

SCHEEP



ENTIKKA

19e jaargang
nummer 10
april 1980

JUNI

Waarom

komen ze niet?



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

Negentiende jaargang no. 10
juni 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) gevoelig 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
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Inhoud	
OR-vlooten OR-wal	4
OR-vloot	8
Waarom komen ze niet?	10
De 'Koninklijke' 90 jaar!	12
Het weten waard	15
Meer zeevarenden als	
Shell-ambassadeur	15
Schoon schip	16
Reünie CNOOKS	17
Cursussen in alle soorten	17
Vlootpersonalia	18
OVST-nieuws	20

WIE GAAN ER MEE?

Onder de kop 'Wie wil er mee?' vroegen wij in het februari-nummer aan zoons en dochters van collega's en ex-collega's wie er zin had om de twee kooien van onze maatschappij op de 'Eendracht' te bezetten. Het ging daarbij om een reis van Karlskrona in Zweden naar Amsterdam, een reis van 11 dagen kriskras door de Europese wateren. Dat er belangstelling voor zou zijn, wisten wij wel. Dat het aantal aanmeldingen maar liefst 24 zou gaan bedragen, overtrof toch wel onze verwachtingen. Zoals reeds aangekondigd, hebben wij een vertegenwoordiger van de beide ondernemingsraden gevraagd toezicht te houden op strikt eerlijke verloting. De winnaars van de reis zijn geworden:

2 kooien op
'Eendracht'!
Nu voor jongeren

Jacoba P. Arkema en
Relinde P. van Heeswijk

Zij zijn onmiddellijk van de uitslag op de hoogte gesteld en maken zich nu reeds gereed om met een groep leeftijdgenoten per bus naar Zweden te vertrekken. Degenen die wij – helaas – moesten teleurstellen, hebben wij zoveel mogelijk telefonisch daarvan op de hoogte gesteld, opdat zij nog andere vakantieplannen kunnen smeden.

Negen nieuwe oud-gedienden

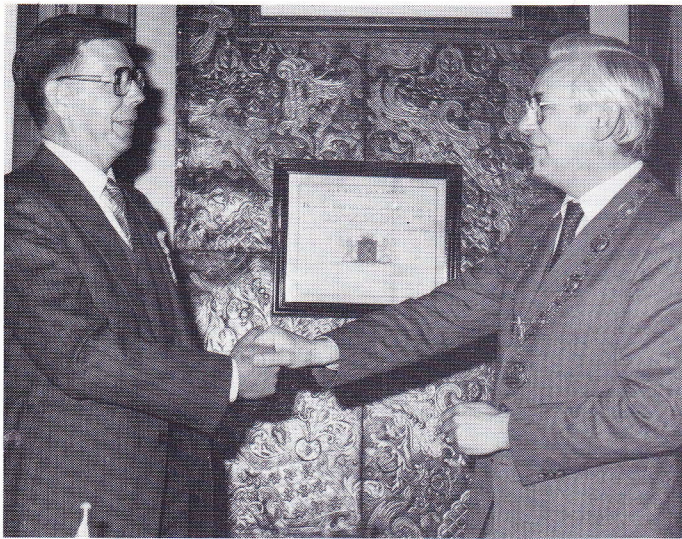
Maandag 28 april werd in het Shell-Gebouw afscheid genomen van die onderofficieren en scheepsgezellen die ons recentelijk met pensioen hebben verlaten. Daarmee is het leger van oud-gedienden weer met negen toegenomen. Acht ervan waren present op de afscheidsreceptie die hun werd aangeboden, sommigen ervan met hun echtgenote.

Nadat – we noemen ze maar even alfabetisch: Dijker, Klop, Meijer, Oliemans, Sloover, Turkenburg, Wayers en Wulder – zij door Verhoef van de personeelssectie, met wie zij in het verleden het meest contact hebben

gehad, waren ontvangen, werden zij eerst gezamenlijk op de foto gezet. Daarna drukten velen van zowel het kantoor als verlofgangers en enkele reeds gepensioneerden, hun de hand, onder het genot van een drankje en een hapje. Zoals dat nu eenmaal gaat bij zo'n afscheidsreceptie, werden vele herinneringen gezamenlijk opgehaald. Zovele mogen we wel zeggen, dat haast de klok vergeten werd en het al na zessen was alvorens de laatste huiswaarts keerden.

Allemaal even op de kiek. Achterste rij, van links naar rechts: A. A. Turkenburg, M. Oliemans, L. J. Wulder, F. B. Wayers, mv. Wayers. Middelste rij: P. Sloover, I. Dijker, mw. Klop. Voorste rij: mw. Sloover, mw. Dijker, H. L. Klop en E. M. Meijer.





Plechtigheid op het stadhuis te Harderwijk



..... en te Schiedam

Koninklijke Onderscheidingen

Ter gelegenheid van de verjaardag van H. M. Koningin Juliana ontvingen verschillende collega's bij diverse Groepsmaatschappijen een onderscheiding. Daaronder was tevens ir. J. A. P. Montijn, president-directeur van Shell Nederland en tevens een van de commissarissen van onze maatschappij, die benoemd is tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Een volledige lijst van de Koninklijke onderscheidingen treft u aan in de juni-editie van 'Shell Venster'.

Ons verheugde het bijzonder dat ook twee collega's van de vloot een onderscheiding te beurt is gevallen. Het zijn Kapitein F. Klaassen alsmede onze recent gepensioneerde hoofdwerktuigkundige C. W. Stolk, die beiden zijn benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

Gezagvoerder F. Klaassen ontving deze onderscheiding uit handen van de burgemeester van zijn woonplaats, Harderwijk. Onze fleet manager D. Jongeneel en zijn echtgenote waren bij de plechtigheid op het stadhuis aldaar aanwezig, waarna de net benoemde ridder en zijn gezin een lunch werd aangeboden. Bij die gelegenheid ontving hij tevens de bij zijn onderscheiding behorende zilveren draagmedaille. Hoofdwerktuigkundige C. W. Stolk

werden de versierselen behorende bij zijn onderscheiding uitgereikt in het Stedelijk Museum in Schiedam. Bij de uitreiking door de burgemeester waren aanwezig onze directeur en zijn echtgenote, alsmede onder andere H. Verhoef van de personeelssectie, die lid is van de Commissie van Toezicht van de Vereniging het Opleidingschip 'Nederlander', waaraan de nieuwe ridder thans zoveel van zijn vrije tijd schenkt. Ook ridder Stolk en zijn gezin werd daarna een lunch aangeboden, waarbij hij tevens de zilveren draagmedaille behorende bij de onderscheiding kreeg uitgereikt.

Aan beiden onze hartelijke gelukwensen bij deze hoge onderscheiding.

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

Leden van het Sociaal Medisch Steunfonds worden dringend aangeraden voor buitenlandse vakantie-reizen een zogenaamde gecombineerde reisverzekering af te sluiten. Deze verzekeringen dekken namelijk voor een betrekkelijk geringe premie risico's met betrekking tot kosten, waarvoor het Sociaal Medisch Steunfonds in voorkomende gevallen geen tegemoetkoming verstrekt. Wellicht ten overvloede wordt er op

gewezen dat, indien men een dergelijke verzekering heeft afgesloten, voor alle in te dienen kosten eerst een beroep op de verzekering dient te worden gedaan, daar door het Sociaal Medisch Steunfonds geen kosten in behandeling worden genomen, waarvoor het lid elders een aanspraak op vergoeding kan doen gelden.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1588	17.4.80	Schaderapport No. 151
1595SC	25.3.80	Onkostenverg. reg. Ned. Vlootpersoneel
1601	14.4.80	Veiligheidsschoenen
1602	14.4.80	Inventaris Inspectie Boek
1603	14.4.80	Onderhoud hoofdketels
1604	16.4.80	Lijst leveranciers (PCOR)
1605	17.4.80	Inhuldiging (PCOR)
1606	17.4.80	Introductie testapp. voor MSA-Tankscope; gebruik van propane aan boord
1607	23.4.80	Verkeerssep. Straat Hormuz (PCOR)
1608	25.4.80	Aanstellingen (PCOR)
1609	29.4.80	Onderscheidingen (PCOR)
1610	29.4.80	Koersen (PCOR)
1611	6.5.80	Standaard ladingberekening
1612	2.5.80	Loonmaatregel regering (PCOR)
1613	6.5.80	Tanker port performance
1614	7.5.80	Douane Mina al Fahal (PCOR)

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	

De publicaties 'Sociaal jaarverslag 1979', 'Financieel Jaarverslag 1979', 'Samenwerkingsvormen' en 'Met de Marine Co-ordinator rond de tafel' verschijnen onder gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van directie, O.R.-vloot en O.R.-wal.

Sociaal jaarverslag 1979

door kritische bril bezien

Een van de onderwerpen die op de in mei jl. gehouden vergaderingen kritisch werden bekeken, was het zo juist uitgebrachte Sociaal Jaarverslag 1979. Aangezien dit jaarverslag zowel met de O.R.-vloot als met de O.R.-wal moest worden besproken, was gekozen voor een gezamenlijke overlegvergadering met de beide ondernemingsraden. Deze vond plaats onder voorzitterschap van onze directeur, de heer Van Heeswijk, die was vergezeld van het hoofd afdeling Personeel, de heer Van Dalen. Tevens aanwezig waren twee commissarissen onzer maatschappij, de heren Montijn en Warning.

In een inleiding legde de voorzitter o.a. de nadruk op de noodzaak het beleid van een bedrijf te onderscheiden in een technisch, een economisch en – last but not least – een sociaal beleid. Toch tracht men binnen Shell Tankers dit beleid te bundelen tot één geheel, o.a. door de samenstelling van het management team.

Van Heeswijk: 'Ik hoop, dat wij elkaar vinden in de stelling dat personeelsbeleid dat gedeelte van het bedrijfsbeleid betreft, dat zich bezig houdt met de werkende mens en diens verhouding tot anderen binnen zijn werksituatie. Sociaal beleid noemt men alles wat op de maatschappelijke verhoudingen van mensen onder elkaar betrekking heeft.'

Twee uur lang spervuur

Aangezien het Sociaal Jaarverslag reeds tussen de commissies 'Sociaal beleid' van de beide ondernemingsraden en de personeelsafdeling was besproken, werd het verslag niet pagina voor pagina gezamenlijk doorgenomen, doch werd de aanwezige O.R.-leden (14 van de vloot, 6 van de wal) gelegenheid

gegeven vragen over de inhoud te stellen.

Waarom zijn wij duurder?

Een van de eerste vragen ging over de in het verslag gemaakte opmerking dat in 1979 onze kosten in vergelijking met die van andere Nederlandse reders nog steeds hoog waren. 'Waarom zijn wij eigenlijk duurder?', aldus vragensteller. Dit blijkt voornamelijk te worden veroorzaakt door onze pensioenvoorzieningen. (Pensioen met 55/57½, respectievelijk 60 in plaats van met 65 jaar, zoals elders.) En juist omdat wij een Nederlandse rederij zijn, die niet met goedkope buitenlandse officieren vaart (zoals sommige andere rederijen), maar met uitsluitend Nederlandse, vormt dit een belangrijke kostenfactor.

