aanmoedigingspremie, werd één idee – No. 524 van 2e werktuigkundige R. H. de Haan – beloond met een bedrag van f 500. Hij zond een tekening van een aan boord vervaardigde eductor in, die een aanzienlijk lagere minimale waterdruk vereist dan gebruikelijk, zodat op bepaalde schepen de butterworth-pomp niet behoeft te worden gebruikt, hetgeen aldaar een bunkerbesparing mogelijk maakt. Geen gek idee, aldus de commissie. Echter, niet geheel origineel. Bovendien, in hoeverre bunkers kunnen worden bespaard, had inzender niet uitgerekend. En dat is jammer, want zoiets verhoogt de kans op een grotere beloning. Bovendien zijn er LP eductors verkrijgbaar in de handel, die goedkoper zijn dan wanneer zo'n eductor zelf wordt gemaakt. Maar toch . . . een suggestie, waarbij bunkerbesparing zeker mogelijk is. En daarom gaat het nu juist in deze tijd van hoge bunkerprijzen. Daarom ook een

Ook wanneer een idee geen al te grote besparing lijkt op te leveren, toch uw suggestie insturen. Berekend op jaarbasis, voor een aantal schepen, kan uw idee toch een niet te verwaarlozen bunkerbesparing opleveren. En voor u kans op een aanzienlijke geldprijs!

De bunkerprijzen vliegen de pan uit, dat weten we allemaal. Per ton HVF (zware olie) is zo'n f 500 al gangbaar. En vergeet niet: dat is per liter al zo'n 50 cent. U betaalt aan de pomp meer voor benzine, da's waar, maar voor die zware brandstof waarvan ettelijke tonnen per dag aan boord worden verbruikt, is 50 cent per liter een stevige prijs. Hoogste tijd dus om met ideeën te komen die

bunkerbesparing mogelijk maken. Was de hoogste beloning die in de afgelopen 23 jaar door de Ideeënbuscommissie kon worden uitgereikt f 1000, in de 'bunkerbesparingsactie' is de Maatschappij bereid totaal f 22.500 aan prijzen beschikbaar te stellen. Brandstofbesparing – energiebesparing dus – leeft in het gehele bedrijfsleven. Ook bij Shell, ook bij Shell Tankers.

En die nieuwe sectie dan?

In het december-nummer heeft u onder 'Mededeling' al kunnen lezen, dat er een nieuwe sectie is opgericht, namelijk DFT/5 – Fuel Economy and Technical Performance Monitoring. Een mond vol voor een sectie die zich in wezen heeft geworpen op alles wat kan leiden tot bunkerbesparing aan boord. Maar het gaat niet alleen om wat sectiechef H. J. Kievit, samen met hoofdwerktuigkundige A. J. Baerveldt en 1e stuurman W. Drost, daar uitdenken en laten uitproberen. Het gaat ook om wat de bijdragen zijn van u, aan boord. Of van de gepensioneerde zeevarenden. Want ook de laatste categorie kan nu meedoen in de 'bunkerbesparingsactie'.

Waar gaat het om?

We zeiden het al: bunkerbesparende ideeën. En dat wil niet alleen zeggen: wijzigingen in machine-installatie en dergelijke. Nee, het gaat ook om mogelijk andere methoden om te laden of te lossen, of om tanks schoon te maken, het gebruik van de inert-gasinstallatie, ladingverwarming, efficiënt gebruik van de kombuisapparatuur, de scheepshuid behandelen, en ga zo maar door. Elk brandstofbesparend idee, van welke (voorheen) varende medewerker ook, is welkom. Wel zelf aantonen, dat bunkerbesparing daarbij mogelijk is en hoeveel dan wel. Daarbij als richtgetal aanhouden een prijs van f 500 per ton HVF – zware olie dus – en f 700 per ton DO/gasoil – diesel of gasolie. Reken de volgens u mogelijke financiële besparing uit over een heel jaar, voor één schip. Kunt u daarbij ook nog schatten hoeveel de kosten zijn van de daarvoor te gebruiken materialen of van de noodzakelijke wijziging aan boord, vermeld dan ook dat bedrag. Dit laatste is

**BUNKER
BESPARINGS
ACTIE**

f 10.000 + f 7.500 + f 5.000 aan beloning!

03434
1944 Meersman

echter niet noodzakelijk om aan de actie mee te kunnen doen.

Wie beoordeelt de inzendingen?

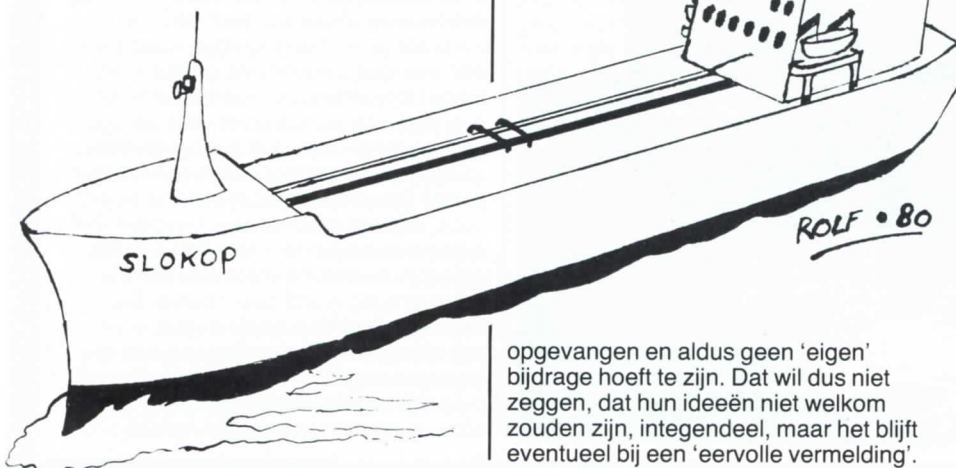
Voor de bunkerbesparingsactie is er een speciale commissie van vier leden, namelijk H. J. Kievit van de nieuwe sectie DFT/5, G. Veldt van DFT/1, C. E. van 't Woudt van DFT alsmede – om neutraliteit absoluut te waarborgen – een deskundige collega van een van de andere Nederlandse Shell-maatschappijen in Nederland. De naam ervan zullen wij in de volgende editie bekend maken.

Hoe zit dat met de prijzen?

Het beste idee (en daar moet wel een behoorlijke besparing mee mogelijk zijn) wordt beloond met f 10.000, waarbij verschuldigde loonbelasting en eventuele premies sociale wetten voor Maatschappij-rekening worden genomen. Eindelijk dus die oude auto inruilen voor een nieuwe (die ook meer kilometers loopt op één liter), of die extra aflossing van de hypotheek verrichten. Of het huis eens even deugdelijk laten isoleren. Of wellicht het geld gebruiken als extra steuntje in de rug bij het aankopen van het eerste huis. Of voor die grote reis met het gezin.

Inflatie of niet: tienduizend gulden is nog steeds een hele som geld. Voorwaarde is wel, dat het een idee is dat behoorlijke bunkerbesparing mogelijk maakt en dat het een oorspronkelijk idee is. Dus niet doorborduren op bunkerbesparingsmethoden die reeds zijn of nog worden uitprobeerde. Of zaken uitwerken die reeds in overweging zijn.

Mochten er onder de verdere inzendingen ideeën zijn die wel aantrekkelijk lijken, maar nu ook weer niet het 'ei van Columbus' of de grote doorbraak betekenen, dan wordt een bedrag van f 12.500 zo eerlijk mogelijk over meerdere inzenders verdeeld door de Commissie Bunkerbesparing. Zijn er wel uitschieters bij, dan wordt de tweede prijs een bedrag van f 7.500 en de derde prijs f 5.000. Bij deze prijzen geldt ook weer dat de verschuldigde loonbelasting en eventuele premies sociale wetten voor Maatschappij-rekening worden genomen.



opgevangen en aldus geen 'eigen' bijdrage hoeft te zijn. Dat wil dus niet zeggen, dat hun ideeën niet welkom zouden zijn, integendeel, maar het blijft eventueel bij een 'eervolle vermelding'.

De voorwaarden nog eens op een rijtje

Deelneming staat open voor alle zeevarenden (incl. gepensioneerde zeevarenden) in dienst van Shell Tankers B.V., alsmede radio-officieren die in de periode januari – mei 1981 dienst doen of hebben gedaan op Nederlandse Shell-tankers. Zeevarenden op kantoor gedetacheerd en leden van het walpersoneel kunnen meedoen 'buiten mededinging'.

Voor prijzen kan men slechts in aanmerking komen wanneer het idee om bunkers te besparen oorspronkelijk is, dus nog niet bij onze Maatschappij beproefd, in overweging, in beproefing of ingevoerd in de praktijk. Tevens is strikt noodzakelijk, dat door inzender de bunkerbesparing op jaarbasis, voor één schip, wordt berekend, waarbij de bunkerprijs moet worden gebaseerd op f 500 per ton voor zware olie en f 700 per ton voor diesel-/gasolie. De jury, bestaande uit de leden van de Commissie Bunkerbesparing, bepalen welk ingezonden idee het beste is en in ieder geval een naar hun mening behoorlijke bunkerbesparing oplevert. De beloning daarvoor is f 10.000, waarbij verschuldigde loonbelasting en eventueel verschuldigde sociale premies voor Maatschappij-rekening worden genomen. Is er onder de inzendingen geen idee dat hieraan voldoet, dan vervalt de hoofdprijs.

Vervolgens worden de twee daaropvolgende ideeën – mits deze van behoorlijk gehalte zijn – beloond met f 7.500 respectievelijk f 5.000, waarbij weer de verschuldigde loonbelasting en eventueel verschuldigde sociale premies voor Maatschappij-rekening worden genomen. Wanneer deze ideeën naar het oordeel van de commissie niet ten volle een 2e of 3e prijs waard zijn, wordt de som van f 12.500 verdeeld over meer dan twee inzendingen. De beslissing van de Commissie Bunkerbesparing is bindend. Ideeën in gesloten envelop richten aan Commissie Bunkerbesparing p/a Shell Tankers B.V., postbus 874, 3000 AW Rotterdam. Niet vergeten Uw naam en privé-adres in de brief te vermelden. De bijdragen dienen voor 12 mei 1981 in het bezit van de commissie te zijn.

Ook na 12 mei 1981 kunnen nog ideeën voor bunkerbesparing worden ingediend, maar dan in het kader van de ideeënbus. Echter, deze vallen buiten deze specifieke actie en komen normaal in aanmerking voor individueel door de ideeënbuscommissie vast te stellen bedragen (wat net zo goed een zeer hoog bedrag kan zijn mits het idee werkelijk de moeite waard is).

Wie kunnen meedoen?

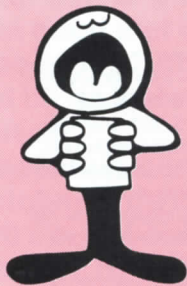
De bunkerbesparingsactie staat open voor al onze zeevarenden, onze gepensioneerde zeevarenden alsmede die radio-officieren die tijdens de duur van de actie op Shell-tankers varen of hebben gevaren. Uitgesloten zijn dus het walpersoneel en die zeevarenden die aan de wal zijn gedetacheerd. Niet omdat wij hun geen prijs gunnen, maar eenvoudigweg omdat op kantoor elk idee, hoe pril ook, al gauw kan worden

Tot wanneer loopt de actie?

Rekening houdend met de mogelijkheid van vertraging in ontvangst van deze editie, twee maanden 'denktijd' en de mogelijkheid van vertraging in de opzending van uw idee, moeten we vier maanden uittrekken. Dus: Uw bijdrage moet binnen zijn vóór 12 mei a.s.

Hoe inzenden?

Uw idee duidelijk omschrijven op papier. Verduidelijk uw suggestie eventueel met een tekening of globale schets, indien nodig (schakel desnoods een collega daarvoor in als u zelf niet goed kunt tekenen of schetsen en dit eigenlijk wel nodig is om uw idee te verduidelijken). Richt uw idee aan de 'Commissie Bunkerbesparing' p/a Shell Tankers, Postbus 874, 3000 AW Rotterdam. Uw idee krijgt dan van de secretaresse van de commissie, Ati den Besten, een volgnummer en thuis, dus op uw huisadres, komt bericht van ontvangst. Uw idee wordt op de eerstvolgende vergadering van de commissie Bunkerbesparing behandeld, waarna u van de bevindingen op de hoogte wordt gesteld, weer op uw huisadres. Wie in de prijzen vallen in de 'Bunkerbesparingsactie', wordt uiteraard in de zomermaanden ook bekend gemaakt in dit blad.



O.R.-VLOOT

De lengte van de dienstperiode blijft een doorn in het O.R.-oog, dat is wel duidelijk gebleken tijdens de vergaderingen op 1 en 2 december jl. Andere punten die ter sprake kwamen waren o.a. de dag van monstering/keuring met daarbij de vraag om duidelijke regels wanneer deze als verlof- en wanneer als werkdag geldt. Verder de verantwoordelijkheid van de 1e stuurman met het formulier 63, de postvoorziening aan boord en de planning-commissie.