De vraag of die hogere pensioenaanspraken nu wel opwegen tegen de kennelijk hoge kosten, is jaren geleden al beantwoord, bij een destijds gehouden enquête onder een deel van het Shell-personeel in Nederland (niet onder zeevarenden). Men gaf er sterk de voorkeur aan de huidige pensioneringsleeftijd van 60 jaar te handhaven. Op zichzelf blijft de lage pensioenleeftijd natuurlijk een voordeel: zowel voor betrokkene die bij pensionering dan nog een zee van mogelijkheden voor zich heeft als voor de maatschappij, daar het

O.R.-vloot en O.R.-wal in gezamenlijke overlegvergadering.

ziektepercentage er lager door wordt (bij ons nog geen 5% tegen een landelijk gemiddelde van ruim 10). Dit laatste biedt weer mogelijkheden tot betere bedrijfsvoering, daar niet steeds als het ware 'gaten behoeven te worden gevuld'. Als de VUT-regeling in Nederland op lagere leeftijd dan tot nu toe gebruikelijk – 62 à 63 jaar – zou worden toegepast (maar financieel is dat niet haalbaar), zou dit voordeel iets minder gaan spelen. Maar de pensioenleeftijden die bij ons gelden zullen voorlopig hoogstwaarschijnlijk niet door veel anderen worden toegepast.

Personeelssterkte

De teruggang in het aantal officieren in de afgelopen jaren was aanleiding tot

enkele indringende vragen. Wat, zo werd gevraagd, verwacht de maatschappij nu het gezien het geringe effect van onze wervingsactiviteiten kennelijk niet meer zo aantrekkelijk is op tankers te varen? Of ligt het aan de image van het zeevarende beroep in z'n algemeenheid? En wat wordt eraan gedaan?

Vergeet niet, zo werd door de directeur gerepliceerd, de teruggang in aantal schepen, van 43 naar 38 in twee jaar tijds. Waarbij ook tijdelijk met 36 schepen werd gevaren en de prognose een nog verder dalend aantal aangaf. De personeelsaantallen zoals die per 1 januari 1980 in het verslag zijn genoemd, geven aan dat we op dat moment in balans waren. Echter, er was – en dat is wel gebruikelijk – geen reserve voor verloop vanaf januari dit jaar. Dat is ook de reden, dat er tijdelijk wat Britse Shell-officieren bij ons dienstdoen en dat er met man en macht wordt gewerkt om personeel aan te trekken. Circa dertig stuurlieden en veertig werktuigkundigen zullen na de schoolexamens en het behalen van vaartijd onze gelederen komen versterken. Het aantrekken van de vrije markt gaat momenteel echter slechts met mondjesmaat, ondanks alle pogingen met banenmarkten, wervingsadvertenties, enz. *Toch hopen wij in de tweede helft van dit jaar de dienstperiode voor alle rangen op vier maanden te hebben, mede omdat wij voorlopig onze streefbezetting baseren op veertig schepen, m.a.w. reserve inbouwen.*

Een belangrijke factor voor de toekomst is, dat jongelui met een opleiding volgens de HTS-structuur een bredere basis hebben gekregen, dus eerder geneigd zijn en ook de kans krijgen een baan aan de wal aan te nemen. Dit, zo vermoedt men, komt ook omdat zij na een jaar vaartijd weer naar school teruggaan en daarna het zeevarend beroep voor gezien houden. Wellicht zullen er meer blijven varen als die vaartijd pas in het vierde jaar wordt gehaald. Ook is op de zeevaartscholen nu goed merkbaar, dat de Mavo-voorbereiding geen toelating meer geeft. In dit verband merkte Van Dalen op, dat van het gros van de jongeren (aldus een der conclusies uit het binnenkort te publiceren NMI-rapport over het Stanss-project) die voor het zeevarend beroep kiezen of een der familieleden vaart of een kennis op zee een carrière heeft gezocht. Meer publiciteit voor de mogelijkheden bij de

koopvaardij is dan ook dringend gewenst; een zaak waar wij eind vorig jaar ook zelf mee begonnen zijn door exposities te gaan houden, lezingen en filmvoorstellingen te verzorgen. Maar het is een gigantische taak, waarvan de vruchten pas over enkele jaren te plukken zijn. En als dan door een catastrofe ergens ter wereld de koppen in de krant weer een negatieve werking hebben (waarbij scheepsbouw nog dikwijls door het grote publiek met scheepvaart wordt verward), dreigt de gekweekte goodwill weer verloren te gaan.

Carrière-mogelijkheden

Maar als – zo werd gevraagd – bij ons op de lange duur het aantal schepen zou dalen, hoe kunnen wij dan garantie geven aan nieuw aangetrokken zeevarenden dat ze kunnen 'blijven' varen?

Die garantie kan Shell geven door naar het verleden te wijzen, waarin – goede tijden of niet – toch nooit massaal ontslag heeft plaatsgevonden.

Trouwens, rekening houdend met een altijd optredend verloop, zal voor elke zeevarende er toch altijd werk bij ons zijn, ook al dalen we misschien in de toekomst tot dertig schepen.

Buitenlanders

Bij het kritisch doorlezen van het jaarverslag was opgevallen, dat er minder Spaanse, maar meer Aziatische scheepsgezellen zijn gekomen. Echter, zo werd cijfermatig aangetoond, dit was toeval. De aantallen zijn als het ware 'momentopnamen'. Een crew-wisseling op een of twee schepen kan weer een heel ander beeld geven. Wel werd opgemerkt, dat in de genoemde aantallen niet-Nederlandse scheepsgezellen niet de bovenrol is opgenomen. Om volgende jaren een beter inzicht te hebben in de betekenis van de bovenrol, vroeg de ondernemingsraad om voortaan de cijfers betrekking hebbend op de personeelssterkte meer gedetailleerd te geven, ook om daarbij te vermelden hoeveel mensen er eigenlijk in iedere rang gewenst zijn (dit is altijd verschillend, vanwege diverse factoren, zoals meer of minder studieverlof in bepaalde rangen dan gebudgetteerd, enz.).

Ziektepercentages

Ter vergadering werd kritisch ingegaan op de gemelde ziektepercentages bij onze officieren en op de huidige situatie wat dat betreft. Daarbij bleek, dat met name bij hoofdwerktuigkundigen een frappante stijging valt waar te nemen, van 4,6% in 1979 naar ruim 10% op dit moment. Toegegeven werd, dat er nog niet genoeg statistisch materiaal beschikbaar is om de oorzaak hiervan te achterhalen, doch dat deze ontwikkeling wel zorgen baart, met name omdat dit gedeeltelijk psychische oorzaken schijnt te hebben. Even frappant was dat van de 11 hoofdwerktuigkundigen die destijds aangeboden is met vervroegd pensioen

te gaan, alle 11 dit accepteerden (bij de gezagvoerders was dit 8 van de 11).

Prijscompensaties e.d.

Opgevallen in het gecombineerde jaarverslag voor vloot en wal was, dat de prijscompensaties procentueel niet geheel met elkaar overeenstemden. Echter, de nieuwsgierigheid die dit had gewekt kon worden bevredigd door een uitleg over de verschillen in perioden (soms verschoven maanden), waarover

O.R.-vloot en
O.R.-wal in
gezamenlijke
overlegvergadering.

een compensatie achteraf werd gegeven. Over een langere periode genomen komt een en ander op hetzelfde uit en is in overeenstemming met hetgeen in CAO's geregeld is. Dit jaar, aldus werd toegevoegd, zijn we gebonden aan het 'wetje van Albeda', o.a. halvering van periodieke verhogingen. Overigens werd er aan toegevoegd dat dit niet een zaak voor overleg met de O.R. maar met de vakbonden is.

Ook vrouwen in hogere functies

Als men de aantallen walpersoneelsleden bekijkt, gesplitst in mannen en vrouwen, en de daarbij behorende loongroepen betreft, komen de dames er maar bekaaid vanaf. Is het nu niet mogelijk om hier meer evenwichtigheid in te brengen, aldus vragensteller. Een materie die een groot aantal andere vragen loswoelde, o.a. over de mogelijkheid van 'part time' werken, over het zenden van meer dames naar cursussen, enz. Laten we voorop stellen, aldus werd geantwoord, dat we onze vrouwelijke werknemers evenveel kansen willen bieden als hun mannelijke collega's. Het is echter onvermijdelijk 'long term planning', want in de eerste plaats begint de 'fout' al bij de vooropleiding. Vrouwen in hogere technische, juridische en andere leidinggevende functies zijn er wel bij de Koninklijke/Shell, maar het zijn er slechts relatief weinig. Voornamelijk omdat dames die een daarvoor geschikte opleiding hebben gevolgd, de capaciteiten voor zo'n hogere functie bezitten en ook nog blijven werken als ze eenmaal gehuwd zijn, dun zijn gezaaid. Echter, iemand bij ons, met de gewenste capaciteiten, die bereid is zich geheel aan haar taak te wijden en vast van plan is te blijven, kan even ver komen als haar mannelijke collega's. Men moet echter daarbij niet vergeten, dat in een betrekkelijk kleine organisatie als aan de wal, de mogelijkheden in de diverse secties ook niet zo groot zijn. Maar dat wij ze willen gelijkschakelen, is wel daaruit gebleken, dat een vrouwelijke walcollega zelfs is

uitgezonden naar Abu Dhabi, in een functie waar de gedachten aanvankelijk naar een man uit gingen. We willen dus echt en zullen dit ook tonen, door in 1980 meer dames dan voorheen naar cursussen te sturen, ze te rouleren, ze meer kansen te geven zich te ontplooiën. Trouwens, in de sectie DFP/3 is met opzet al een extra kracht aangenomen, om de doorstromingsmogelijkheden voor jonge werknemers te vergroten en ze daardoor beter te motiveren. Dat 'part time' werken niet altijd mogelijk is, komt mede omdat de dames er in het algemeen de voorkeur aan geven de maandag en de vrijdag vrij te nemen. Met andere woorden, op die dagen dreigt een sectie onder 'bemand' te worden. Een probleem waar niet alleen wij mee worstelen, doch het gehele bedrijfsleven, althans in de meer administratieve sector. Ondanks onze goede plannen, is het dus moeilijk snel inhoud aan de nieuwe ontwikkeling te geven, doch wij blijven ons best doen gelijke kansen te bieden. Nadat nog was opgemerkt, dat het verloop onder de officieren wat afneemt en onder de scheepsgezellen weer wat toeneemt (behalve op PLA-schepen) en men verheugd is dat het aantal gevallen van 'ontslag om dringende reden' sterk daalt, kreeg commissaris Warning ten slotte de vraag voorgeschied hoe deze discussie op hem was overgekomen en wat hij ermee kon doen in de Raad van Commissarissen.

Warning: Je kunt je taak als commissaris niet goed verrichten als je niet goed doorkrijgt wat er in het bedrijf omgaat. Wat leeft onder de mensen wordt de leiding op deze wijze bekend. Je voelt nu waar alles goed of juist niet zo goed zit. Dat zijn zaken die je kunt beklemtonen in de Raad.

Financieel Jaarverslag 1979

In aanwezigheid van Montijn, een der commissarissen van onze maatschappij, vond in een gezamenlijke overlegvergadering van de beide ondernemingsraden een bespreking plaats van het Financieel Jaarverslag 1979.

Inleiding

In een korte inleiding door onze directeur wees hij eerst op de belangrijkste doelstelling van 'Group Finance', de overkoepelende organisatie van de Groep die zich met alle financiële aspecten van het Shell-beleid bemoeit. Deze is er te allen tijde om er voor te zorgen, dat er voldoende fondsen aanwezig zijn voor de normale uitoefening van het bedrijf.

Daarvoor is het noodzakelijk bij te houden wat men denkt uit te geven (planning cycle) en wat men werkelijk heeft uitgegeven (Group accounts, enz.).

'Group Finance' is dus ook de afdeling die het totaal van de plannen der individuele werkmaatschappijen onder één noemer brengt. Het is een service-organisatie en geen bemoëial, die zich bezighoudt met andermans zaken. 'Finance' vormt de levensader van elke onderneming, in zekere zin is zij het geweten van de onderneming. Ook wij, binnen Shell Tankers, moeten onze jaarrekening zien als het geweten van onze rederij, een beschouwing van de manier waarop wij het er het afgelopen jaar af hebben gebracht. Daarbij kan de vertaling van eventuele 'winst' in het grotere Shell-geheel slechts een betrekkelijke rol spelen. De reden van ons bestaan is gebaseerd op het ter beschikking stellen van transportcapaciteit aan de Groep.

Van Zanen aan het woord

Juist die binding, die verwevenheid van onze jaarrekening met 'Group Finance', bracht het hoofd van onze afdeling Financiën, Van Zanen, ertoe te verklaren, dat het daarom noodzakelijk is geweest onze 'jaarrekening' aan te passen aan de verslaggeving van Shell-maatschappijen in Nederland, zoals deze in nauw overleg met de externe accountants is overeengekomen.

Tijdens zijn toelichting kreeg Van Zanen menige vraag van zowel O.R.-vloot als O.R.-wal te verwerken. Zo was juist de bijzonder grote toename in 'duurzame activa' aanleiding vrij diep hierop in te gaan. De oorzaken van die toeneming bleken vooral te liggen in de aankoop voor onze vloot vorig jaar van drie schepen, terwijl de 'Acmaea' na 20 jaar 'huren' in 1979 – geheel volgens het destijds afgesloten contract – 'om niet' aan ons in eigendom is overgedragen.

Ton zoek?

Het verschil van ongeveer één ton dat een der O.R.-leden had ontdekt in de jaarrekening, bleek (grote hilariteit) te wijten aan afrondingen. Overigens, wel degelijk bleek dit te zijn verantwoord, alleen op een voor niet-deskundigen wat gecompliceerde wijze. Wel ontlokte deze vraag aan onze financiële expert de opmerking, dat aan het betrokken lid een goede accountant verloren is gegaan.

Bij de vraag hoe het mogelijk was vorig jaar schepen te kopen, terwijl het 'eigen vermogen' relatief klein was, werd aangetoond, hoe onze maatschappij in zo'n geval bij de moedermaatschappij aanklopt om geld. De moedermaatschappij als enige aandeelhouder heeft dit geld ter beschikking gesteld deels door uitbreiding van het aandelenkapitaal deels door een lening in rekening-courant. Toegegeven werd, dat dit niet voor iedereen gemakkelijk te concluderen is, vandaar ook de bereidheid een en ander toe te lichten.

Op de vraag of je nu aan de hand van de Verlies- en Winstrekening kunt nagaan welke schepen goed hebben gevaren en welke niet, moest ontkennend worden geantwoord. Wel is dit mogelijk bij de time-charters, maar dan per klasse. Juist omdat bij verder uitdiepen van dit punt bleek, dat time-charters thans een bescheiden winst opleveren in tegenstelling tot de eerder afgesloten demise charters, vroegen de ondernemingsraden zich af

O.R.-vloot en O.R.-wal in gezamenlijke overlegvergadering.

of het dan niet mogelijk is de 'Labiosa' te zijner tijd op time charter te verhuren. Echter, de beslissing hoe dit charter wordt, kan pas worden genomen wanneer het tijdstip van de overdracht is vastgesteld.

Oorspronkelijk budget 1980 laatste schatting 1980

Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt met de aanwezigen het budget en de laatste schatting voor 1980 door te nemen en de actuele cijfers over het 1e kwartaal daarbij te betrekken. Al spoedig kwam naar voren, dat het in de vaart houden van de twee V's en twee Z's het resultaat van 1980 ongunstig zal beïnvloeden.

Deze opmerking was aanleiding tot menige vraag. Met name dat, ook al worden deze schepen nu nog niet verkocht (en kan de sloopwaarde dus niet als 'ontvangst' worden geboekt), je daarom toch niet van verlies mag spreken. In de 'rode cijfers' gaan, kan normaliter op den duur de continuïteit van een bedrijf in gevaar brengen. Echter, zo lang de Groep bereid is ons fondsen te verschaffen, is er geen vuiltje aan de lucht. Maar financieel wil je je zaken ook in orde hebben, dus niet in de rode cijfers gaan. Maar – zo werd toegegeven – dat is allemaal boekhoudkundig gesproken. Natuurlijk zijn die schepen nodig, we blijven ermee varen omdat er nog een goede markt voor is. Maar de inkomsten die daaruit voortvloeien zijn gebaseerd op de bestaande demise-charter-overeenkomst.

Ook dit toonde weer aan hoezeer wij voor ons bestaan onverbreekelijk verbonden zijn met de Groep als geheel. Dat wij daarbij in 1979 nog een zeer bescheiden winst hebben kunnen maken, mag overigens tot tevredenheid stemmen.

Samenwerkingsvormen

Na het gesprek tussen O.R.-vloot-vertegenwoordigers en die

van de O.R.-wal, met het doel na te gaan of er mogelijke samenwerkingsvormen zijn voor de beide ondernemingsraden, is besloten een commissie in te stellen. De samenstelling van die commissie, de werkwijze, taken en bevoegdheden zijn daarna gezamenlijk opgesteld en nu op een gezamenlijke overlegvergadering van vloot en wal met de 'bestuurder' goedgekeurd.

Een van de voornaamste taken van de commissie 'Samenwerkingsvormen VLOR/WOR' (afkorting voor VlootOndernemingsRaad en WalOndernemingsRaad) is het verrichten van een onderzoek naar eerst de huidige, vervolgens de mogelijke, toekomstige samenwerkingsvormen, alsmede de gevolgen van de invoering van deze vormen. Tevens wat de consequenties voor beide ondernemingsraden zijn van de overgangsbepalingen uit de Herzieningswet van 5 juli 1979. Tot vaste leden van deze commissie (die vóór 1 september a.s. rapport moet uitbrengen) zijn benoemd:

namens de O.R.-vloot

voorlopig Hans Baard

Peter Jacobs

Erik Petrusma

Er is voor gezorgd, dat er plaatsvervangers zijn wanneer bovengenoemde commissieleden een nieuwe dienstperiode aanvangen.

namens de O.R.-wal

Frans van der Kolk

Joop Ouwens

Hans van der Schilt

Als eventuele plaatsvervangers:

Joop van de Weijer

Kees van Steensel

Piet Huigen

Met de Marine Coördinator rond de tafel

Een van de gezamenlijke overlegvergaderingen van vloot- en walondernemingsraad (en 'overleg' betekent dus samen met de 'bestuurder', in dit geval onze directeur en het hoofd van de afdeling Personeel) was geheel gewijd aan een 'free for all' met de hoogste baas in de Shell-scheepvaart, de Marine Co-ordinator, Tookey. Veel vragen werden door de leden van beide ondernemingsraden op hem afgevuurd, waarop hij bijzonder openhartig inging. Dat Tookey voor dit doel speciaal uit Londen was overgekomen, werd – zo werd aan het eind tot uitdrukking gebracht – op hoge prijs gesteld.

'Geen vergelijking zonder meer is mogelijk', aldus begon Tookey, 'van de STBV-vloot met de drie andere

belangrijke Shell-vloten, d.w.z. de Britse, Franse en Duitse'. Weliswaar was dit een hoofdagendapunt van de ondernemingsraden, maar Tookey maakte al snel duidelijk, dat te grote verschillen in de gemiddelde 'leeftijd' van de Groepsvlooten, hun samenstelling en ook andere factoren die de opbouw van een nationale vloot beïnvloeden, een vergelijking zonder meer uitsloot.

'Wel belangrijk, ook voor de individuele Groepsvlooten, is hoe de verhouding is binnen de Groep tussen een 'eigen' vloot en de 'gecharterde' vloot. Ook wat de vooruitzichten zijn op kortere (zeg 5 jaar) en langere (tot in de jaren 90) termijn.

Overschot

Aan de hand van een grafiek toonde de Marine Co-ordinator hoe groot de verschillen in de wereld waren tussen de beschikbare tonnage en wat er nodig was sedert de oliecrisis. Die jaren zijn gekenmerkt door een aanmerkelijk overschot aan tonnage. Geen groei van 6% per jaar in het oliegebruik, maar wel steeds meer schepen die van de nieuwbouwhellingen gleden als gevolg van reeds geplaatste orders. Het gevolg was dat veel VLCC's werden opgelegd, ook Shell-VLCC's, zoals we allemaal weten. Hoe is Shell er nu in geslaagd om toch binnen vrij korte tijd het overschot weg te werken?

Niet alleen door schepen van de hand te doen, ook al waren er bij die beslist niet aan het eind van hun levensduur waren. Maar ook door vervoerscontracten met 'derden' af te sluiten, soms op langere termijn soms voor een enkele reis.

Soms ook voor slechts een deel van de totale lading van een schip. Gevoegd daarbij de 'slow steaming' die werd doorgevoerd, het vroegtijdig – soms tegen aanzienlijke bedragen – afstoten van gecharterde schepen of het niet verlengen van charters, is men er bij Shell in geslaagd weer een redelijk evenwicht tussen vraag en aanbod te verkrijgen.

Wel moet worden toegegeven dat, wat VLCC's betreft, wij nog ruim in onze jas zitten. Het is juist omdat het percentage waarvoor wij voor 'derden' varen, gestegen is tot zo'n 25% van de totaal door Shell te vervoeren hoeveelheid olie, dat wij de vloot gaande kunnen houden.

Dit – noem het succes – is ook merkbaar geweest in de financiële resultaten van wat men kortweg noemt 'marine'. Was er sedert 1973 elk jaar een aanzienlijk verlies wat betreft vervoer over zee (500 miljoen pond sterling!), 1979 gaf een winst. Weliswaar in Groepstermen gezien, een zeer minimale winst, maar we zaten ten minste niet meer in de rode cijfers.

Hoeveel 'eigen' schepen?

Erg belangrijk bij het exploiteren van een grote vloot is de verhouding tussen 'eigen' en 'gecharterde' schepen. En met 'eigen' wordt niet zozeer bedoeld, dat ze geheel voor eigen rekening zijn

gebouwd, maar wel dat ze in eigen beheer zijn, bemand met Shell-personeel.

De laatste jaren werden – zoals hierboven reeds gezegd – vele charters afgestoten of niet verlengd, hetgeen wel duidelijk wordt uit het volgende overzicht van aantallen schepen 'eigen' versus 'gecharterd'.