Het benodigde aantal O.R.-leden om een 'quorum' te hebben, werd maar net gehaald. De meesten hadden hun reispapieren om naar hun schip te vertrekken ook al op zak, zodat het enige problemen kostte om de CDA, de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, voor de komende twee maanden samen te stellen. Buiten Hans Baard en Nol Witten, die beiden in het komende jaar het secretariaat blijven bemannen, werd daarin gekozen Eric Petrusma. Als vierde lid zal het secretariaat in op 'ad hoc' basis een O.R.-lid moeten zoeken. Ook al waren ter vergadering slechts 13 leden aanwezig, de vrij lange agenda omvatte enkele punten die heel wat stof deden opwaaien.

Postvoorziening

De commissie die, met de nodige onderbrekingen, daaraan de laatste maanden speciale aandacht had besteed, had haar conclusies en aanbevelingen keurig op schrift gezet. Ze werden door de voorzitter van de vergadering – Nol Witten – aan de directie in de persoon van onze directeur en Cor van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel, overhandigd. Een greep daaruit levert het volgende op:

– Voor 98% voldoet de postvoorziening voor zover het de postkamer betreft uitstekend. De inzet en toewijding van betrokkenen onder leiding van Gerard Knijf zijn groot (en dat mocht best eens gezegd worden, vond de commissie).

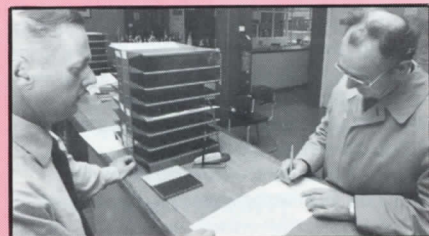
– over het algemeen ligt de schuld van te laat aan boord komen bij de buitenlandse PTT's en de agentschappen.

– De communicatie tussen schip en postkamer is niet altijd optimaal. Als toelichting hierop: vouchers worden soms in een stapeltje door het schip geretourneerd zonder datum en plaats van ontvangst. De kans op lang wachten en orderwijzigingen worden niet door alle schepen aan de postkamer gemeld. Sommige aflossers weigeren post voor hun collega's mee te nemen.

De nodige maatregelen om in een en ander te voorzien zijn voorgesteld, maar nogmaals: ook de medewerking van de leiding aan boord en de aflossers is strikt noodzakelijk. Op aanbeveling van de commissie zal binnenkort, nogmaals, een artikel over de methode van verzending van men name privé-post in dit blad worden opgenomen, met daarbij ook tips voor de scheepsleiding.

Dienstperioden

De O.R.-vloot was teleurgesteld uit het verstrekte kwartaaloverzicht van de lengte van de dienstperiode in de diverse rangen te moeten concluderen, dat de in juni uitgesproken verwachtingen niet bewaarheid zijn geworden. Ook de schattingen in 'Nieuws van Shell Tankers' duiden nog steeds op te lange dienstperioden, dit – en de raad realiseert zich dit terdege – ondanks de vele pogingen die van maatschappijzijde zijn en nog worden gedaan om meer personeel aan te trekken. De Commissie 'Sociaal Beleid' gaat over dit onderwerp toch weer overleg plegen met de directie, omdat de lange dienstperioden en het vroeger dan verwacht uit verlof halen een averechts effect dreigen te hebben (opbouw van een nog groter verlofgoed, groter verloop, enz.).



Dag van monstering/keuring

Deze dag wordt in de gehele Nederlandse koopvaardij (met één uitzondering) als een normale verlofdag beschouwd. Akkoord, zegt de O.R., maar als je voor de top-rangen deze als een werkdag beschouwt, omdat men langs bepaalde afdelingen moet voor overleg, waarom dan niet voor de andere rangen als ook zij voor diverse zaken langs walfunctionarissen moeten gaan? Daar heeft de directie wel begrip voor, wat ook blijkt uit de – blijkbaar niet algemeen bekende – regeling waarbij ook voor anderen kantoerbezoek als een werkdag wordt beschouwd. De raad verzocht daarop de directeur om zijn standpunt ten aanzien van wat als een werkdag moet worden beschouwd, duidelijk aan de desbetreffende afdelingen over te brengen, zodat



geconstateerde onjuiste interpretaties tot het verleden gaan behoren.

Planning-commissies

Fleet manager Jongeneel, die voor dit en het volgende punt ter vergadering aanwezig was, zette voor alle duidelijkheid eerst nog uiteen hoe na 1966 – na de invoering van de algemene werkploeg – de planning-commissie gestalte kreeg. Doelstelling was onder andere te komen tot het verantwoord inzetten van de leden van de A/W op die plaatsen waar zij onder de gegeven omstandigheden het meest nodig waren. De planning-commissie is inmiddels een geaccepteerd instituut geworden en nog steeds noodzakelijk. Met de invoering van PLA is deze commissie op die schepen omgevormd tot een beleidscommissie, maar 'what's in a name?'. Op PLA-schepen vindt de werkverdeling meer plaats binnen het kader van 'werkbespreking', waarbij de beleidscommissie – zoals de naam al aangeeft – zich meer concentreert op het algemene beleid en dat op langere termijn. De belangen van de 1e stuurman vinden daarin als het ware een klankbord.

Dat de functie van de planning-commissie op de overige schepen wel degelijk van even groot belang is en blijft, staat buiten kijf. Noodzakelijk en nuttig blijft de planning-commissie, hoe goed de onderlinge verstandhouding ook mag zijn. Want juist dat wordt soms aangevoerd om van vergaderingen van de planning-commissie af te komen. Komen er aflossingen, dan kan men slechts dankbaar zijn het instituut te hebben gehandhaafd. Trouwens, in de herziene uitgave van het Scheepsreglement deel III zal dit nogmaals worden benadrukt.

Verantwoordelijkheid 1e stm/form 63

Voor een goed begrip: het huidige form 63 is geënt op het Project met Lange Adem. Ingevolge de functie-inhoud van de 1e stuurman is het op PLA-schepen daarbij verantwoord bij aanvragen door stuurlieden niet de handtekening van het hoofd van de dekdienst te vragen. Echter, de O.R. zag wel problemen met deze methode op conventionele schepen, waar de 1e stuurman wel de gehele verantwoording voor de dekdienst heeft, maar nu niet noodzakelijkerwijs behoeft te worden gekend bij de aanvragen. Fleet manager Jongeneel zag het bezwaar niet helemaal, in zoverre dat bij goed functioneren van de planning-commissie alle betrokkenen toch op de hoogte zijn van hetgeen wordt besteld. Bovendien, er is toch wel degelijk sprake van intern werkoverleg bij de dekdienst? Om een lang verhaal kort te maken, de raad adviseerde om op niet-PLA-schepen de 1e stuurman toch alle aanvragen ten behoeve van de dekdienst te laten meetekenen/paraferen.

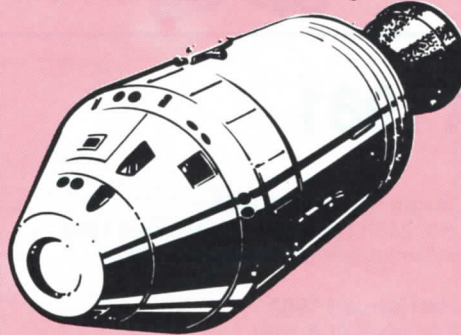
Geen klachtenbureau

Meer en meer komen brieven binnen van de achterban, met individuele klachten. Hoewel er begrip voor is, dat men bij een vermeende klacht zich tot de O.R.-vloot wendt, is het wel degelijk de bedoeling dat men zich in eerste instantie tot de betrokken vaksectie richt. Alleen wanneer het om beleidslijnen gaat, overschrijding van regels, en dergelijke, springt de ondernemingsraad in het geweer. De in het verslag genoemde punten geven duidelijk aan waar de O.R.-vloot zich o.a. mee bemoeit. Ter vergadering is weliswaar ook aandacht geschonken aan een individueel geval, maar daar had het er alle schijn van dat de maatschappij een 'vervroegd gepensioneerde' weer in dienst had teruggenomen. Althans volgens de 'vlootpersonalia' in dit blad. En dat zou een ontwikkeling zijn waar de ondernemingsraad wel degelijk bemoeienis mee zou hebben.

TOR/TOS

TOR is een bekende uitdrukking voor Telex-Over-Radio. TOS is nog niet bekend, maar wordt het wel na ingebruikneming van de bestelde smeeroleschepen. Telex-Over-Satelliet, oftewel satellietcommunicatie. Het apparaat komt op de brug te staan, hetgeen voor de raad aanleiding was te vragen of de bediening door de stuurman van de wacht nu wel verantwoord is. Wordt hij niet te veel afgeleid van zijn primaire taak op de brug en hoe zit het met de geheimhouding? Volgens onze bestuurder is dit beslist niet het geval, omdat het ten eerste niet de bedoeling is dat de stuurman houding betreft: de stuurlieden die het

dit apparaat tijdens zijn wacht bedient. En een binnenkomend bericht kan best wachten tot er gelegenheid is de inhoud ervan even door te nemen. Wat geheim-



apparaat mogen bedienen, hebben in ieder geval geheimhoudingsplicht, want zij dienen ook het Algemeen Radio-Telefonie-certificaat te bezitten. Een bezoeker aan de brug kan het niet lezen, omdat er bij voorbeeld een kap over kan worden gezet. Toch zou de O.R.-vloot best wat meer informatie van de achterban willen hebben over dit onderwerp. U weet het adres: Secretariaat O.R.-vloot, p/a Shell Tankers. Of bellen: 010 – 696146



Werkoverleg

We schreven het al in het O.R.-verslag in de december-editie: de raad wil meedenken en meepraten over de groeiende werkoverlegprocedures, de training in overleg, enz. De bestuurder zag dit niet zo zitten. Werkoverleg vindt nu plaats in de vorm van 'werkbespreking', het werkoverleg moet eigenlijk nog van de grond komen, aldus onze directeur. En dat kan de raad toch wel vanuit de sociale-beleidscommissie begeleiden? De O.R.-vloot liet zich echter niet vermurwen, en wil op korte termijn een 'commissie werkoverleg' voorbereiden, juist omdat het er naar uitziet, dat het door de maatschappij bedoelde werkoverleg wel eens van groot belang zou kunnen worden. Met het Regionaal Opvoedingscentrum van de Shell vindt overleg plaats over de vraag of daar in 1981 cursussen gegeven zouden kunnen worden.

Trillingen F-schepen

Door Van 't Woudt, hoofd van de technische en nautische dienst, en Hoogendijk van de veiligheidssectie, werd het reeds geruime tijd geleden uitgebrachte rapport omtrent metingen aan boord van een F-schip ter vergadering toegelicht. Er is thans een maatschappij-enquête gaande op de F-klassers, maar nog niet voldoende rapporten zijn ontvangen voor een gefundeerd oordeel. Men zoekt overigens de oplossing vooral in het vlak van de beladingstoestand. Echter, de O.R.-vloot meent dat – vanwege het geringe resultaat van wijzigingen daarin zoals reeds proefondervindelijk vastgesteld – er meer kans op succes is door veranderingen in toeren-tal en/of pitch van de schroef.

Wie?

Wie heeft nog punten te melden omtrent 'Leefbaarheid aan boord tijdens dokking'? Voor de bespreking van dit agendapunt op de a.s. februari-vergadering zijn reeds rapporten en suggesties binnengekomen. Mochten er echter nog meer gedachten hieromtrent leven, stuur ze dan in.

O.R. allerlei

– Niet alleen F-klasse schepen zullen ruimer in Maatschappij-bibliotheek-boeken komen te zitten (paperbacks die jaarlijks worden verstrekt), ook voor de conventionele vloot is het budget praktisch verdubbeld.

– Zijn in de technische en nautische bibliotheek aan boord boeken van te oude druk, dan dient de scheepsleiding om vervanging te verzoeken.

– 'Ziek zijn, beter worden', aldus een kop in het O.R.-vloot-verslag in de oktober-editie. Naar aanleiding van dit punt zijn er besprekingen geweest tussen vertegenwoordigers van de personeelsafdeling, de Medische Dienst en Marianne Kors, de maatschappelijk werkster. De daarbij opgebrachte suggesties zullen hopelijk leiden tot een beter contact met onze zieken, onverschillig van welke rang.

– Er zijn verschillende alternatieven om de meevoerrekening te vereenvoudigen en rechtvaardiger te maken (het loterij-element eruit). Wanneer meer definitief een voorstel aan de bestuurder wordt gedaan, zullen ook alle financiële consequenties terdege moeten worden doorgenomen. Daardoor zal er nog geruime tijd mee gemoeid zijn voordat nadere mededelingen hierover volgen.

– Omdat op de nieuwe smeerolieschepen PLA zal worden doorgevoerd, is gevraagd om rekening te houden met wensen uit de praktijk. Dit is toegezegd op voorwaarde dat men zich daarbij bewust moet zijn van de kostenrestricties. Net als bij de bouw van een woning, kost iedere verandering in het algemeen plan zoals goedgekeurd, geld.