De grote Shell-vloten telden	eind		
	1978	1979	1980
STUK (Britse)	56	51	51
STBV (Nederlands)	36	38	38
SMS (Frans)	12	12	11
DSTG (Duits)	9	11	11
Totaal aant. tankers	113	112	111

terwijl het aantal time-chartered schepen daalde van 106 87 78

Nu gaat het niet alleen om het 'aantal' tankers (hoe belangrijk ook voor de werkgelegenheid), maar ook om het percentage aan tonnage dat in eigen beheer is. Het volgende overzicht geeft daarvan een beeld.

In 'eigen beheer' van Shell was in		
1974	34	
1976	48	procent van hetgeen
1978	52	aan tonnage nodig
1980	64	was.

Toch kan je met het verhogen van het aandeel dat door 'eigen' vloot wordt vervoerd, niet onbepaald doorgaan. Toegegeven: er zijn vele voordelen aan het hebben van een eigen vloot, zoals

- je kunt jezelf daarmee als het ware indekken tegen te hoge vrachtprijzen
- zowel technisch als operationeel kan je meespreken, zelfs vooraan lopen (dus 'voortrekker' zijn)

O.R.-vloot en O.R.-wal in gezamenlijke overlegvergadering.

- het opvoeren van de veiligheid heb je zelf in de hand.

Maar ook charteren van schepen (dus huren, op korte of lange termijn) heeft voordelen:

- de enorme investeringen van de Groep, noodzakelijk voor de bouw en het exploiteren van een eigen vloot, kunnen worden beperkt
- charteren is meestal goedkoper dan vervoer met eigen schepen.
- een tijdelijk tekort aan eigen tonnage kan snel worden opgevuld.
- je hoeft niet 20 jaar met een schip te doen.

Juist door de beëindiging van charters in de laatste jaren telt de Groepsvloot

momenteel een hoger percentage aan 'eigen' schepen. Vooral bij VLCC's is dit te hoog net zo goed als bij de 'long range' schepen.

Nu heeft de historie geleerd, dat het veranderen van de verhouding tussen 'eigen' en 'gecharterd' – wanneer men die snel wil veranderen – altijd tot verlies leidt. Bovendien hecht men binnen Shell veel waarde aan het handhaven van de werkgelegenheid voor de employés. Bij iedere gewenste verandering wordt eerst overwogen of de besparing op korte termijn geen schok teweegbrengt in de werkgelegenheid, want die telt zwaar. Het ligt dan ook beslist niet in de bedoeling de meest ideaal gewenste verhouding tussen eigen en gecharterd voor de diverse klassen van schepen, op korte termijn te verwezenlijken. Wel zal op de lange duur het aantal olietankers over de gehele wereld dalen. Een ontwikkeling waarover reeds meermalen is gesproken en geschreven en waaraan en door het gewijzigd energiepatroon en door de verschuiving naar andere energiebronnen niet valt te ontkomen. Dat zijn echter lange-termijn-ontwikkelingen.

Vervoer voor 'derden'

Des te meer wij als Shell erin slagen olie ook voor 'derden' te blijven vervoeren (thans ongeveer een kwart van het totale vervoer door Shell), des te langer er werk voor Shell-olie-tankers is. Juist de huidige ontwikkeling in de oliewereld, waarbij contracten tussen olie-producerende landen rechtstreeks met regeringen van consumptielanden worden afgesloten, biedt in dit opzicht perspectief. Ook het feit, dat wij over een grote vloot beschikken, waardoor elk moment waar ook ter wereld scheepsruimte aan derden kan worden aangeboden, heeft nu zijn voordelen. Vervoer van olie, over zee, blijft het voordeligst met grote tankers, ook in de toekomst. Dat wij daarbij in één scheepsloading, voor meerdere 'derden' transporteren, is een extra voordeel, want daarvoor ligt de vervoersprijs lager.

Dit alles wil beslist niet zeggen, dat wij een onafhankelijke reder zouden willen noch kunnen zijn. Uitsluitend omdat 'marine' een onderdeel van de Groep is, hebben wij bestaansrecht. Dat we daarbij ook een zakelijke kans grijpen door voor anderen te vervoeren, is niet meer dan logisch en helpt de kosten van zo'n grote vloot te drukken.

Dat er verder omwentelingen plaatsvinden in het wereldvervoer van olie is duidelijk. Was het vroeger een kwestie van met VLCC's olie aanvoeren en de lading in gedeelten (in havens of via lichterscheepen) afleveren, thans wordt al dikwijls een VLCC van lading voorzien door kleinere schepen, die in diverse havens diverse ladingen ophalen. Eenvoudigweg een gevolg van het gewijzigde olie-aanbod. Na transport over een grote afstand vindt dan weer lichter plaats. Voorbeelden daarvan vinden we niet alleen in de Perzische Golf. Olie uit Mexico wordt nu met relatief kleinere schepen naar

Curaçao vervoerd en vandaar met grote schepen weer overzee.

Veiligheid

Nog een faktor die de verhouding tussen 'eigen' en 'gecharterde' VLCC's kan beïnvloeden, is de veiligheid. Als in de toekomst zou blijken, dat anderen weliswaar grote tankers tegen aantrekkelijke huurprijzen aanbieden, maar daarbij niet de veiligheid garanderen waar wij als Shell op staan, dan kan de balans weer doorslaan, d.w.z. toch een groter percentage 'eigen' VLCC's wenselijk zijn dan men als ideaal (d.w.z. economisch het meest verantwoord) beschouwt. Wel zal een ontwikkeling als door UNCTAD bepleit, het vervoer van olie minder economisch maken, een onvermijdelijk gevolg van het versplinteren van een internationale vloot. Die kosten zullen dan moeten worden opgebracht en voor de consument merkbaar zijn. Jammer, maar politiek en logica gaan helaas niet altijd samen.

O.R.-vloot en
O.R.-wal in
gezamenlijke
overlegvergadering.

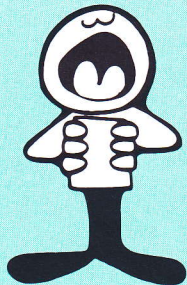
Kolen, LNG- en LPG-vaart

De behoefte aan energie blijft ook in de toekomst bestaan, daaraan behoeft niemand te twifelen. Naarmate op langere termijn het aantal olie-tankers daalt, zullen kolen- en gasschepen meer in opkomst komen. Begin 1981 zullen in de Shell-vloot acht kolenschepen zijn opgenomen, vier in eigendom en vier op lange termijn gecharterd. Met de twee Italiaanse VLOO's waarvan elders sprake is, stijgt dus het aantal bulkschepen in eigen beheer. Echter, in hoeverre uitbreiding van de benodigde bulkvloot verder zal plaatsvinden met 'eigen' of

'gecharterde' schepen, daarover is nog geen beslissing gevallen. Van grote invloed hierbij zijn de kosten waartegen wordt vervoerd. Niet vergeten moet worden, dat bij vervoer van olie de kosten thans slechts een klein deel van de totale kosten vormen, als gevolg van de stijging van de prijs per barrel. Bij kolen (en erts) ligt dit geheel anders. De vervoerskosten vormen daarbij namelijk een belangrijk percentage van de totale kosten.

Energie besparen

Een zeer belangrijk punt bij de discussie met de Marine Co-ordinator vormden de bunkerkosten. De prijs van bunkers is sedert 1977 zodanig gestegen, dat thans een besparing van 5% op bunkerverbruik, in de totale vervoerskosten een besparing oplevert van 2½%. Bunkerkosten vormen dus thans reeds ongeveer de helft van alle kosten, in tegenstelling tot personeelskosten, die rond de 10-12% daarvan vormen.



OR-VLOOT

Drie volle dagen duurden de vergaderingen die in mei werden gehouden. Dit niet alleen omdat de agenda een groot aantal punten telde, doch vooral omdat op deze dagen – gezamenlijk met de O.R.-wal – de Sociale en Financiële Jaarverslagen werden besproken en het zeer uitvoerige gesprek met de Marine Co-ordinator werd gehouden. De twee 'overlegvergaderingen' stonden onder leiding van onze directeur, die ingevolge het rooster tot en met september a.s. het voorzitterschap zal bekleden. De O.R.-vergadering zelf werd geleid door Nol Witten.

Voor het eerst nam ook Gerrit Freeth deel aan de vergaderingen, die de vacature heeft vervuld ontstaan na het vertrek (om privé-redenen) van O.R.-lid Jan Koek.

PLA

Zowel in de beide overlegvergaderingen als in de O.R.-vergadering kwam een aantal aspecten van het Projekt met Lange Adem ter sprake, waarvan wij hieronder een overzicht geven. De vrees leefde, dat de 'plussers' in het nadeel zouden kunnen raken ten opzichte van BS/BM'ers wat betreft hun plaats op de ranglijst. De laatstgenoemde categorie krijgt nu bij behalen van S-III/'A' 'en bloc' een plaats op de ranglijst. Besloten is nu dat 'plussers' die tijdens hetzelfde jaar als de groep BS/BM'ers de opleiding volgden, ook als groep op de ranglijst worden gezet, maar boven de anderen. De onderlinge volgorde is op basis van het gebruikelijke puntensysteem. Een overzicht werd gegeven in hoeverre de spreiding van PLA-onderdelen nu is doorgevoerd. Het formulier 63 (in 3-kleurendruk) is nu op alle schepen ingevoerd. De 'D' en 'F' klasse schepen, alsmede de 'Macoma',

'Niso' en 'Tagelus' hebben planborden aan boord, ondergebracht in een Centrale Administratieruimte, tevens de benodigde gegevens om stores/voedingskosten te bewaken. Momenteel worden wederom twee reservedelenteams samengesteld, die binnenkort verdere spreiding van een en ander op de vloot zullen doorvoeren. Binnenkort zal ook een evaluatie plaatsvinden van hetgeen nu in dit opzicht is bereikt, wat de reacties en ervaringen zijn, enz.

Nadat eind april reeds een bespreking met een aantal 'plussers' had plaatsgevonden, is van 13 tot en met 15 mei in Boertange een PLA-bijeenkomst gehouden, waaraan zowel officieren als scheepsgezellen deelnamen. Dit jaar zal ook nog een bijeenkomst worden gehouden voor uitsluitend het civiele-dienst-personeel.

Ter sprake zijn gekomen de manco's die toch nog kleven aan een goed overzicht van de bekwaamheden van de op 'F'-klasse schepen dienstdoende scheepsgezellen. Hierin zal – hopelijk – kunnen worden voorzien, wanneer het nieuwe conduite-rapportage-systeem eenmaal is ingevoerd, waarover

hieronder meer. Wel is vast besloten om het aantal bijscholingscursussen op Pernis uit te breiden.

De huidige financiële verslaggeving – eenmaal per kwartaal – aan de 'F'-klasse schepen voldoet niet geheel. Hierin zal wijziging worden gebracht. Met de PLA-commissie zal worden besproken of en, zo ja, in hoeverre de laatste tijd vaste opvarenden van 'F'-klasse tankers, tegen hun wil in, naar andere schepen werden gezonden, en omgekeerd.

Nu het aantal PLA-schepen, na opname in de vloot van de 'Ficus', op een totaal van acht is gekomen, zal – zoals reeds medegedeeld – eerst verdieping plaatsvinden. Dit moment lijkt bijzonder geschikt om meer algemene beleidsregels 'zwart op wit' te zetten, waarna meer dan tot nu toe de schepen dezelfde gedragsregels dienen te volgen.

Nieuwe Conduite-rapportage

Reeds eerder is gemeld, dat men thans doende is een geheel nieuwe conduite-rapportage-systeem te ontwikkelen. Dit vindt plaats in nauw overleg met de

Conduite-rapportage-commissie van de O.R. De behoefte aan een nieuwe vorm van rapportage bestond reeds geruime tijd. Om de resultaten van de huidige rapportagevorm samen te vatten, zou men kunnen zeggen: 'Over erg veel medewerkers zijn er momenteel erg veel 'weinig zeggende' beoordelingen. En toch – en dit geldt voor elke medewerker, waar ook werkzaam in de Shell-organisatie – werkt een goed systeem juist in de hand, dat de 'juiste man (of vrouw) op de juiste plaats komt'. Zonder tegelijk verwachtingen in die richting te willen wekken, mag men toch stellen, dat ook potentiële directieleden van Shell-maatschappijen onder zeevarende schuilen. Dat het doorstoten van schip naar de 'top aan de wal' uiterst sporadisch voorkomt, kan – theoretisch gesproken – wel degelijk een gevolg zijn van een niet volmaakt rapportagesysteem. Daarbij gaat het niet om grotere aantallen conduites, maar wel om betrouwbare en dus van een goed gehalte. Dat dit thans niet altijd het geval is, kan meerdere oorzaken hebben. Heeft de 'beoordelaar' een juiste kijk op de zaak, kan hij door training of voorlichting omtrent beoordelen zijn inzicht vergroten? Heeft de man (of vrouw) die beoordeeld wordt, een goede kans gehad zijn of haar capaciteiten te tonen? Of ligt het aan het rapportagesysteem zelf? Of wellicht aan de wal, waar de conclusies uit de conduites niet of niet voldoende worden getrokken? Het kan natuurlijk ook een combinatie van die mogelijke oorzaken zijn. Hoe dan ook, dat het huidige systeem niet geheel voldoet, is zeker.

De gedachten gaan thans uit naar een conduiteformulier, dat qua tekst uiterst eenvoudig is. In wezen stoen de vragen die hierin worden gesteld omtrent betrokkene, slechts op enkele punten:

- wat kenmerkte de beoordelingsperiode
- hoe heeft betrokkene gefunctioneerd
- wat zijn de capaciteiten van betrokkene
- ontwikkeling van betrokkene
- verdere opmerkingen

Dat het daarbij nodig zal zijn een handleiding te verstrekken voor degene die de conduite maakt, is logisch. Echter, ook die zal kort en krachtig moeten worden gehouden, al dienen wel vele punten te worden aangestipt, opdat bij voorbeeld met alle aan diverse rangen verbonden aspecten rekening zal worden gehouden.

Een dergelijk formulier zou dus kunnen gelden voor elke zeevarende, van welke rang ook. Dat daarbij ook meer voorlichting, noem het training, aan de beoordelaar wordt gegeven, lijkt gewenst. Met name zal worden nagegaan of een reeds beschikbare film over 'beoordelen' daarbij van nut kan zijn. Tijdens de vergaderingen is deze film reeds vertoond en een ieder was het erover eens, dat dit zeker al een stap in de goede richting zou zijn.

O.R.-allerlei

De O.R. heeft de maatschappij nadrukkelijk gewezen op een nog onbenut potentieel aan 5e werktuigkundigen die aan de wet op de zeevaartdiploma's voldoet. Onder de wachtassistenten met VD-diploma zijn namelijk wel degelijk collega's die – wanneer de kans tot studie wordt geboden – een tekort aan werktuigkundigen kunnen helpen vullen. Naar aanleiding van deze opmerking zal de maatschappij binnenkort een beleidslijn hierover uitbrengen.

Door de voorzitter van de overlegvergaderingen – onze directeur – werd o.a. medegedeeld dat de Britse Shell-tanker 'Lotorium' is verkocht aan een Italiaanse reder, die op zijn beurt twee VLOO's (grote schepen geschikt voor vervoer van zowel olie als erts) in de 250.000 tons klasse heeft verkocht aan een Brits bankconsortium. Dit consortium heeft voor een periode van 12 jaar beide schepen onder Britse vlag

Het ligt overigens in het voornemen, zeker naarmate de nieuwe 'conduite' verder is uitgewerkt, er nog deze zomer een speciale 'zes bij zes' aan te wijden, waarbij dus twaalf medewerkers die juist in de praktijk de conduites uitmaken, hun commentaar kunnen geven.

Dat ook de voorgenomen uitbreiding van het aantal cursussen omtrent leiderschap voor met name gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen, doch ook voor die officieren die binnen niet al te lange tijd tot die rang zullen worden bevorderd, hierbij van nut zal zijn, wordt niet betwijfeld.

Wat ook in de toekomst zal moeten worden vermeden, is dat eventueel tekortschieten van degene over wie wordt geoordeeld, pas ter sprake komt wanneer de beoordeling wordt uitgemaakt. Kritische opmerkingen moeten in een eerder stadium worden geuit, opdat betrokkene de kans heeft daaraan iets te doen.

Met voortvarendheid zal thans het conducerapport verder worden uitgewerkt, want zo enigszins mogelijk wil men 1 januari volgend jaar ermee starten, om een jaar daarna na te gaan in hoeverre de nieuwe werkwijze voldoet.

Dat de commissie van de O.R. nog heel wat aandacht aan dit onderwerp zal moeten schenken, is duidelijk. Er leven

aan STUK in beheer gegeven.

– 'Leefbaarheid aan boord' – Uit de tot nu toe binnengekomen suggesties om de leefbaarheid aan boord te verhogen, mede omdat de vaart veelal ongunstiger is dan voorheen, komt duidelijk naar voren, dat 'goede postverzorging' bovenaan de prioriteitenlijst staat. Toch zijn ook andere binnengekomen suggesties zeker de moeite van het overwegen waard. Elk goed idee is nog steeds welkom op het secretariaat, opdat er bij het nagaan van de mogelijkheden rekening mee kan worden gehouden.

De Commissie Dagelijkse Aangelegenheden heeft in de afgelopen maanden, buiten het normale werk om, veel aandacht besteed aan het rubriceren van knelpunten bij de postbezorging aan boord. De CDA – die tot de volgende vergadering wordt gevormd door Hemmer en Jacobs – zal o.a. dit werk voortzetten.

trouwens nog wel wat wensen en vragen. In hoeverre moet een bepaalde frekwentie worden gehandhaafd? Mag de conduite invloed uitoefenen op de plaats op de ranglijst? Zo ja, in hoeverre? Moet ook een eventuele speciale 'taakstelling' meer nadrukkelijk worden opgenomen?

Bedrijfsresultaten 1979

De jaarlijkse brief van de maatschappij aan de gezagvoerders, met de bedrijfsresultaten over het afgelopen jaar, was eveneens onderwerp van uitvoerige discussie.

De ondernemingsraad wacht gaarne argumentatie 'voor en tegen' de verschillende alternatieven in, waarna in oktober, als de O.R.-retraite plaatsvindt, zal worden nagegaan of men er dan wel uit komt. En dat bij voorkeur met een overgrote meerderheid van de dan complete ondernemingsraad. Nog voor de eerstvolgende verkiezing kan dan het reglement worden aangepast.

De raad wilde vooropstellen, dat men geen moeite heeft met kritiek als men die verdient. Minder gelukkig is men met het naar voren halen van een enkel schip, dat nu als het ware tot 'het schip van het jaar' wordt verheven. Ook de vergelijking van onze vloot met andere grote Shell-vloten wanneer het over verontreiniging gaat, vond men niet reëel. Te veel is daarbij vergeten, dat in 1979 nog een aantal oude tot zeer oude schepen gaande moest worden gehouden, waardoor een vergelijking toch niet zonder meer kan worden getrokken. Als daarbij wordt overwogen, dat menigmaal, op instigatie van walzijde, opgevoerde reparatieposten worden geschrapt of uitgesteld, kan men later falen toch niet aan de opvarenden verwijten. Ware het niet ▶





beter – zo suggereerde de raad – dergelijke overzichten niet alleen aan de 'gezagvoerder' (met extra kopieën voor de collega's aan boord) doch ook aan sectiehoofden op kantoor te richten?

Ook het feit, dat maar liefst zeven (inmiddels acht) F-klasse schepen (die niet bepaald goedkoop in onderhoud zijn) deel van onze vloot vormen – procentueel een hoog percentage van onze vloot – leidt onvermijdelijk tot hoge kosten. Een zaak waar de opvarenden part noch deel aan hebben. Integendeel, zo werd geargumenteed, tegen diverse te vrezen problemen is tevoren bijtijds gewaarschuwd. Het overschrijden van budgets qua inefficiënte dagen, reparatiekosten, enz. mag dus niet in alle gevallen aan de opvarenden worden verweten.

Positief werd de mededeling ter vergadering ervaren, dat voortaan meer reële budgets zullen worden opgesteld. Ook was er begrip bij de raad, dat bij de vlootvernieuwing in het begin van de zeventiger jaren er voor de bouw van produktentankers weinig keuze was, omdat er in de scheepsbouwwereld toentertijd lange levertijden waren. Onder die omstandigheden was er voor de Groep weinig keus wat betreft materiaalsoorten en bouwwijzen, zeker als men snel over de benodigde scheepsruimte wilde beschikken.

In incidentele gevallen – zoals de 'Tagelus' – blijkt ook het snel moeten beslissen over wel of niet aankopen, een faktor te zijn waardoor men bepaalde, niet geheel verwachte reparatiekosten op de koop toe moest nemen.

Nieuw O.R.-reglement

Niet volgaarne, maar gedwongen door de nieuwe wet op de ondernemingsraden heeft de 'Reglementencommissie' vele, vele uren moeten besteden aan de opstelling van een nieuw O.R.-reglement. Daarbij is weliswaar zoveel mogelijk vastgehouden aan het door de S.E.R. beschikbaar gestelde voorbeeld-reglement, doch juist voor een rederij zijn er zoveel bijzondere situaties, dat de betrokken O.R.-leden er nog bijna jurist van zijn geworden. Gelukkig staat nog altijd 'Legal' in Den Haag, ook voor de O.R.-vloot, ter beschikking, waar het concept-reglement thans is

gedeponeerd alvorens naar de bedrijfscommissie te worden gezonden. En dit moet vòòr 1 september a.s.

Eén artikel daarin gaf bij de jongste O.R.-vergadering nog veel hoofdbrekens. Sterker, men is er juist vanwege het grote belang waar het hierin om gaat, nog niet geheel uit. Het betreft de 'Samenstelling' van de O.R.-vloot. Dat deze uit 24 leden moet bestaan, is een zaak die in zekere zin al is voorgeschreven. Anders zou ook nooit, zonder extra aflossingen, een quorum, d.w.z. een voldoende aantal leden van elke kiesgroep ter vergadering aanwezig kunnen zijn. Wat echter het grote twijfelpunt is, zijn de kiesgroepen zelf.