– Omdat de PLA-commissie niet bepaald overtuigd was geraakt, dat gedane beloften altijd waar worden gemaakt, is hierover eens vrijelijk met de directie gesproken. Naar aanleiding van toezeggingen, met name wat betreft de honorering, plaatsing en inzet van 'plussers' in de toekomst, zet de commissie het overleg met vertrouwen voort.

– De O.R.-vloot is thans een stap verder gevorderd met zijn poging lid te worden van de Centrale Ondernemingsraad van de Shell. Ook met de O.R.-wal zijn nog besprekingen gaande hoe de in

Noordwijkerhout gemaakte principe-afspraken in de praktijk kunnen worden gebracht.

– De barprijzen zijn, zoals elders in deze editie opgenomen, per 1 januari 1981 verhoogd. De O.R.-vloot was erkentelijk voor de mededeling daaromtrent van maatschappijzide, maar bracht naar voren, dat de feitelijke hoogte van de barprijzen geen onderwerp van discussie is binnen de raad, zolang het principe van vaststelling van deze prijzen niet wordt gewijzigd.

– Alvorens personeelsplanning per computer in DFP/1 wordt ingevoerd krijgt de O.R.-vloot op zijn verzoek een overzicht van de gegevens die worden opgenomen. De raad verwacht ook dat eventuele veranderingen die later worden ingevoerd, worden gemeld, dit ter bescherming van de 'privacy' (medische gegevens bij voorbeeld). Overigens komt de computer niet vóór de zomermaanden.

– Met betrekking tot de invoering van de nieuwe conduite-formulieren werd medegedeeld, dat nog enkele punten in het formulier (en de daarbij behorende handleiding) moeten worden verwerkt. Zij zullen begin 1981 naar de schepen worden gezonden.



RAAMAGENDA 1981

Begin februari 1981

Terugblik PLA 1980
Goedkeuring OR-jaarverslag 1980
Veiligheid aan boord
Leefbaarheid aan boord
Drankgebruik en rapportage

Eind maart 1981

Benoeming commissarissen (vacatures Hart en Warnink)
Regeling OR-verkiezingen (januari 1982)

Half mei 1981

Financieel Jaarverslag 1980
Sociaal Jaarverslag 1980
Benoeming commissaris (vacature Werner)

Eind juni 1981

Vorbereiding scholing en vorming nieuw gekozen OR (februari 1982)
Stand van zaken PLA

Begin september 1981

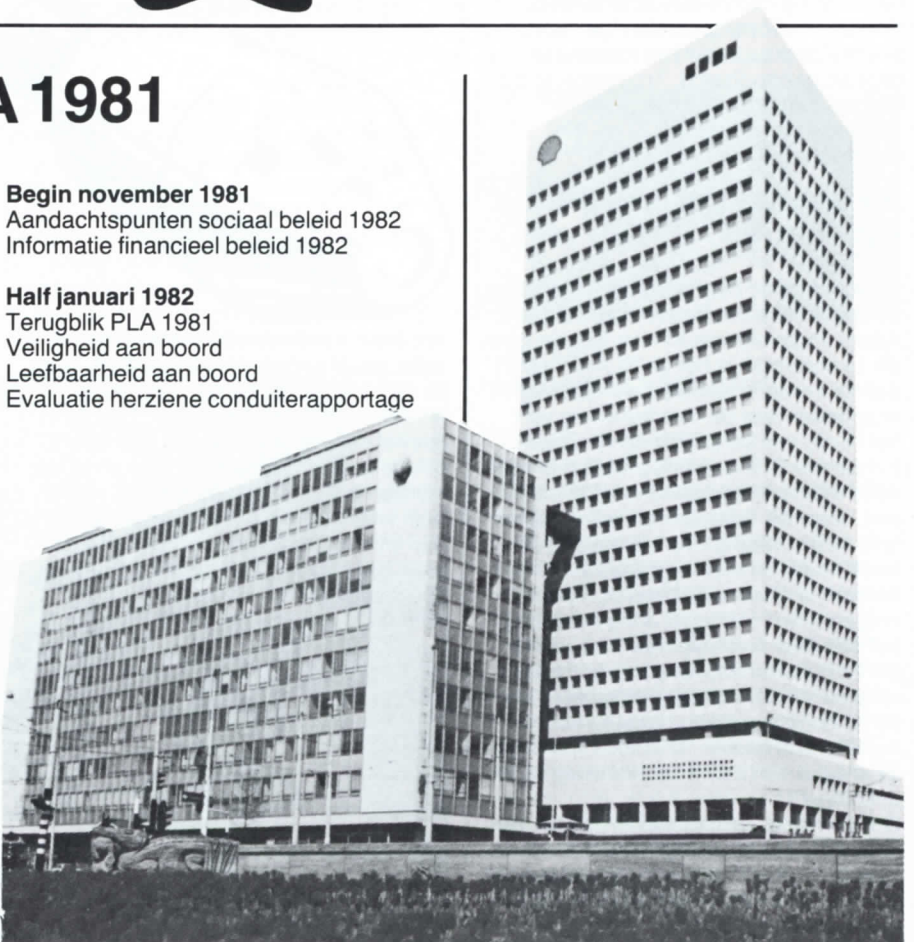
Benoeming commissaris (vacature Montijn)
Concept raamagenda 1982
Ervaringen met inhuren lokale werkrachten (circulaire 1635)

Begin november 1981

Aandachtspunten sociaal beleid 1982
Informatie financieel beleid 1982

Half januari 1982

Terugblik PLA 1981
Veiligheid aan boord
Leefbaarheid aan boord
Evaluatie herziene conducerapportage



Derde kwartaal 1980 lager

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke Shell Groep over het derde kwartaal van 1980 bedroeg pond sterling 391 miljoen en was daarmee aanzienlijk lager dan het resultaat van pond sterling 720 miljoen over dezelfde periode van vorig jaar. Bij het vergelijken van de cijfers over deze kwartalen en over de eerste negen maanden moet echter rekening worden gehouden met het effect van de door de meeste Shellmaatschappijen toegepaste 'first-in first-out' (fifo) methode van voorraadwaardering, met het effect van valuta-omrekeningen en met het feit, dat het netto-resultaat over het derde kwartaal van 1979 gunstig werd beïnvloed door het vrijvallen van fiscale voorzieningen in het Verenigd Koninkrijk. Aldus gecorrigeerd, was het nettoresultaat over het derde kwartaal 23% lager dan over dezelfde periode van vorig jaar, terwijl het over de eerste negen maanden van beide jaren op hetzelfde niveau bleef.

Hoewel het conflict tussen Iran en Irak de in het derde kwartaal bestaande verhouding van vraag en aanbod heeft verstoord, wordt niettemin verwacht dat het, dank zij de hogere productie van sommige OPEC-landen en de aanwezigheid van grote voorraden, over het algemeen mogelijk zal zijn aan de wintervraag naar olie te voldoen. Toch moeten de krachte op de vrije markt, een

gevolg van meer contracten op regeringsniveau, en de onevenwichtige situatie inzake de verdeling van de beschikbare ruwe olie tussen landen en oliemaatschappijen, als een bron van zorg worden beschouwd.

BUNKER BESPARINGS ACTIE

U heeft een idee om, pakweg, een 1/2 ton brandstof te besparen? Bij zware olie betekent dat $\frac{1}{2} \times f 500 = f 250$. En wanneer die besparing $8 \times$ per jaar kan worden bereikt, wordt het al $8 \times f 250 = f 2000$. Kan het op een bepaalde klasse schepen, dan wordt het nog meer. Zeg, voor de F-klassers: $8 \times f 2000 = f 16000$ per jaar.

Niet schromen dus met het inzien van een op het eerste gezicht bescheiden suggestie. Op pag. 6 en 7 leest u meer over de bunkerbesparingsactie en de geldprijzen die er voor u mee te verdienen zijn.

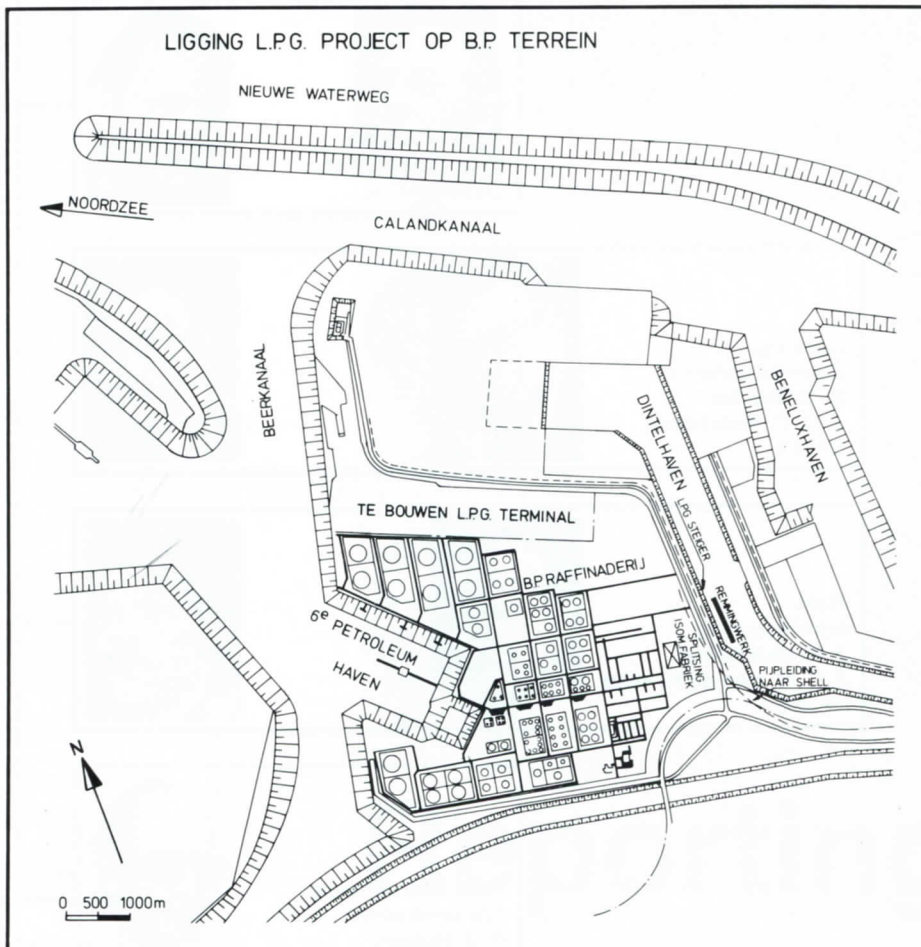
BP/Shell LPG-terminal verkrijgt goedkeuring

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben besloten goedkeuring te verlenen aan de bouw van BP/Shell LPG-terminal in Europoort in het kader van de hinderwet en de wet luchtverontreiniging. De terminal zal worden gebouwd aan de hand van een BP-ontwerp en zal geheel voldoen aan de strenge eisen van de overheid.

Er zal een speciale haven worden aangelegd voor de aanlanding van LPG, om schepen met een capaciteit tot 75.000 m³ te ontvangen. De opslag zal geschieden in twee geheel gekoelde dubbelwandige tanks, met een inhoud van 60.000 m³ elk.

De raffinaderijen van Shell en BP zullen ieder door middel van een pijpleiding met de terminal worden verbonden. Een daarvan transporteert LPG naar de aangrenzende BP-raffinaderij, alwaar voorzieningen voor het transport over de weg, per spoor en over het water zullen worden getroffen.


De bouw van de ± hfl. 300 miljoen kostende terminal zal naar verwachting volgend jaar beginnen en begin 1984 worden voltooid.



Shell Tankers b.v.

**GENERAL
MANAGEMENT**
M. L. C. van Hees
DF


**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
D. van Zanen*
DFF



**FLEET
MANAGEMENT**
D. Jongeneel
DFM




Accounting
and Budgets
J. R. van den Berg
DFF/1




Fleet
Superintendent
J. J. Osinga
DFM/1




Methods and
Procedures,
Computer
Applications
C. van Steensel
DFF/2




Fleet
Superintendent
N. J. Doorn
DFM/2



Calculations
N. Coors
DFF/3



Fleet
Superintendent
G. J. B. Hartman
DFM/3




Translations,
Correspondence and
Documentation
F. M. van der Kolk
DFF/4





Catering
Superintendents
N. C. Mulder
J. C. C. Naerebout
DFM/4





Materials
H. Sierat
DFF/5



Fleet
Administration
J. H. de Koning
J. C. M. van de Kreeke
DFM/5

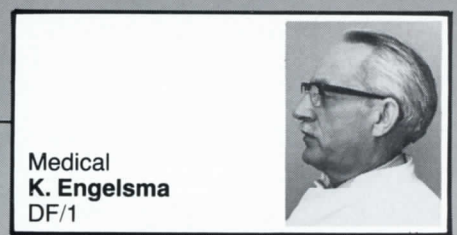
Fleet Maintenance
Administration
P. J. Huigen
DFM/6



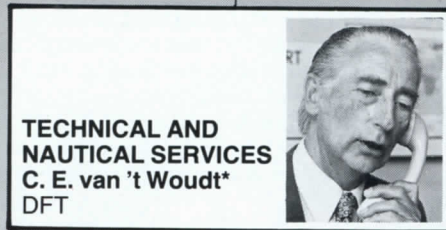
*General Attorney
Note: the positions shown on this chart
are not indicative of the seniority of those
portrayed



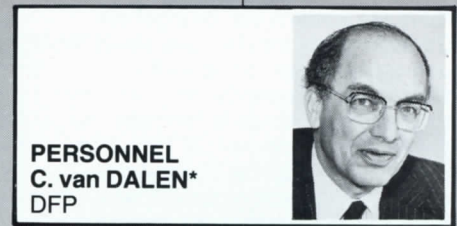
J. van Wijk



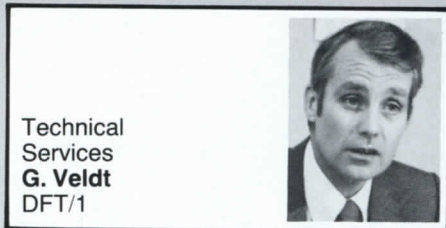
Medical
K. Engelsma
DF/1



TECHNICAL AND NAUTICAL SERVICES
C. E. van 't Woudt*
DFT



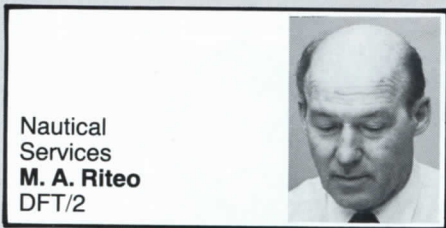
PERSONNEL
C. van DALEN*
DFP



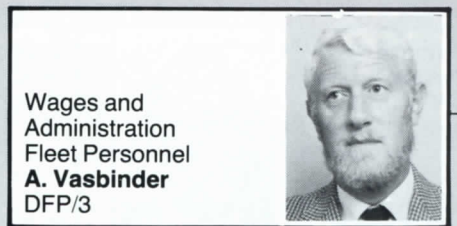
Technical Services
G. Veldt
DFT/1



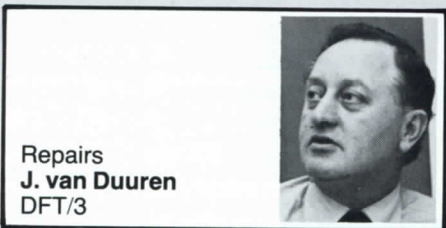
Fleet Personnel
T. G. A. Westerveld
DFP/1



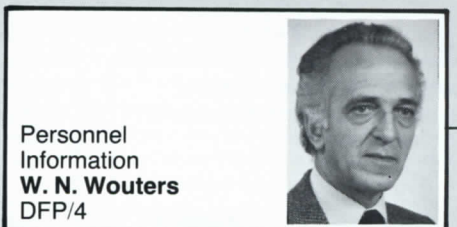
Nautical Services
M. A. Riteo
DFT/2



Wages and Administration
Fleet Personnel
A. Vasbinder
DFP/3



Repairs
J. van Duuren
DFT/3



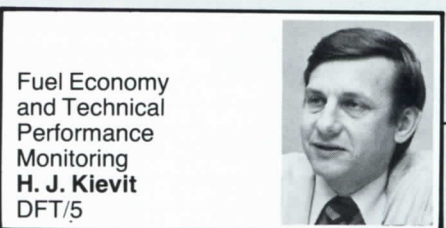
Personnel Information
W. N. Wouters
DFP/4



Safety
W. Hoogendijk
DFT/4



Shore Personnel
P. H. van Groeningen
DFP/5



Fuel Economy and Technical Performance Monitoring
H. J. Kievit
DFT/5



Personnel Relations
J. van Wijck
DFP/6

Reporting set-up

ALL VESSELS

as on 1-1-1981

Organisatie

Sectie Vlootpersoneel

Behalve het schema van de algehele STBV-walorganisatie die u jaarlijks in het januari-nummer van 'Schip en Ka' aantreft laten wij hieronder nog een apart overzicht volgen van de organisatie van de Sectie Vlootpersoneel (DFP/1). Een sectie, de naam zegt het al, waar onze zeevarenden veelvuldig contact mee hebben. Belangrijk voor u is dan ook te weten hoe deze sectie met de

grotendeels nieuwe referentietekens en de gewijzigde structuur er m.i.v. 1 januari 1981 uit is gaan zien. Een in het oog lopende wijziging betreft de voormalige sectie DFP/7 (Speciale Projecten - PLA) die nu als DFP/13 is ondergebracht bij de Sectie Vlootpersoneel. Hoofd van DFP/13 is de tijdelijk aan de wal geplaatste 2e stuurman W. L. Westhoff.

De heer F. K. Neuerburg, die tijdelijk aan de sectie DFP/1 was toegevoegd, zal zijn werkzaamheden met ingang van 1 februari a.s. beëindigen. Voor de goede orde wijzen wij u erop dat de namen van de functionarissen van de subsecties in alfabetische volgorde zijn geplaatst.

Vlootpersoneel

T. G. A. Westerveld
DFP/1



Formatie
Vlootpersoneel
DFP/11

J. C. Aartsen



Walplaatsingen
Vlootpersoneel
DFP/12

M. Pronk



Speciale
Projecten (PLA)
DFP/13

W. L. Westhoff



Nederlands Vlootpersoneel,
cursussen, werving gezellen en
wachtassistenten
DFP/111



Mw. M. P. Beugelink



Mw. E. C. Diaz



A. van der Graaf



B. C. Knoester



H. Verhoef

Buitenlands Vlootpersoneel,
Spanjaarden, Chinezen,
Indonesiërs
DFP/112



J. A. Lindeman



H. Selser



J. L. P. van der Wiel

Passages vloot en walpersoneel,
receptie en scheepsbewegingen
DFP/113

(In telexen omtrent
scheepsbewegingen
referentietekensmerk DFP/115
gebruiken)



Mw. T. E. van Bommel



J. H. H. van Drooge



Mw. J. Kalkman-Binnkamp

Werving
vloot-
officieren
DFP/114



J. B. Kerkhoven



Het tij van tachtig

Aldus de titel van de jaarrede van de huidige voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Reders-Vereniging, Ir. M. L. C. van Heeswijk, uitgesproken tijdens de najaarsledenvergadering van de KNRV op 26 november jl. Een toespraak waarin duidelijk verwijten doorklonken aan de Nederlandse overheid.

Een groot deel van de toespraak was gewijd aan het in september verschenen rapport van de Commissie Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart (CONZ-rapport), waarover o.a. werd geschreven in de oktober-editie van dit blad. Met name de acties die daaruit verwacht mogen worden van de zijde van de rederijen, de overheid en de KNRV zelf kwamen in de rede ter sprake.

Door de bank genomen krijgen de rederijen als bedrijfstak van de commissie een 'voldoende' voor het resultaat van hun inspanningen tot beheersing van de kosten. De bemanningskosten spelen daarbij een speciale rol, omdat daaraan nationaal wat kan worden gedaan. De commissie steekt de rederijen een hart onder de riem met betrekking tot het belang van het proces van rationalisatie van de bedrijfsvoering aan boord, een belang dat ook door de minister van

Verkeer en Waterstaat nadrukkelijk in zijn beleidsnota naar voren is gebracht. Uitgangspunt bij de rationalisatie aan boord van schepen is een betere kwantitatieve en kwalitatieve afstemming tussen de taakstelling aan boord en de arbeidsinzet van de zeevarenden.

Overheid

Wat de overheid betreft had de KNRV-voorzitter wel wat opmerkingen die een duidelijke vingervijzing waren. In het CONZ-rapport wordt gezegd: 'De zeescheepvaart is een bedrijfstak die voornamelijk op de internationale markt opereert: de Nederlandse reders kunnen hun bedrijf onder Nederlandse vlag slechts beoefenen indien de concurrentievoorwaarden vergelijkbaar zijn met die van hun concurrenten op de internationale markt. De overheid zal mede door haar faciliteitenbeleid de vergelijkbaarheid van deze voorwaarden moeten waarborgen'. KNRV-voorzitter: Het is de minister bekend, dat naar deze vergelijkbaarheid van concurrentievoorwaarden, in opdracht van de Europese Commissie, een objectief onderzoek is ingesteld door een Engels onderzoeksbureau. Uit deze vergelijking blijkt, dat de Nederlandse financiële en fiscale scheepvaartfaciliteiten in het Europese verband als uiterst bescheiden moeten worden gekarakteriseerd. De motivering van de minister van zijn voorkeur voor een Europese scheepvaartpolitiek wordt door de KNRV gedeeld. Echter, de betrokken directoraten lijken wel eens te vergeten, dat de basis van het Verdrag van Rome

ligt in de bevordering van een gemeenschappelijke markt. Over de cabotage-bedingen waarmee verschillende landen hun kustvaart nationaal reserveren, en waarover het directoraat transport een rapport uitbracht, wordt nu niets meer vernomen. Ook is in Brussel voldoende bekend, dat in de off-shore activiteiten nationale preferentie welig tiert. Beide praktijken zijn in strijd met het Verdrag van Rome. Naar aanleiding van de Europese aanvaarding van de UNCTAD Lijnvaart Conference Code, ontplooit het 'directoraat-generaal mededinging' een enorme activiteit om te komen tot volstrekt onpraktische en door geen enkel EEG-land gevraagde mededingingsregels voor de scheepvaart van en naar de EEG; een activiteit die doet vrezen, dat het Amerikaanse anti-kartelsyndroom is overgeslagen naar Brussel.

Daarom verwees de KNRV-voorzitter met nadruk naar de aanbeveling uit het CONZ-rapport: 'De reders en de overheid zullen samen moeten blijven streven naar een Europese scheepvaartpolitiek met als uitgangspunten een zo groot mogelijke vrijheid in het onderling verkeer en een gezamenlijke politiek naar buiten.

Verschillen

Tijdens de gehouden persconferentie werden de KNRV-vertegenwoordigers o.a. ondervraagd over verschillen die er zouden zijn over interpretatie van regels, mede met het oog op de regeling die er voor de scheepvaart moet komen als op 1 januari 1982 het huidige pakket van WIR-maatregelen zal aflopen. Daarbij

► Het tij van tachtig

(Vervolg van pag. 15)

wordt gedacht aan een gunstiger regeling voor de maximaal fiscaal toegestane afschrijvingen. Het blijkt, dat de belastinginspecties in ons land nu zeer verschillend oordelen over de afschrijvingspolitiek van Nederlandse reders. Zo wordt een jaarlijkse afschrijving van 15 procent van de boekwaarde in Amsterdam bij voorbeeld wel geaccepteerd, maar niet in Rotterdam!

Ook wil men een duidelijker begrenzing van de voorwaarden waaronder men recht heeft en blijft houden op de WIR-premie. Die premie wordt niet verleend of moet soms later worden terugbetaald als de met premie gebouwde schepen naar het buitenland worden vercharterd. Bij elke lange-termijnverhuur van een vanaf medio 1978 gebouwde schip aan een buitenlandse rederij moet van geval tot geval door het ministerie worden vastgesteld of het recht op WIR-premie nog wel bestaat. Van Heeswijk: Wij vragen van de minister een duidelijke uitspraak waaruit blijkt, dat bepaalde vormen van verhuur aan buitenlandse reders het recht op WIR-premie niet aantasten en over welke tijdsduur niet.

Onderwijs

De KNRV wil niet in discussie treden over de in ons land heersende onderwijsfilosofie, dat het instituut 'onderwijs' mensen opleidt voor het leven en niet in de eerste plaats voor een beroep. Wel wil ze benadrukken, dat de scheepvaart met slechts enkele andere bedrijfstakken een uitzonderingspositie inneemt in die zin, dat het vakministerie uit hoofde van zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid, eisen stelt waaraan moet worden voldaan om de bevoegdheid te verkrijgen het beroep uit te oefenen. Daaruit vloeit ook de verantwoordelijkheid om te zorgen, dat er adequate opleidingen bestaan tot het kunnen en willen voldoen aan de gestelde eisen.

De KNRV maakt zich, met de minister van Verkeer en Waterstaat, ernstig zorgen over het voornemen van de minister van Onderwijs het hoger zeevaarkundig onderwijs te integreren in het hoger onderwijs, met aansluiting op het wetenschappelijk onderwijs. De ervaring met arbituriënten uit de aanloopfase, de zogenaamde HTS-gestructureerde zeevaarkundige opleiding, roept reeds ernstig twijfels op over de vraag of een dergelijke opleiding voldoende mensen aflevert die metterdaad kiezen voor een loopbaan op zee. De vraag moet worden gesteld of het programma van dit soort hogere technische opleiding niet een type mensen selecteert dat zich meer aangetrokken voelt tot functies met een stafkarakter dan tot de functies aan boord, die een operationeel karakter hebben.