Tot nu toe werd gekozen uit drie groepen, namelijk gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen, overige officieren en scheepsgezellen. Dit om zoveel mogelijk een doorsnee van het vlootpersoneel in de raad vertegenwoordigd te hebben. Ideaal zou zijn als het gehele vlootpersoneel in één groep werd ondergebracht, waarbij dan door de kiezers de meest geschikt geachte vertegenwoordigers vanzelfsprekend worden gekozen in de raad. Daar zit echter het bezwaar in, dat de evenredige vertegenwoordiging van de scheepsgezellen wel eens in het gedrang zou kunnen komen. Dit is met name al gebleken bij andere rederijen, een fout waar wij dus niet in moeten vallen. Daarom gingen de gedachten aanvankelijk uit naar een verdeling in twee groepen, namelijk: officieren en scheepsgezellen.

Maar ook daar zijn bezwaren tegen. Immers, we schreven het reeds eerder, men vreest, dat toch velen als het ware 'naar boven' kiezen, m.a.w. te veel topfunctionarissen zouden dan worden gekozen. Daarom dacht men de oplossing gevonden te hebben met een verdeling als volgt: gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen/1e stuurlieden/2e werktuigkundigen, daarnaast overige officieren en als derde groep: scheepsgezellen. Dit – zo spreken de voorstanders – garandeert dat de gehele 'werkvloer' vertegenwoordigd is. Tevens zou aldus worden voorkomen, dat juist O.R.-leden uit de groep gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen nogal eens speciaal moeten worden afgelost. Echter, ook tegen deze verdeling zijn weer bezwaren aan te voeren.

Om kort te blijven: de meningen onder de aanwezige O.R.-leden waren zo 'evenredig' verdeeld, dat – mede gezien het grote belang van juist dit artikel – besloten is de huidige verdeling (gez./h.wtk (A), overige officieren (B) en scheepsgezellen (C) voorlopig in het nieuwe reglement te handhaven. In zoverre is dit jammer, omdat de maatschappij reeds akkoord was gegaan met de verdeling: officieren en scheepsgezellen en nu opnieuw haar standpunt moet bepalen.

Waarom

't Is soms een hele puzzel, echt waar!' En de blik waarmee ze ons aankijkt laat er geen twijfel over bestaan dat ze het meent. En daar zitten we dan tegenover de goedlachse Ineke van Steen. Ongeveer een half jaar zit ze nu op de sectie 'Calculations' (DFF/3). Maar ze is niet pas bij Shell Tankers werkzaam. Integendeel, binnenkort hoopt ze haar tweede lustrum te vieren.

'Kijk', gaat ze verder, 'als we in ons blad Schip en Ka, wat iedereen leest (laten we althans hopen maar dat was een opmerking tussendoor van de redactie) nu eens proberen uiteen te zetten waar de moeilijkheden liggen. Moeilijkheden die ik tegenkom bij de uitoefening van mijn taak: het controleren van eigenaars havenkosten en reisreparatierekeningen. Misschien dat we in samenwerking met onze mensen op de vloot er wat aan kunnen doen. Mogelijkerwijs helpt dat. En wellicht komen naar aanleiding hiervan wel goede ideeën of voorstellen naar voren'. Onderstaand zullen we proberen te schetsen waaruit die moeilijkheden bestaan wen wat voor soort puzzels moeten worden opgelost.

Een kind kan de was doen

'Wat is nu precies jouw taak?' vroeg we haar. Na een kleine aarzeling steekt ze van wal. 'Bij mij komen de formulieren 18A en 63 binnen alsmede stapels rekeningen. Form 63 behoeft geen nadere uitleg, alhoewel ik er straks toch wel wat over kwijt wil. Form 18A is helaas nog geen begrip geworden.' Met dit formulier wordt de 'Checklist Owners Port Account' bedoeld. Form. 18A moet iedere keer worden ingevuld wanneer een schip een haven heeft aangelopen of contact met de wal heeft gehad zoals bij Kaapstad of Dubai, gebruik heeft gemaakt van de diensten van bijvoorbeeld een heliport of een launch. Sinds de introducering, een jaar geleden, is deze checklist van grote waarde gebleken. Mits het staatje goed wordt ingevuld . . . Wij beschikken dan over gegevens van verplichtingen die in de aangelopen havens zijn aangegaan en van de diensten waarvan gebruik is gemaakt. Zijn er opvarenden van boord gegaan of aan boord geplaatst? Zo ja, hoeveel? Is er post aan boord gekomen? Heeft aflevering plaatsgevonden van proviand, onderdelen, enz. zo ja, op

komen ze niet?

welke wijze (per vrachtauto of per lichter?). Is er gebunkerd? Water ingenomen? Dokters visite geweest? Enfin, een heel rijtje vragen, zo eenvoudig mogelijk opgesteld en zeker niet te gecompliceerd om in te vullen. Doorhalen wat niet van toepassing is en hier en daar wat cijfers noteren. Een kind kan de was doen'.

Waarom die nieuwsgierigheid op kantoor? Zijn er al geen formulieren genoeg? We kunnen ons deze gedachtengang aan boord wel enigszins voorstellen. Toch is het uiterst belangrijk om, na iedere haven, dit simpele blaadje papier, ingevuld en wel, naar kantoor te sturen. Zelfs als op alle vragen met 'nee' moet worden geantwoord. Onzin? We geven de microfoon weer aan Ineke.

'Het hele jaar gaan onze schepen over de gehele wereld verplichtingen aan op het gebied van reisreparaties en havenkosten. De laatstgenoemde kosten kunnen worden onderverdeeld in kosten die voor rekening van de charteraars zijn en kosten die door de eigenaar moeten worden gedragen. Om een idee te geven om welke bedragen het gaat: in 1979 werd aan reisreparaties 2,4 miljoen gulden uitgegeven en aan (eigenaars) havenkosten 1,8 miljoen. Gezien de hiermede gemoeide kosten, die een uitgebreide verantwoordingsadministratie zouden rechtvaardigen, hebben we toch gekozen voor een zo eenvoudig mogelijke methode. Dus als het goed is, staan tegenover deze kosten voor wat betreft de reisreparaties de Forms 63 en de (eigenaars) havenkosten de 'Checklist Owners Port Account' (Form 18A). Als het goed is . . . maar het is niet altijd goed'. (En haar gezicht betreft). 'Om even bij Form. 18A te blijven, ongeveer 20% wordt niet naar kantoor gezonden. Per jaar wordt door onze vloot ongeveer 2000 maal een haven aangelopen of op andere wijze verbinding met de wal opgenomen. Dat zou dan betekenen 2000 formulieren naar kantoor. Ook als er niets te melden valt'.

Wat nu te doen?

'Maar bij die ontbrekende 20% beginnen bij mij de moeilijkheden. Ik moet aan de hand van de formulieren de hierop betrekking hebbende rekeningen controleren. Veel grote agentschappen sturen tegenwoordig alleen nog maar een computeruitdraai van de kosten, zonder enige verdere specificatie.

Kijk, hier een voorbeeld: een nota van een scheepsagent in Mombassa. Taxikosten naar het vliegveld, mail aan boord afgeleverd, afval van boord laten halen en nog wat zaken. Geen getekende bonnen achter de nota. Al met al wel een fiks bedrag. Even in m'n map kijken. Geen Form. 18A. Wat nu te doen? Het schip aanschrijven heeft weinig zin. Niemand van die bemanning is meer aan boord. Wie kan er nu nog iets zinnigs zeggen over het verblijf in Mombassa

toentertijd? Trouwens, de kosten zijn al ruim een half jaar geleden gemaakt. Dan de agent maar schrijven om een specificatie. De rekening waar het om gaat wordt voorlopig door de boekhouding aangehouden. Begrijp je dat dit soort dingen enorm ophoudt? Want wanneer komt het antwoord van de agent? Op zijn beurt moet hij wellicht weer contact opnemen met bedrijven aldaar die de diensten hebben verleend. Na het ontvangen van de benodigde informatie moet ik de rekening weer opvragen bij de boekhouding, overboeking maken, enzovoort. Als ik nu indertijd een Form. 18A 'Checklist Owners Port Account' van het schip had ontvangen waren deze problemen er niet geweest. Daar komt nog bij dat ik de rekening gelijk op juistheid had kunnen controleren. Zijn er wel mensen naar het vliegveld gegaan? Is er wel post gebracht? Op die manier komen we achter veel fouten in de rekeningen. Al met al de moeite waard, want het gaat om heel veel geld. Wat ook veel voorkomt is dat men geen forms. 18A over de dokperiodes invult en verstuurt. In deze gevallen zijn de kosten, doordat het schip inefficiënt is, allemaal voor onze rekening. Een heel bedrag dat in totaal soms wel een ton kan zijn en dan niet te controleren is. Bij een eventueel dispuut met een agent of leverancier over een rekening kunnen we, als we een door de gezagvoerder ondertekend Form. 18A in huis hebben, een kopie hiervan als bewijsstuk gebruiken. Vandaar ook de in de Engelse taal gestelde tekst'.

Ineke wacht even voordat ze verder gaat. 'In grote lijnen geldt het verhaal ook voor de op de schepen uitgevoerde reisreparaties. Hier moet te allen tijde een Form. 63 tegenover staan. Net als bij Form. 18A is dit nodig in verband met voorgeschreven procedures op het gebied van interne controle, welke regelmatig door de interne accountants worden getoetst.

Ook als aanvullend werk op een reeds uitgeschreven opdracht is uitgevoerd, alsnog een Form. 63 opmaken of het bestaande formulier completeren. Het percentage formulieren wat niet wordt ingestuurd is hier ongeveer 14. En dan tot slot een goede omschrijving en codering gebruiken anders wordt het eindeloos zoeken waar b.v. die gewikkelde stator van een elektromotor voor was bestemd. Want behoudens in file 8 en 9 kom je

praktisch onder elke codenummer electromotoren tegen, er zijn er zoveel van op een schip. Je ziet dat als een systeem goed wil functioneren je verplicht bent het ook accuraat uit te voeren. Oh ja, nog een belangrijk iets: bij aan boord door derden uitgevoerd werk de naam van de uitvoerende firma vermelden alsmede de plaats waar het werk is verricht.'

Dank

Dit is het wat Ineke op haar lever had. We hopen dat deze hartekreet niet voor niets is geweest. Haar bakje voor inkomende post zal (laten we hopen) wel 20% meer Forms. 18A en 14% meer Forms 63 gaan bevatten, maar deze aanwas van werk zal ruimschoots worden gecompenseerd door het achterwege kunnen laten van zoekwerk, schrijven van brieven en telexen, enz.

'En dan dank ik een ieder voor diens medewerking'. Ineke neemt weer een volgende bundel rekeningen, kijkt naar de scheepsnaam, datum van bezoek en naam van de haven en pakt de order met formulieren. Zal het benodigde formulier er dit keer wel bij zitten?



DE 'KONINKLIJKE' 90 JAAR!