Het woord simuleren heeft een ongunstige betekenis. Dat staat als een paal boven water. Een simulant is iemand die voorgeeft ziek te zijn en dat in wezen niet is. Maar hoe noem je nu iemand die van z'n werkgever, in dit geval onze maatschappij, een uitnodiging krijgt om te gaan simuleren? Samen met vijf andere collega's een hele week lang? Zo iemand wordt een cursist genoemd.

In Delft bij het Instituut voor Werktuigkundige Constructies van het TNO staat sinds enige tijd een kostbaar apparaat opgesteld. Aanschafwaarde ongeveer anderhalf miljoen gulden. Het is een nagebootste machinekamer van een VLCC die, evenals de een jaar of tien geleden aangesteld scheepsbrugsimulator primair als doel heeft om de veiligheid op zee te helpen vergroten. En dat gebeurt door het geven van cursussen.

Scheepsvoortstuwingsystemen hebben zich ontwikkeld tot gecompliceerde installaties, waarbij het steeds moeilijker wordt voor het bedienend personeel volledig vertrouwd te raken met de werking en de bediening ervan. Dit wordt te meer versterkt door de relatief korte verblijfsduur aan boord en de veelheid van systeemvormen in onze vloot. De complexiteit geldt met name voor de stoomturbine-installatie op de schepen. Ook hier heeft de automatisering een grote vlucht genomen. Op je gemak experimenteren met systemen en verwante instrumenten tijdens de vaart van het schip is niet altijd mogelijk. 't Zou de veiligheid van het schip en de mensen die er op leven en werken ernstig in gevaar kunnen brengen. Maar hoe te handelen bij onverwachte situaties? Natuurlijk zijn de scheepswerktuigkundigen bekwaam genoeg om op snelle wijze de juiste handelingen te verrichten. Voorwaarde is echter dat ze een gedegen inzicht hebben in de processen die zich in het bedrijf afspelen.

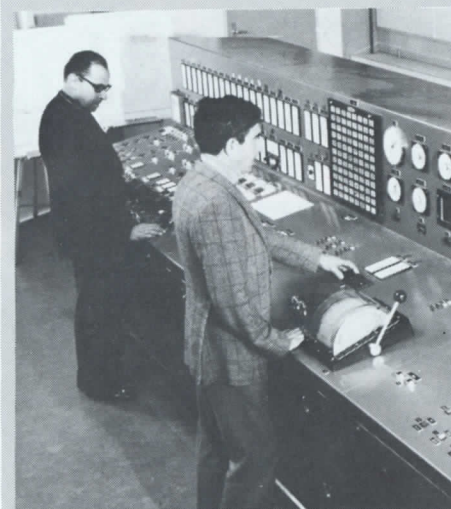
Een van de middelen die kan bijdragen tot het intensiveren van hun kennis en deze mensen in staat stelt hun doen en laten te overzien is de machinekamersimulator in Delft. En bovendien: een ander belangrijk aspect vormt het onderricht in de verschillende methoden van brandstofbesparing.

32.000 SHP

De machinekamersimulator is door TNO ontwikkeld in samenwerking met Esso. Ze is een getrouwe kopie van de installatie op de 253.000 tons tanker

LESSEN IN

'Esso Wilhelmshaven' voorzien van een Babcock & Wilcox Marine Radiant ketel met een productie van 120 ton oververhitte stoom per uur. De stoomcondities zijn 64 kg/cm² en 513°C. Van het gesimuleerde systeem maakt ook deel uit een hulpketel met een productie van 20 ton verzadigde stoom bij een druk van 20 kg/cm². De temperatuur bedraagt hierbij 213°C. De General Electric stoomturbine-installatie, bestaande uit een hoge- en een lagedruk turbine, levert een vermogen van 32.000 SHP. Het hulpvermogen wordt opgewekt door middel van een turbo-generator van 1565 kVA en een standby dieselgenerator van 1125 kVA.



Machine: volle kracht

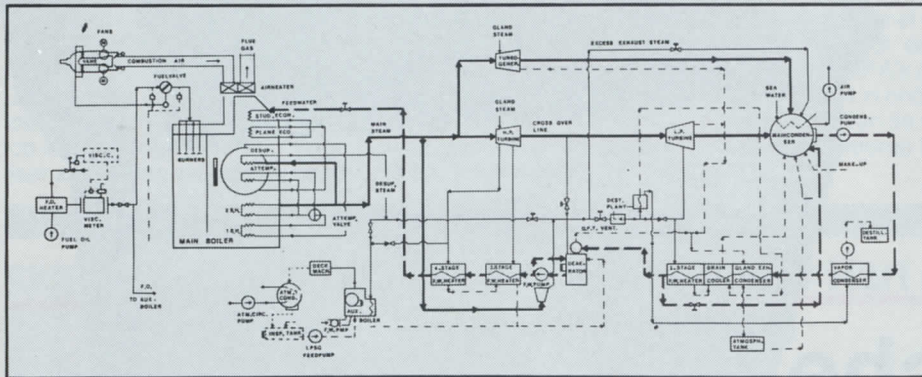
Het gesimuleerde machinekamer proces omvat de volgende systemen:

- hoofd- en hulpketel met de onderscheidene brandstofsysteemen
- voortstuwings turbines, tandwielkast, schroefas en schroef
- condensaatstelsysteem en voedingwatersysteem
- turbogenerator, dieselgenerator en nooddieselgenerator

Een vereenvoudigd schema van het gesimuleerde proces is te zien op het hierbij afgedrukte schema. Ten einde de werkelijkheid zo nauwkeurig mogelijk te benaderen is gebruik gemaakt van meetgegevens die onder meer op de proeftocht van het schip zijn verkregen. De machinekamer zelf bestaat uit:

- een controlekamer waarin de manoeuvreerstand en de schakelborden staan opgesteld
- een ruimte waarin gewerkt kan worden met drie panelen waarop de belangrijkste machinekamersystemen zijn afgebeeld
- een ruimte van waaruit de instructeur tijdens de praktische oefeningen de simulatie kan beïnvloeden
- een digitale computer die is geprogrammeerd met het mathematisch model van de machinekamerprocessen
- een aan de controlekamer grenzend klaslokaal

SIMULEREN



We zullen geen verdere technische details geven met het oog op de niet-technisch georiënteerde lezers. Wel mogen wij stellen dat vrijwel alle gedragingen en functies van de stoomturbine-installatie kunnen worden gesimuleerd. Met behulp van een computer kunnen storingen worden ingebracht. Taak van de cursist is om deze storingen op te heffen.

Profijt

Shell Tankers heeft nu aan twee cursussen deelgenomen. De eerste, met een zestal 'M' en 'L'-klasse hoofdwerktuigkundigen was bedoeld ter evaluatie van de simulator. Hieruit is een aanbeveling ontstaan om de deelname voort te zetten. Onlangs hebben 6 hoofdwerktuigkundigen van onze maatschappij de tweede cursus in Delft gevolgd. Een van hen vroegen wij na afloop hoe hij de cursus had ervaren. En of hij er in de praktijk ook iets aan zal

Schematisch overzicht van de stoomturbine-installatie

hebben. Zonder aarzelen vertelde hij dat hij zeker profijt zal hebben van hetgeen hij er gehoord en gezien had. 'Het grote voordeel van zo'n cursus is om te kunnen oefenen zonder bang te zijn dat door gesimuleerde storingen schade aan de installatie wordt toegebracht. Een breed scala van onderwerpen komt ter sprake. Vanaf het opstarten van een 'dood' schip tot aan het geconfronteerd worden met de meest onverwachte en absurde storingen'. Maar een voor een toch gebeurtenissen die in werkelijkheid zeker niet tot de onmogelijkheden behoren. 'Wat ik persoonlijk een beetje als een nadeel heb gezien is, dat er geen geluid bij wordt geproduceerd. Dit in tegenstelling tot de brugsimulator. Als tweede nadeel wordt ervaren dat het zo'n ijzersterk bedrijf is dat elke handeling probleemloos verloopt. Maar de ervaring

in de praktijk is dat dit zeker niet altijd het geval is.

Tijdens de cursus had hij nog een onverwachte ontmoeting. Dat was met de oud-hoofdwerktuigkundige J. P. Hasenack die, na zijn pensionering bij Shell Tankers, als begeleider werkzaam is bij de TNO simulatorcursussen. Je treft ze toch overal aan, die (ex) Shell mensen . . .

Het maximale aantal deelnemers per cursus is gesteld op zes. De cursus wordt in principe in het Engels gegeven. De meeste deelnemers komen uit het buitenland. Nu echter, met uitsluitend cursisten uit eigen land, is de Nederlandse taal aangehouden. Het cursusmateriaal is uiteraard in het Engels.

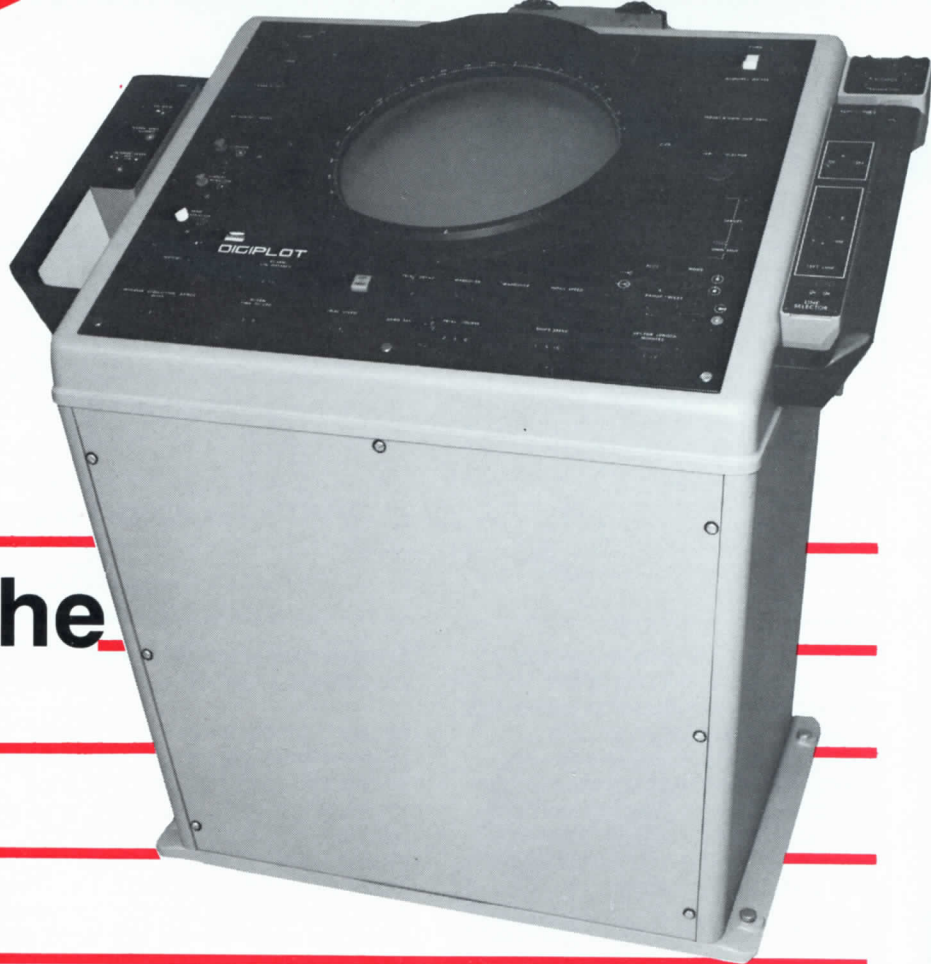
Al pratende kwam onze 'meester' op het punt van brandstofbesparing. 'Hieraan is op de cursus veel aandacht besteed. Is ook erg belangrijk. De berekeningen tonen aan dat bepaalde handelingen en werkwijzen tot een gereduceerd brandstofverbruik leiden. In sommige gevallen kan dit al door het maken van een eenvoudig diagrammetje worden aangetoond. Het tijdig constateren van vervuiling van de condensor kan bij voorbeeld aanzienlijke bedragen uitsparen, om maar eens één ding te noemen'. Het inzicht hierin wordt te meer vergroot, doordat de computer de ingebrachte variabelen erg snel omrekent naar een besparing (of niet) in brandstofverbruik. Aan boord ligt dat wel even anders. Het ligt in de bedoeling vooral aan dit onderdeel meer uitbreiding te geven.

Met hetgeen we hebben gehoord kunnen we wel stellen dat de simulatorcursus aan de verwachtingen heeft voldaan.

Controlekamer met op de voorgrond instructeur J. P. Hasenack



'Macoma' en 'Felipes'
als eerste uitgerust



Nieuwe Automatische Radar Plothulp Apparatuur

Om in de komende jaren te kunnen voldoen aan de eisen van zowel IMCO als de Amerikaanse kustwacht, moest tot huur van nieuwe 'Collision Avoidance Radar' worden overgegaan. Daarbij is voor zowel de Britse Shell-vloot als onze schepen de keuze gevallen op de lotron Digiplot Type-RR. Het gaat daarbij om ± 80 stuks Automatische Radar Plothulp Apparaten (ARPA's), waarmee een bedrag van circa f 15 miljoen is gemoeid; tot nu toe de grootste opdracht in de geschiedenis van de maritieme radar.

Verschil in eisen

De eisen die door de Amerikaanse kustwacht (USCG) worden gesteld en die welke door de Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) zijn neergelegd, zijn niet precies hetzelfde. Evenmin is het tijdstip waarop die nieuwe eisen gelden voor beide organisaties gelijk. Zo dienen schepen van of groter dan 10.000 brt die olie of gevaarlijke stoffen vervoeren, krachtens de eisen van de Amerikaanse kustwacht reeds vanaf 1 juli 1982 te zijn uitgerust met Automatische Radar Plothulp Apparatuur. Voor de IMCO geldt dit vanaf onderstaande data: elk schip van of groter dan 10.000 brt, waarvan de kiel is gelegd of dat in aanbouw is op of na 1.1.1984
bestaande tankers van of groter dan 40.000 brt op 1.1.1984
bestaande tankers van of groter dan 10.000 brt op 1.1.1985
andere bestaande schepen van of groter dan 40.000 brt op 1.1.1986
andere bestaande schepen van of groter dan 20.000 brt op 1.1.1987
andere bestaande schepen van of groter dan 15.000 brt op 1.1.1988
andere bestaande schepen van of groter dan 10.000 brt op 1.1.1989

Vanzelfsprekend worden zowel door IMCO als door de USCG kwalificatie-eisen gesteld waaraan een ARPA dient te voldoen, welke te zijner tijd ook in het Nederlandse schepenbesluit zullen worden vastgelegd.

Behalve verschil in tijdstip van waaraf de eisen gelden, is er nog een verschil tussen de eisen van beide organisaties. Zo eist IMCO wat betreft het operationele waarschuwingssignaal van de Automatische Radar Plothulp Apparatuur, dat het of hoorbaar of zichtbaar is. De Amerikaanse kustwacht gaat nog verder en eist, dat het signaal zowel hoorbaar als zichtbaar is. Aan deze laatste eis voldoet de lotron Digiplot Type-RR volkomen, net zo goed als het bijzonder geavanceerde apparaat aan alle verdere standaards van beide organisaties voldoet, zoals: detection, acquisition, tracking, display, required data en trial manoeuvre.

Digiplot Type-RR (40 doelen)

Deze door de Amerikaanse lotron Corporation gemaakte digiplot geeft op een scherm automatisch de koers van het eigen schip en die van de 40 dichtbijzijnde doelen binnen het gekozen radarbereik aan. Bovendien toont het desgewenst de situatie over bijvoorbeeld een half uur en de gevolgen van koerswijzigingen. Alsof dat nog niet genoeg is, berekent de digiplot snelheid en koers van maximaal 40 schepen en bepaalt waar en wanneer deze de weg van het eigen schip zullen kruisen. Een dergelijke automatische plotter verlicht de taak van de stuurlieden aanmerkelijk en vermindert de risico's van aanvaringen.

Het gekozen type bevat 4 bereiken (3, 6, 12 en 24 mijls). Het overschakelen van bereik gaat gepaard met een minimum aan smeereffect vergeleken met een gewoon radarbeeld/scherm. Op 24 mijls bereik worden echo's alleen gevolgd tot op 17 mijl afstand, daar de limiet van automatisch opnemen/opsporen en het op de voet volgen van doelen 17 mijl is. Doelen buiten het 17 mijls bereik verschijnen als gewone echo's op het beeldscherm. Ook is het zo dat, wanneer onderdrukte landcontouren worden verlangd, deze als gestippelde lijnen op het scherm verschijnen, die bij overschakelen van bereik pas weer na drie scans van de antenne op het nieuwe bereik zichtbaar worden. De keuze van het bereik van de digiplot is in principe niet gebonden aan het ingestelde bereik van de als voeding dienende radar (3 of 10 cm). Er bestaan echter radars waarvan het bereik gelijk of hoger

dient te worden gesteld dan het bereik op de digiplot ter verkrijging van een goede plottingprestatie.

Als extra voorziening is het mogelijk om maximaal 10 paar NAV-Lines op het scherm te projecteren. Deze zogenaamde navigatielichten kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt om op het digiplotscherm een bepaald vaarwater af te bakenen, in principe te vergelijken met het gebruik maken van parallel indexlijnen.

De eerste geïnstalleerd!

Zowel op de 'Macoma' als op de 'Felipes' is tijdens de recente dokking het type-RR van Iotron reeds geplaatst. Na installeren op onze overige schepen, hetgeen in de loop van dit en volgend jaar zijn beslag zal krijgen, wordt door een deskundige van

Radio-Holland (de apparatuur is bij deze firma in huur en onderhoud) instructie erover gegeven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een geprogrammeerde videotape, welke gebaseerd is op gegevens van het betreffende schip zelf.

Tegelijk met de installatie van de digiplot zal soms vernieuwing van de basis-radars plaatsvinden. In die gevallen worden Raytheon bright display daylight viewing radars geplaatst, dus net als de digiplot met een daglicht-presentatie.

Verwacht wordt, dat over ongeveer 10 jaar de gehele wereldvloot van ARPA's zal zijn voorzien. Met de installatie op onze gehele vloot in ongeveer twee jaar tijd zullen Shell-tankers op het gebied van de nieuwe eisen ter bevordering van nog grotere veiligheid, voorop lopen.



Groepsdirecteur Hart sprak over de olievoorziening

OORLOG IRAK-IRAN NOG VAN WEINIG INVLOED

Als de oorlog tussen Irak en Iran niet al te lang duurt, dan zal de olievoorziening als geheel er niet erg veel onder te lijden hebben. Deze geruststellende taxatie deed Groepsdirecteur en Coördinator Olievoorziening R. M. Hart in zijn lezing voor het personeel op maandagmiddag 24 november jl. in de filmzaal van gebouw Oostduin.

De basis voor deze opvatting: in de eerste plaats loopt de vraag naar olie voortdurend terug, ten gevolge van de economische recessie en van de prijsstijging. Bovendien hebben een aantal landen hun productie verhoogd, hoewel je natuurlijk nooit kunt weten hoe lang ze dat zullen blijven doen.

Vóór het uitbreken van het conflict schatte men de vraag in de wereld exclusief de communistische gebieden op 52 miljoen barrels (van 159 l) per dag in het vierde kwartaal. Het aanbod zou 49½ miljoen groot zijn – waarvan Irak en Iran 5,2 miljoen voor hun rekening namen – en de resterende 2,5 miljoen uit de voorraden moest komen.

De werkelijke situatie is even anders. Irak en Iran leveren nog maar 0,4 miljoen; het verschil wordt opgevangen doordat andere landen 2,8 miljoen meer produceren, de vraag met 1 miljoen is

gedaald en er ook 1 miljoen barrels meer uit de voorraden afkomstig is. Overigens wat dit laatste betreft: het onttrekken aan voorraden is een seizoensverschijnsel. Van het 2e kwartaal af, als het winterweer achter de rug is worden de voorraden weer groter.

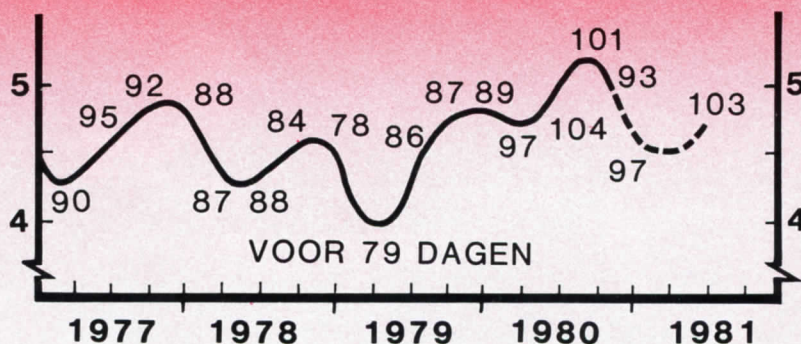
De algemene voorraadsituatie is goed. Half november was de voorraad 5,3 miljard barrels groot, bij een dagelijkse vraag van 52 miljoen barrels dus genoeg voor 101 dagen. Doordat we langzamerhand in winters weer terecht komen zullen we tegen het eind van het jaar met de voorraad nog 93

dagen kunnen doen.

Tegen april 1981 zal, als het weer niet tegenzit, de voorraad voldoende zijn voor 97 dagen en tegen het eind van het tweede kwartaal – als we ervan uitgaan dat de oorlog niet tot na 1 april duurt – voor 103 dagen. Er is genoeg olie aanwezig in de hele bevoorradingsketen – daar is men het wel over eens. Maar er zijn wel een paar vragen, zoals 'Blijven de OPEC-landen doorgaan met extra leverantie?' en 'Wat zullen de prijzen gaan doen?'

Aldus de heer Hart in zijn lezing, die een aandachtig gehoor vond.

VOORRAAD RUWE OLIE EN PRODUCTEN (WERELD, EXCL. DE COMMUNISTISCHE GEBIEDEN) IN MILJARDEN BARRELS



SCHOON SCHIP

Ongewone ruil

Drie kilogram gist tegen een stropdas. Deze niet alledaagse ruil kwam onlangs tot stand op één van onze 'F' schepen.

Trotse bezitter van een Shell stropdas is nu de kapitein van een Grieks schip. En voor het brood op ons schip is er weer alle gelegenheid om te rijzen. De stropdas kwam overigens niet rond de nek van een der opvarenden vandaan, maar was een zich aan boord bevindend relatiegeschenk.

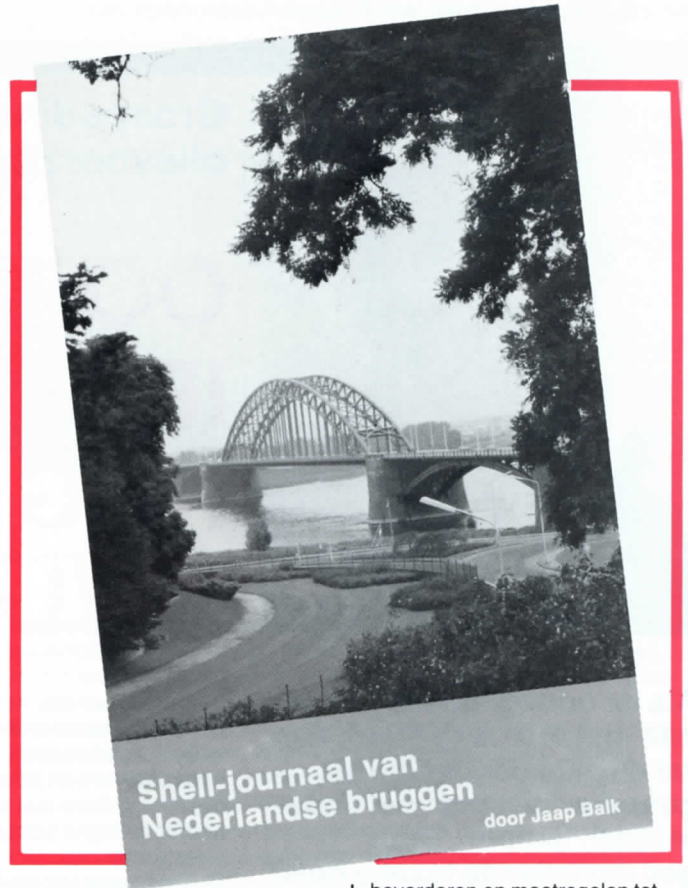
Toevalstreffer

Nauwelijks was onze huidige directeur na zijn oriëntatieris aan boord van de 'Ficus' (november jl.) in het hotel in Djakarta aangekomen of hij liep onze voormalige directeur Rodenburg tegen het lijf. De wereld is klein, dat blijkt wel. Wat de heren woordelijk bij die gelegenheid zeiden, is ons onbekend. Wel weten wij met zekerheid, dat het een toevalstreffer is, dat in hetzelfde hotel ook onze vorige directeur Brouwer overnachtte. Drie directeuren van Shell Tankers op één foto, dat is een hoge

uitzondering. Gelukkig schijnen de woorden 'schip en ka' bij die gelegenheid ook gevallen te zijn, want gezwind werd er een foto gemaakt, die wij hierbij met genoeg presenteren.