Deze maand is het 90 jaar geleden dat werd opgericht de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië. Eén woord van deze nogal lange maatschappijnaam leeft nog voort in het eerste deel van 'Koninklijke/Shell'. Hoewel 90 jaar op zichzelf gedenkwaardig is, zal er – behoudens een artikel in het maandblad 'Shell Venster' – niet veel aandacht aan worden geschonken. Wellicht meer aandacht zal over twee jaar het 75-jarig bestaan van de

'Koninklijke/Shell' krijgen, de naam die ontstond na de samensmelting in 1907 van twee oorspronkelijk elkaar beconcurrerende maatschappijen. Toch is juist in de periode 1890 – 1907, de jaren waarin de 'Koninklijke' geheel zelfstandig haar 'Kroon' produkten aan de markt trachtte te brengen, de basis gelegd voor de Nederlandse tak van het Shell-vlootbedrijf. Vandaar dat wij hieronder op de vervoersproblemen – en de oplossing daarvan – van de in 1890 opgerichte 'Koninklijke' ingaan.

Moeilijk begin

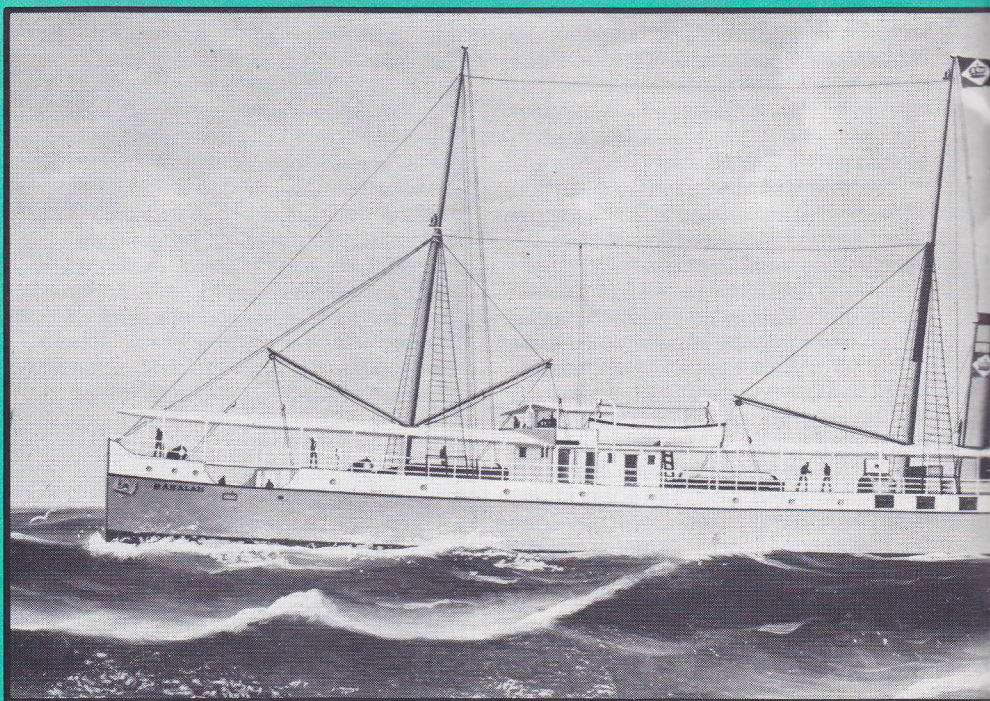
De taak die de 'Koninklijke' zich had gesteld was niet mis. De opdracht aan de pioniers van de Nederlandse aardolie-nijverheid was een 'put te slaan' in een concessiegebied diep landinwaarts, ten zuiden van Pangkalan Brandan, een vissersgehucht aan de Babalan rivier, die uitmondde in Straat Malakka, tussen Sumatra en het Maleise schiereiland. Er waren geen landwegen; de waterwegen die er waren hadden gevaarlijke ondiepten. Toch moest veel materiaal voor de boring worden aangevoerd. En mocht olie worden aangeboord, in commerciële hoeveelheden, dan moest er een raffinaderij worden gebouwd, een blikkenfabriek, kistenmakerij, werkplaats, een oliemagazijn, kantoor en woningen. En al het materiaal daarvoor – inclusief voedsel – moest worden aangevoerd en

de 'petroleum' afgevoerd. De boring ging door, was succesvol, waarna in maart 1892 de eerste 'Kroonolie' – lampolie wel te verstaan – te Penang, aan de overkant van Straat Malakka, op de markt kon worden gebracht.

De Kroonolie was er niet de enige lampolie. Er waren aldaar twee belangrijke, concurrerende produkten: Amerikaanse en Russische lampolie. In die tijden was lampolie – petroleum of wel, technisch gesproken, kerosine – het meest winstgevend artikel voor de aardolie-nijverheid. Daarnaast was er smeerolie en paraffine ter vervanging van talk voor het maken van kaarsen.

Verpakt

De kampolie werd op de Oosterse markt in de handel gebracht in vierkante blikken met een inhoud van ca. 18 liter. Om beschadiging – en dus lekkage – tijdens



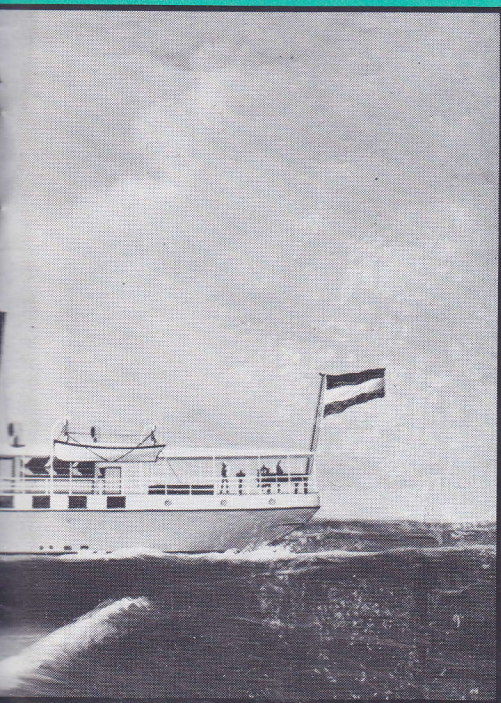
het transport der blikken te voorkomen, werden kisten gebruikt, waarin 2 blikken gingen. Hoewel die blikken, na gebruik, op de Oosterse markt een nuttige bestemming vonden (om water te vervoeren, als tuingieter, als dakbedekking e.d.) was er voor de Koninklijke het probleem om geregeld blik uit Europa aangevoerd te krijgen. Bij opslag in de tropen was er bovendien het gevaar van roestvorming. Maar er was nog een geheel ander probleem.

Had de 'Koninklijke' aanvankelijk gedacht gemakkelijk met de Amerikaanse en Russische leveranciers (die hun produkt in 'bulk' aanvoerden) te kunnen concurreren omdat haar 'bron' dichtbij het afzetgebied lag, naarmate zij andere afzetgebieden in het - voor haar nabije - Verre Oosten zocht noodzaakten de geringe waterdiepten in vele havens haar veelal om kisten uit het ene schip in het andere over te slaan. En dat bleek een kostenfaktor - ook door beschadigingen - te gaan vormen die concurrentie met 'onverpakt' aangevoerde olie haast onmogelijk maakte.

Onverpakt

Een vloeistof 'onverpakt', dus in bulk, vervoeren was niet nieuw. Daarbij ging het in het verleden echter om ongevaarlijke produkten, zoals zoet water, soja-olie e.d. Met de opkomst van de aardolie-industrie en nog vóór de 'Koninklijke' haar activiteiten begon, waren ook al vele proeven met vervoer van olie 'in bulk' gedaan. Sommige waren een totale mislukking geworden, andere min of meer geslaagd, zowel met zeil- als stoomschepen. De in 1878 in Zweden gebouwde 'Zoreaster' was het eerste stoomtankschip dat op de Kaspische Zee als bulk-tanker dienst deed. De machines waren midscheeps en voor de ketelvuren werd reeds stookolie gebruikt. Een zeer belangrijke stap in de richting van de latere tankschepen was de in 1885 te water gelaten 'Glückauf', met een

De 'Babalan', gebouwd in 1897



Van 1898 tot 1908 voer onder de vlag van de 'Koninklijke' de 2280 ton bruto metende 'Salahadji'

triple-expansiemachine achteruit, een lange kampanje, een korte bak en de brug midscheeps. Het succes van dit schip was zodanig, dat het daarop gevolgde principe al spoedig navolging vond. In 1891 voeren er in de Atlantische vaart alleen al tussen de 80 en 90 tankers, hoe bescheiden de tonnage daarvan ook nog was. Ook de Kroonolie, zo concludeerde de 'Koninklijke', moest dus 'onverpakt' naar de verder dan het Maleise schiereiland gelegen afzetgebieden op de Oosterse markt worden gebracht. Maar daarvoor was het ook nodig een leiding te leggen van Pangkalan Brandan (de Babalanrivier had te veel ondiepten) naar Pangkalan Soesoe aan de Aroe-baai, waar vlak voor de kust het water een diepte had van ruim 30 voet. Er moesten verder factorijen komen in Poeloe Samboe (voor de handel op het Maleise schiereiland en de Indische Archipel), Hongkong en Shanghai (voor China), Bangkok (voor Siam) en verder in diverse plaatsen in het toenmalige Brits-Indië.

De eerste schepen

Het vervoer vond sedert 1892 plaats met gecharterde schepen, waardoor het voor de 'Koninklijke' vrij moeilijk was om type en afmeting geheel aan haar wensen aan te passen. Daardoor ontstond de wens zelf een of meer schepen in aanbouw te geven, die geheel geschikt zouden zijn voor het type vaart dat voor ogen stond. Er waren schepen nodig die en als tankschip en voor het transport van verpakte produkten, personeel en materialen geschikt waren. In opdracht van de Koninklijke liep bij Rijkee & Co. te Rotterdam in 1896 de 'Besitang' van stapel en enige weken later bij een Engelse werf de 'Berandan'. De beide schepen waren gebouwd volgens een Hollands ontwerp. In maart en april 1897 liepen zij te Pangkalan Brandan binnen. Ze hadden met een lengte van circa 50

meter, een breedte van 8 meter en een holte van bijna 3½ meter een bruto-tonnage van 430 ton en een draagvermogen van 370 ton; hun gemiddelde snelheid was 7½ mijl per uur. Reeds in oktober en november van hetzelfde jaar werden de iets grote 'Halaban' en 'Babalan', ook ingericht voor het vervoer van verpakte en onverpakte lading, in dienst gesteld. De 'Koninklijke' was reder geworden.

Dat ook de 'Koninklijke' in haar beginjaren van diversificatie hield, blijkt uit de aantekening dat, wanneer dat zo uit kwam, ook kolen, hout of erts met haar schepen werd vervoerd. Na grondige schoonmaak zelfs suiker, koffie en 'fijne' goederen.