Shell Journaal 1980

Uit traditie stuurt Shell Nederland in de december-maand een kleine attentie naar alle Shell-werknemers, gepensioneerden en relaties. Ook dit keer gebeurde dit in de vorm van een boekwerkje (ook alle schepen hebben twee exemplaren ontvangen). Ging het vorig jaar over het wel en wee van bomen, het Shell Journaal 1980 gaat over een geheel ander onderwerp, namelijk 'Bruggen'. In het waterrijke Nederland zijn er talrijke bruggen en bruggetjes die de sloten, grachten, kanalen en rivieren overspannen. Alleen in Amsterdam zijn er al meer dan 1000! U kunt er veel over lezen in dit mooi geïllustreerde door Jaap Balk geschreven boekje. Het geheel is opgedragen aan de in 1849 opgerichte



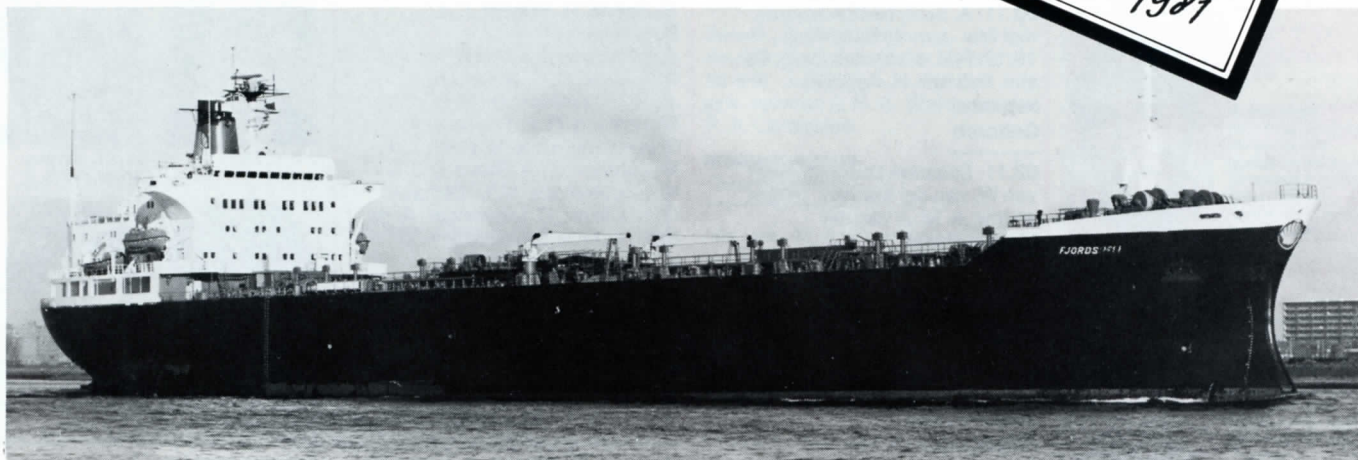
Koninklijke Schippersvereniging 'Schuttevaer'. Deze vereniging stelt zich ten doel de veiligheid van de binnenvaart te

bevorderen en maatregelen tot stand te laten komen die dienstig zijn voor de scheepvaart en het scheepvaartverkeer.



SCHOON SCHIP

De redactie
van Schip en Ka
wensst alle lezers een
gelukkig en voorspoedig
1987



Honkvast

Onze acht 'F'-klasse tankers lopen zelden of nooit Westeuropese havens aan. Hun werkterrein ligt voornamelijk in de P.G., het Verre Oosten en Afrika. Ook Curacao is geen vreemd terrein voor ze. Het allereerste schip van deze indertijd in Noorwegen gebouwde serie produkteschepen, de 'Fjordshell', daarentegen komt vrijwel nooit buiten Skandinavië. Het onder Noorse vlag varende schip vaart veelal heel korte trajecten. Maar soms wordt de 'Fjordshell' toch in andere delen van Europa gesignaleerd zoals hier, varende op de Nieuwe Waterweg, richting Pernis. Het opmerkelijke aan dit schip is dat ze, in afwijking tot onze 'F' schepen, een dek minder heeft. Het aanzicht is daardoor sterk gewijzigd.

Bijlage

Een nieuw jaar, een nieuw begin. Dat geldt ook voor dit blad, in zoverre dat voortaan om de paar maanden een bijlage zal worden toegevoegd. In Londen is namelijk door Shell International Marine besloten om ongeveer elk kwartaal een blad met mededelingen en artikelen uit te geven, dat wordt gesloten bij ons maandblad en bij onze Engelse tegenhanger 'British Fleet News'. We zullen er dus even aan moeten wennen om ook Engelse tekst

aan te treffen bij ons lijfblad. Echter, mochten er mededelingen zijn die u niet mag missen, dan nemen wij ten behoeve van hen die de Engelse taal niet genoeg machtig zijn die zelf ook op in onze meer vertrouwde moedertaal.

Roepletters

Dat het handig is – ook voor het thuisfront – de roepletters van onze schepen te kennen, daaraan zal niemand twijfelen. 'Waarom', aldus de echtgenote van een varende collega, 'zetten jullie niet elk jaar de roepletters van alle schepen een keer in het blad?' Voor zulke tips zijn wij altijd dankbaar, al zullen wij in dit geval er niet op ingaan, omdat sedert een paar jaar de vlootzakagenda reeds alle roepletters geeft. Het lijkt dus wat dubbelop om ze ook nog in 'Schip en Ka' te vermelden.

Koopvaardijvrouwenverzekering

We kregen van de verzekeraars bericht, dat zij medereizende dames gaarne van dienst blijven met de koopvaardijvrouwenverzekering, maar dat hun naam is gewijzigd van Lissone/Lindeman in HOLLAND INTERNATIONAL Business Travel Centre. Niet alleen de naam (en het postbusnummer), maar ook het telefoonnummer is

gewijzigd, namelijk in 010-176241. Daarnaast ook nog de bank- en gironummers. Die nieuwe gegevens staan allemaal vermeld op de formulieren die vanaf medio november worden gebruikt en aan de balie in ons kantoor worden uitgereikt als een echtgenote gaat meevaren.

Toon Hermans

Op 7 december jl. zaten veel Nederlanders aan de beeldbuis gekluisterd. Toon's 'One man show' was op de TV. En dat was een evenement waar veel mensen op hun gemak voor zijn gaan zitten. De dag na de uitzending hebben wij Radio Holland Video Television in Amsterdam gebeld, met het

verzoek om de gehele show op te nemen in de drie uur Nederlandse programma's die wekelijks door RHVT worden opgenomen en naar de met video uitgeruste schepen worden gezonden. Het antwoord was positief. De show zal binnenkort ook aan boord te zien zijn (en zijn bij een aantal schepen wellicht nu al aan boord). Bijna in z'n geheel. In verband met de lengte van het programma zijn slechts een paar liedjes afgevallen. Helaas was de beeldkwaliteit niet om over naar huis te schrijven. Zoudt u dat wel doen dan hoort u van het thuisfront dezelfde klacht. Ook bij de ontvangst in de huiskamer waren zo nu en dan hinderlijke storingen te zien. Maar al met al was het programma zeker de moeite van het kijken waard.

BUNKER
BESPARINGS
ACTIE

Gehuwd

03.11: A. Smit, bediende (a/d), met Mw. Jomrati Binte Amir.
19.12: P. J. J. van den Berg, 4e stm. met mw. H. Kersties

Geboren

02.11: Susanne Laura, dochter van W. van der Meulen, 1e stm, en mw. A. M. J. van der Meulen-Bakker
27.11: Carola Johanna, dochter van J. Jongeneel, 2e stm, en mw. V. H. Jongeneel-Murks
04.12: Philip Rudolph, zoon van J. P. van de Water, 3e wtk, en mw. M. van de Water-van Dam

Aflossingen:

gezagv.: J. Klein Roseboom, A. Post, J. E. Dekker, J. H. A. Budding, M. Hus, F. Minkels, H. W. Vermaas, A. J. Bloem, J. Post, W. Welbie, P. Hoogesteger, P. C. Rakké, G. W. Bouma;
1e stl.: E. J. J. Eelman, W. C. Moll, C. D. Kromhout, R. Dijkstra, S. Bos, R. Hendriks, M. de Graaf, M. Buth, G. W. Geesink;
2e stl.: P. A. Vermolen, R. M. van der Aa, J. W. J. Rodenhuis, A. A. F. van der Markt, D. Venema, C. M. Bianchi, C. B. Slieker, L. van Doren, B. van Gulpen, N. J. C. M. van der Palen, C. J. de Boer, C. J. Wijngaarden;
3e stl.: H. J. Otte, A. R. Pieters Graafland, A. C. M. Morriën, P. W. F. Bos, B. Kerver, P. S. Jaarsma
4e stl.: E. N. de Vries, J. Brinkman, H. de Roo, H. de Looft, S. A. Forsten;
stag. stl.: G. J. Blanckaert;
radio-off.: R. P. Cooper, B. Immerzeel, P. W. Veygen, L. A. van de Hoeven, J. M. van het Sant, M. H. B. Roobol;
hfd. wtk.: W. G. van der Velden, W. Groenendijk, C. P. de Waard, A. Bax, H. Kuyper, D. Gooris, J. E. Weidema, H. H. Apfel, F. in 't Veld, S. Neeleman;
2e wtk.: T. Bakker, J. H. E. Nijhuis, I. J. Albrechts, J. W. van Velze, E. de Jong, G. G. Wolsink, P. Stachelhausen;
3e wtk.: P. Naaktgeboren, J. P. van de Water, G. Dekker, J. P. P. van Alebeek, J. Water, J. A. Elbert, E. K. G. Schiefer, G. H. Willems, P. J. van den Ende, F. van den Boogaard, E. J. van den Brink, C. L. M. Mazairac;
4e wtk.: F. X. van Tol, B. E. Broekhuysen, P. A. G. van der Meer;
5e wtk.: H. L. P. Hutter, R. J. Mooring, G. de Vries, W. R. H. van der Meer, P. Roelvink, W. J. Cheizoo;

stag. wtk.: J. Vink, P. H. van der Meulen.

sch. vakman 1: W. H. Klein, R. Stuifzand, R. Vijlbrief, E. L. Boldewijn.

sch. vakman 2: A. A. U. Pieters, R. S. Brak, R. C. Neleman.

alg. sch. vakman: G. J. H. Muilenberg, R. F. Huysers, A. Bravenboer, C. N. M. Prins, L. F. M. Lenssen, L. R. Stevens, J. J. F. M. Coppelmans, M. L. Delhaye, G. H. Clever, C. Luykenaar, A. de Baat, K. G. J. Schefferlie.

sch. gezelschap a/w: R. J. S. Vrugteman, N. H. van der Geugten, F. Kromjongh, R. G. van den Brink, G. H. de Visser, P. de Jong, R. E. Riedewald, L. T. A. C. Roodakker, J. H. T. M. Vissers.

aank. sch. vakman: A. W. Weerheim, G. Ammeraal.

aank. sch. gezelschap a/w: J. van Oostrum, R. Schaap, A. Sumantri. hoofdvoeding: H. W. J. van Haarst, A. Onderstal, F. Tullmann, G. Barnhard.

sch. kok: R. Geensen.

aank. kok: M. Schouten, R. Kros. hoofdbediende: A. R. Tanasale, H. J. Denies, O. H. Noorman, A. J. J. Ceelen, W. M. Beekman.

bediende: S. Bravenboer-Otto, L. de Kramer, J. Breyer.

bediende (a/d): A. M. M. Wintjes, J. A. Pronk, R. J. Romijn, M. de Vrijer

Koksmaat: J. Rosbergen

Nieuw indienst getreden vlootpersoneel:



F. J. Ringersma
4e stm.



T. Bussink
4e stm.



J. F. A. Heeren
4e stm.



G. Y. M. van Rooy
4e stm.



H. Brugs
4e stm.



F. Piek
5e wtk.



J. D. C. Plug
4e stm.



M. J. E. van den
Broek 5e wtk.



R. G. Kooiman
5e wtk.



J. A. Louws
5e wtk.



C. van der Hoek
sch. vakman 2 W



J. F. M. Kras
sch. vakman 2 W

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 1e stm. B. J. H. Wortelboer, 2e stm. J. W. H. B. ter Braak, 4e stm. M. A. Nanlohy;
ms. Acila: 2e stm. P. J. van den Driest, 4e stm. T. Bussink, stag. stm. K. Moerland; sch. vakman 2 J. H. Hermsen.

m.s. Acmaea: gezagv. H. N. A. Snel, hfd. wtk. P. J. de Lange, radio-off. G. den Hertog;
m.s. Acteon: 1e stm. H. Bijvank, hfd. wtk. P. A. Ankerman, 2e wtk. J. Krussse; sch. vakman 1 J. J. Snijders.

m.s. Cinulia: gezagv. G. Verbrugh, hfd. wtk. F. L. Alexandre, 2e wtk. A. Sloot, wnd. 4e wtk. R. van der Heide;
m.s. Crania: gezagv. E. H. Brameyer, wnd. 2e stm. D. A. L. Hitz;

m.s. Daphne: radio-off. M. D. Biart; sch. gezelschap a/w J. van der Sluis, aank. kok A. Verbunt.

m.s. Diloma: 1e stm. W. J. H. van Dipten, wnd. 2e wtk. H. Waitz; sch. vakman 2 J. F. M. Kras.

m.s. Dione: gezagv. A. J. de Ronde, 4e stm. J. F. A. Heeren, stag. stm. G. W. J. Oosterbroek, 3e wtk. G. A. de Wolf;

m.s. Dosina: 1e stm. H. Sieders, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker; sch. vakman 1 G. A. Vermeer, sch. gezelschap a/w G. A. Brand, M. J. Heiligers, bediende (a/d) A. Smit.

In Memoriam

Op 8 oktober jl. is overleden de heer **P. A. Koops**, oud-gezagvoerder. De heer Koops verliet de dienst der maatschappij op 1 mei 1958 na bijna 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 77 jaar.

Op 20 november jl. is overleden de heer **J. Hemmes**, oud-superintendent engineer. De heer Hemmes verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1960 na ruim 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

Op 27 november jl. is overleden de heer **W. J. A. J. Peeters**, oud-gezagvoerder. De heer Peeters verliet de dienst der maatschappij op 1 februari 1962 na ruim 23 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 71 jaar.

m.s. Felania: wnd. 3e wtk. C. G. Storm;

m.s. Felipes: 1e stm. C. J. Clarisse;

m.s. Ficus: hfd. wtk. J. Visser; **m.s. Fiamulina:** gezagv. J. Post, aank. sch. vakman R. W. A. van Loon, W. P. Schot, sch. kok E. J. Eradus.

m.s. Fossarina: gezagv. H. J. Allaart, 1e stm. A. J. de Kraker; alg. sch. vakman R. van Buuren, H. A. Westhoff, P. P. Flecken, aank. sch. vakman P. J. Janssen, hoofdvoeding J. van der Horst, hoofdbediende H. Moes, bediende J. A. P. M. van Gils.

m.s. Fossarus: gezagv. J. van der Zouwen, 2e stm. W. T. van den Berg, 4e stm. H. E. Becht, stag. stm. Y. de Boer, G. B. H. Stienissen, J. A. Valk, hfd. wtk. J. R. Almsa, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, 4e wtk. J. de Wit, radio-off. C. J. Twilt; alg. sch. vakman G. Struik.

m.s. Fulgur: 3e stm. A. A. Schmidt, radio-off. P. J. Balkstra; hoofdvoeding J. G. Volleberg.

m.s. Fusus: gezagv. C. Vlas, 4e stm. G. I. J. M. van Rooy, hfd. wtk. B. Oudkerk, 3e wtk. M. W. M. van der Burgh; aank. sch. gezel a/w J. van de Berg, B. A. J. van de Swaluw, aank. kok M. A. Kerkhoff, bediende M. Jonkman, jongen a/w R. P. A. Smeysters.

s.s. Laconia: 3e stm. M. C. Swart, 4e wtk. G. R. Spijkerman; **s.s. Latia:** gezagv. D. de Boer, hfd. wtk. C. G. Pusch, 2e wtk. M. F. Koens;

s.s. Latirus: gezagv. P. Janssen, 1e stm. P. E. van der Veld; sch. vakman 1 S.Y. Tysma.

s.s. Lepton: 2e stm. D. Dankaart, 5e wtk. J. A. Louws, F. Piek; sch. vakman I. J. M. H. Siepers, W. P. L. Broers, alg. sch. vakman L. van der Velden, sch. gezel a/w H. N. Dekker, E. P. Kesauly, C. H. Moerkerk, J. A. Schaarm, J.

Hendrikk, aank. sch. gezel a/w T. W. Meeuw, P. Visser, hoofdvoeding, G. van Driel, aank. kok T. van der Bergh, hoofdbediende W. M. Beekman, bediende (a/d) A. Cumming.

s.s. Macoma: gezagv. J. S. Schregardus, 3e stm. L. van der Ende, wnd. 4e wtk. G. T. Verwoert, 5e wtk. A. H. van Klinken, R. G. Kooiman; sch. gezel a/w R. E. Hubbard, hoofdvoeding C. van der Wildt.

s.s. Meta: gezagv. H. A. Schelvis, hfd. wtk. W. J. van der Hoek, 3e wtk. R. M. van Ham, radio-off. E. H. Holstein;

s.s. Mytilus: gezagv. P. Snel, 1e stm. J. koring, 2e stm. F. G. de Bruyn, 2e wtk. H. J. Lammertink, 3e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. H. L. M. van Haelen; capataz J. Lago Alonso, man. esp. J. Gonzalez Davila, 2^o man B. Regades Hermo, mar. int. A. Alonso Alvarez, O. Alonso Lopez, F. Carrera Covelo, F. Costa Parcerero, L. A. Dacosta Agra, J. Lopez Pena, J. M. Oliveira Santos, coc. J. C. Collazo Perez, cam. maydo. J. A. Dasilva Villaronga, cam. J. Rodriguez Rodriguez.

m.s. Niso: 3e wtk. J. L. B. de Bruin;

s.s. Ondina: 1e stm. S. Termeer, 4e stm. F. J. Ringersma; **m.s. Tagelus:** wnd. 3 stm. R. F. Portman, hfd. wtk. W. Muis, 3e wtk. G. W. Goethals;

s.s. Sepia: 2e wtk. W. Vroling; **s.s. Viana:** sch. vakman 2 C. van der Hoek.

s.s. Vitrea: radio-off. J. Damme; sch. voorman J. M. Wigleven. **s.s. Zafra:** hoofdvoeding J. M. C. Verjans.

s.s. Zaria: hfd. wtk. J. Polet, wnd. 3e wtk. R. M. Eebes.

Uit dienst getreden:

3e wtk.: P. Dekkers;
4e wtk.: P. A. G. van der Meer;
5e wtk.: J. Bijloo; A. H. Bimmel
sch. vakman 2: R. C. Walraven, J. P. A. Cordesius.

Overplaatsing:

hfd. wtk.: R. A. Risseeuw – Shell Tankers B.V. walorganisatie afd. DFT/3;

Naar militaire dienst:

4e stm.: J. A. M. van Loon, R. van Hoek;

Behaalde diploma's:

1e stm. G. H. V.-th.: B. Crum;
2e stm. G.H.V.: B. Kerver, D. A. L. Hitz;
2e stm. G.H.V.-th.: R. G. Pieters;
3e stm. G.H.V.: G. Y. Bouma, D. J. M. Rijk, H. Brugts;
'C': F. C. Koens, J. D. Compiet;
'B': T. H. van Leeuwen;
'A/B-th.': J. Vink, P. A. van Tilborg;
sch. kok: E. J. Eradus.
sch. kok: M. A. Kerkhoff.

Onze vloot-jubilairissen:



J. Verlinde
3e wtk.
10 jaar op 04.01.81



B. J. van Gelderen
hoofdbediende
10 jaar op 20.01.81



A. Scheffer
bediende
10 jaar op 20.01.81



J. M. Hillen
gezagv.
30 jaar op 19.02.81



J. I. Brangert
hfd. wtk.
25 jaar op 20.02.81

Aangesteld als



G. Verbrugh
per 14 augustus 1980
aangesteld als
gezagvoerder en op
18 november 1980
belast met het
commando over het
m.s. 'Cinulia'.



W. Muis
per 18 juli 1980
aangesteld als
hoofdwerktuig-
kundige en op 23
november 1980
tewerkgesteld aan
boord van het m.s.
'Tagelus'



C. Vlas
per 6 september
1980 aangesteld als
gezagvoerder en op
26 november 1980
belast met het
commando over het
m.s. 'Fusus'.



B. Oudkerk
per 14 augustus 1980
aangesteld als
hoofdwerktuig-
kundige en op 26
november 1980
tewerkgesteld aan
boord van het m.s.
'Fusus'.

WAL WAL

in dienst



M.v. 1-12 Mw. B. H.
Dalm - DFF/1



M.i.v. 17-11 R. A.
Risseeuw - DFT/3
(ex ST-vloot)

Interne mutatie

M.i.v. 8-12 Mw. M. P. Beugelink
van DFF/3 naar DFF/1

Malta per bus

Mevrouw Abma, echtgenote van 2e stuurman S. S. Abma van de 'Felania' stuurde ons een verslag van een tocht per bus over het eiland Malta. Valletta wordt de laatste jaren nogal eens aangelopen door onze schepen die er hun periodieke dokking ondergaan. Tussen de bedrijven door is er meestal wel eens gelegenheid om wat meer van dit prachtige eiland in de Middellandse Zee te gaan zien. We danken mevrouw Abma voor haar verslag en we laten haar verder zelf aan het woord.

Eindelijk was het dan zo ver, 22 oktober, de dag waarop een door een gids geleide bustocht op Malta gehouden zou worden, was aangebroken. Om half negen zat iedereen in de sloep. Op het lijstje van de stuurman stonden de namen van 22 personen. Kapitein Mos en Hans Spaans voeren ons naar de wal. Een kwartier later stonden we op Malta en we zwaaiden de twee een goede vaart terug naar de 'Felania'. De bus was nog niet op de afgesproken plaats, maar gelukkig liet hij niet lang op zich wachten. Iedereen zocht een plaatsje op in de mooie bus en de 2 dozen met versnaperingen die we meegenomen hadden werden voorin gezet. De stuurman en hoofdwerktuigkundige overlegden met de gids over de te volgen route met bezienswaardigheden (we waren al geïnformeerd door de kapitein en we hadden een kaart van het eiland). Toen de eerste stopplaats was bepaald kon de tocht beginnen. De Engels sprekende gids stelde zich voor als Joseph en voor de rest van die dag waren we 'Group Joseph'.

Losse botten

Eerst werd koers gezet naar Ghar Dalam. Dat bleek een museum te zijn met allemaal losse botten die gevonden waren in de grot die we daarna zouden zien. Het typische was dat het allemaal losse botten waren en geen complete skeletten. Honderden botjes waren uitgesteld in vitrines. De grot was er vlak achter. De gids vertelde dat de grot veel langer was geweest, een gedeelte was ingezakt. Ze was door water uitgehold en alles dateerde van 'Four-thousand years before Christ'.

Een uurtje later zaten we weer in de bus. Nu gingen we naar het Hypogeum Temple, een ondergrondse tempel, ook al van 4000 jaar voor Christus en de tijd van 'there was still ice' zoals de gids menigmaal zei. Hij vertelde dat de tempel heel toevallig (her)ontdekt was toen iemand op die plaats een huis met een kelder wilde bouwen en de bouwlieden op – wat later dus bleek – een tempel stootten. De tempel was helemaal uitgehouwen, een heel karwei

daar ze geen gereedschap hadden, want het bouwwerk moet in het stenen tijdperk zijn gemaakt. In de tempel kregen we de verklaring waarom priesters altijd mannen moeten zijn. Er was namelijk een nis/holte wat een echoput bleek te zijn, maar alleen de echo van een lage basstem liet weerklinken. Het 'hallo' van stuurman Huygens was luid en duidelijk in de hele tempel te horen, maar dat van de echtgenote van een der opvarenden, Ineke Bravenboer, had geen echo. Verder vertelde de gids wat over de gebruiken van de mensen die de tempel hadden gebruikt en wees hij ons op de muurschilderingen (heel primitief b.v. de 'levensboom', bestaande uit allemaal kringen, was met bloed geschilderd).

Mdna

Vervolgens ging de rit naar Ta'Qali – 'the artist village'. In dit handelscentrum wordt onder meer het beroemde Maltese zilverwerk verkocht en menig Maltees Pond werd daar omgezet in zilverwerk. Ook kon je daar zien hoe ze het maakten. Enkele jongens ontdekten daar ook een showroom van harnassen in verschillende soorten, maten en prijzen. Een half uur stond er voor dit onderdeel op het programma, maar er moest een paar keer een oproep worden gedaan om de 'Group Joseph' weer compleet te krijgen. Via de Dingli Cliffs, de hoogste van het eiland, met een prachtig uitzicht op zee en het eiland, ging de reis naar Mdina, 'de stille stad'. Het was een oud bolwerk

De cathedral van Mdina

met hele nauwe straatjes. Om het in tijden van oorlog beter te kunnen verdedigen verklaarde de gids. We bezochten ook een pracht van een cathedral, waar we, voor we er erg in hadden, weer op straat stonden. Het was inmiddels één uur geworden en de magen begonnen aandacht te vragen. De gedachten gingen naar het schip, wat zouden de achtergeblevenen eten? Biefstuk? Of stonden er bruine bonen op het menu? Gelukkig was er in Mdina een restaurant en toen iedereen een plaatsje had gevonden werd er menig kippetje en steak onder het genot van een glaasje Maltese wijn genuttigd. Het was inmiddels allemaal flink uitgelopen en we moesten snel naar de bus terug, want de gids moest op een bepaalde tijd terug zijn. Tot slot ging de reis over de smalle weggetjes, bij het aquaduct langs, door het kale, rotsige, met stenen muurtjes bezaaide landschap naar de huidige hoofdstad Valletta.

Daar mochten we onze eigen gang gaan, maar er was ook nog gelegenheid om onder leiding van een gids (nu een dame) het Grand Master's Palace te bezichtigen. Dat werd door velen nog gedaan. Het was ook echt de moeite waard. De gids vertelde ons daar veel over de historie en de huidige regering van Malta. Het deel dat wij te zien kregen van het paleis, was tot een paar jaar geleden nog helemaal in gebruik. Om half vier ging de bus naar Marsaxlokk terug. Wie dat wilde mocht mee, en wie zich in Valletta nog wat wilde vermaken, moest op eigen gelegenheid terug aan boord zien te komen.

'Group Joseph' ging toen uit elkaar, in kleinere groepjes. Al met al was het een zeer geslaagde dag geweest.