Leven aan boord in de 90-er jaren

Hoewel al spoedig andere tankers volgden, waaronder grote en meer bestemd voor vervoer in bulk over de oceanen ('Salahadji', 'Sultan van Langkat', 'Haliotis', 'Trigonia', 'J. B. August Kessler') lijkt het goed eens na te gaan hoe het leven was aan boord van de eerste tankers van de 'Koninklijke'. Daarbij moeten we terugvallen op losse aantekeningen over die tijd, oude rapporten en bestekken. Reeds op de allereerste schepen van de 'Koninklijke' bestond de bemanning uit Nederlandse officieren met Chinese scheepsgezellen. Deze laatsten waren strikt onderverdeeld in dek (matrozen), machinekamer (stokers) en civiele dienst (koks en bedienden). Het kwam voor dat elke dienst een eigen kok had, te meer omdat meestal voor elke dienst een ploeg in z'n geheel werd aangenomen. Onderling waren er bij de Chinezen nogal grote verschillen, ook in taal. Er werd ook dikwijls afzonderlijk gegeten door dek-

► machinekamergezellen. Het aantal officieren op scheepjes als 'Halaban' en 'Babalan' bleef beperkt tot gezagvoerder, 2 stuurlieden, 3 machinisten. Daarbij dan nog 6 matrozen en 4 stokers. Officieren hadden elk een eigen hut van zeer beperkte afmetingen. Er was geen stromend water (aan de wal ook niet overal), maar ook geen badkamer. De contracten waren voor 3 jaar, de wachten 6 uur op 6 uur af. Geen vrij voor weekeinden, noch voor feestdagen en het woord overwerkbetaling was nog niet uitgevonden. En overwerk kwam, juist door het vele laden/lossen, vrij veel voor. De kombuis was vanzelfsprekend nog kolengestookt, doch bij laden/lossen was 'heet vuur' streng verboden. Voeding werd zoveel mogelijk vers in elke haven ingeslagen, met name vlees, al werd op lange trajecten ook vlees in pekkel bewaard. Ook kwam levende have voor in de vorm van een of meer varkens, kippen en eenden. Het gevogelte was uiteraard gekortwiek, maar wel voorzien van rode, witte of blauwe verf op staart, om aan te geven voor wie ze waren bestemd (officieren, matrozen/stokers en soms de bedienden). Het kwam voor dat de voeding voor de Chinese opvarenden werd geregeld door dagelijkse verstrekking van 2 pond rijst. Daarnaast

De eerste tanker van de 'Koninklijke', de 'Besitang' langsij de blikkenfabriek te Pladjoe

Hoezeer de bevolking van bij voorbeeld Singapore gehecht was geraakt aan de blikken waarin de 'Koninklijke' haar lampolie leverde, blijkt wel uit een aantekening in de 'Review of the Trade' in Singapore, uitgegeven in 1892. 'Sedert de aankomst van de 'Murex' (red.: de eerste tanker voor bulkvervoer van Marcus Samuel, grondlegger van The Shell Transport and Trading Company) worstelen de agenten met het distributieprobleem. De inlandse kopers voelen niet veel voor de ijzeren vaten waarin de olie wordt geleverd. Sedert kort worden door Samuel's agenten de lege kisten en blikken van de concurrent (red.: Koninklijke!) aangekocht en gevuld.'

kregen de bemanningsleden dan nog voedinggeld, dat ze in de haven besteedden voor aankopen, hetgeen veelal per dienst gebeurde.

Voor officieren gold volledige kost, maar daar bleef het ook bij. Wilde men extra, b.v. bier, dan moest dat zelf in de haven worden aangeschaft. Veelal kon dit ook als 'bonded store'; het werd dan onder douanetoezicht afgeleverd en 'op naam' opgeborgen tot het schip weer zee had gekozen. Merkwaardig is dat herhaalde malen gewag wordt gemaakt van het om

de 6 maanden dokken van deze schepen, veelal in Singapore. De blikken met petroleum (in kistjes) werden maximaal '7 hoog' opgestapeld, met latten ertussen om de zaak horizontaal te houden. Laden en lossen kon wel tot 3 dagen uitlopen, mede afhankelijk van het aantal koelies dat door de walagent werd gestuurd om dit werk te verrichten. Dezen werden altijd eerst gecontroleerd op eventuele aanwezigheid van lucifers, want er was nogal eens lekkage met alle risico's van dien. Was het schip bulk geladen, dan kon lossing binnen een dag gebeuren. Wij plaatsen hierbij wat opnamen van de eerste schepen, die een indruk geven van de beperkte afmetingen. Dat de sfeer aan boord goed was, moge wel blijken uit het feit dat het verloop zeer laag was. Er was grote saamhorigheid aan boord, men ging gezamenlijk stappen. Studie voor een volgend diploma vond soms plaats in het toenmalige Batavia, waar dus ook examen werd afgelegd. Er was namelijk geen studieverlof en de lange reis terug naar Holland maakte het meestal onmogelijk om in het verlof zelf de studie af te maken en nog examen te doen ook. Ongetwijfeld is het mede te danken aan de inzet van die allereerste collega's, die jaren achtereen in de Archipel voeren, dat de Shell-tankvaart daarna zo'n vlucht heeft genomen. De 'Kroon' waaronder de schepen voeren kan daarom met recht ook op het werk van deze zeevarenden worden gezet.



Iemand die lang in een vaste organisatie werkt zoals een kantoor, weet ook op den duur wel zo ongeveer wat z'n collega's doen. Dat heeft vele voordelen: immers, als je – zakelijk of privé – nadere inlichtingen wilt hebben over iets, weet je precies tot wie je je kunt wenden. En mocht je zelf nog niet zoveel dienstjaren achter de rug hebben, dan is er altijd wel een naaste collega, die je de juiste man of vrouw kan aanwijzen.

Die inlichtingen waar je om verlegen zit, kunnen over allerlei zaken gaan. Van een onbegrijpelijke post op je eigen salarisafrekening tot informatie over studiekostenvergoeding, van de mogelijkheden die er zijn om een voordelige hypotheek op je huis te nemen tot wanneer de volgende klaverjasavond wordt gehouden. In onze Shell-organisatie is men zelfs nog een stapje verder gegaan: op iedere sectie is een 'personeelsregelingboek' aanwezig, waarin al veel antwoorden op eventuele vragen te vinden zijn. Jammer, dat dit op schepen nauwelijks uitvoerbaar is, omdat er nu eenmaal voortdurend wijzigingen worden doorgevoerd in allerhand regelingen en een boek weinig zin heeft als het achter de feiten gaat aanhollen.

Toch hebben ook onze varende collega's dikwijls vragen waarop niemand aan boord het juiste antwoord weet. En die vragen doorleiden aan het kantoor komt er niet altijd van, zeker niet als het geen zuiver zakelijke vragen zijn. Maar nog moeilijker hebben de huisgenoten van de zeevarenden het, die normaliter nimmer

HET WETEN WAARD

op ons kantoor komen, slechts een enkele keer een naam hebben opgevangen en schromen om die steeds weer te bellen als ze ergens mee zitten. En toch kunnen het op een bepaald moment voor betrokkenen belangrijke vragen zijn. Zo in de trant van: wanneer komt hij weer met verlof, hoe kom ik aan een pasje, hoe kan ik hem op zee telefonisch bereiken, waar kan ik eventueel post heensturen als het schip ligt te dokken, hoe zit dat nou met die scheepslantaarns, waar kan ik onze auto voordelig verzekeren, enz.

In het verleden is al eens overwogen om hetzij in dit blad, hetzij in de vlootzakagenda een lijst met namen en telefoonnummers van kantoorcollega's op te nemen, met daarbij de vermelding van welk soort vragen een ieder van hen kan beantwoorden. Daar zit echter een gevaar aan vast, namelijk dat zo'n lijst een eigen leven gaat leiden, terwijl als gevolg van mutaties en interne verhuizingen namen en telefoonnummers

spoedig niet meer kloppen. Het is net als met al die papieren die je krijgt uitgereikt als je in dienst komt. Op dat moment kloppen de gegevens heus wel maar binnen een jaar is er heel wat gewijzigd (of zijn de papieren zoek).

Tegenwoordig vermelden wij in de redactie-kolom op pagina 2 van elke editie van 'Schip en Ka' al de telefoonnummers van zowel de medische dienst als van de maatschappelijk werkster. Ook de telefoonnummers waarop men kan beluisteren wat de volgende bestemmingshavens van onze schepen zijn, vindt u op een min of meer vaste plaats vooraan. Maar zijn er andere vragen en u weet niet tot wie u zich moet wenden, toch bellen! Onder 010 – 696911 krijgt u de telefoniste, die meestal wel raad weet en u goed doorverbindt. Zo niet, dan wordt u in ieder geval toch verder geholpen. Velen, zeer velen, mogen we wel zeggen, weten dit en schromen ook niet te bellen. Helaas hebben wij door toeval juist recentelijk enkele malen moeten constateren, dat er nog ouders, echtgenoten en verloofden zijn die schromen 'het kantoor' lastig te vallen. Niet schromen, zouden wij die willen toeroepen. U helpen is een van de taken van met name de personeelssecties. En hebt u een vraag waar noch u noch onze telefoniste raad mee weet, vraag dan naar het redactienummer 6127. Onder dat nummer – van de personeelsvoorlichting – worden reeds zoveel vragen, ook van buitenstaanders, beantwoord, dat wij die heel afwijkende vraag waar u mee zit, graag erbij nemen.

Meer zeevarenden als Shell-ambassadeur

We schreven in de maart-editie over het 'personeelsdonatieplan'. Een regeling waardoor al die collega's die actief zijn in verenigingen, enz. – als 'Shell-ambassadeur' – in staat worden gesteld om voor hun club net die extra injectie te leveren nodig om een bepaalde activiteit te ontwikkelen of de kas weer vlottend te krijgen. Zo'n injectie kan bestaan uit een financiële bijdrage (maximum f 500), maar ook worden gegeven in de vorm van geschenkartikelen ten behoeve van een fancy-fair of iets dergelijks.

Alvorens dat extra steuntje van maatschappij-zijde te krijgen, moest wel aan enkele voorwaarden worden voldaan. Zo moest de betrokken Shell-employé onder andere bestuurslid zijn dan wel een officiële functie in zijn vereniging vervullen. Een voorwaarde die alleszins acceptabel is voor een landrot, die nu eenmaal de avonduren en desnoods zijn weekeinden voor zijn club ter beschikking heeft. En daardoor nogal snel kan worden aangezocht voor zo'n

functie. Maar wel een voorwaarde waar nauwelijks aan kan worden voldaan als je vaart en dus regelmatig voor maanden achtereenvolgens van huis weg bent. Met andere woorden: als zeevarende kon men nauwelijks een beroep doen op het 'personeelsdonatieplan'.

En toch zijn er varende collega's die tijdens hun verlof wel degelijk op dit gebied actief zijn. Die bij voorbeeld helpen bij de training van pupillen van de plaatstelijke voetbalvereniging. Of – een ander voorbeeld – juist bijzondere stenen bijdragen in de verzameling van een vereniging van amateur-geologen waar zij lid van zijn.

Om nu te voorkomen dat het gehele donatieplan voor wat zeevarenden betreft, als het ware 'in het water valt', hebben wij contact opgenomen met de betrokken afdeling van Shell Nederland. Resultaat daarvan is dat bedoelde voorwaarde zeer ruim zal worden geïnterpreteerd als de aanvrager een zeevarende is. Daardoor wordt het mogelijk om, als U zich tijdens verlof ook

inspant voor de buurtvereniging, de oudercommissie, de oranjevereniging, kortom een organisatie op educatief, sociaal/cultureel, recreatief, charitatief of medisch gebied die niet voldoende overheidssteun krijgt om plannen te verwezenlijken of dat wel gedaan heeft maar nu met een kastekort worstelt, kunt u wel degelijk in aanmerking komen voor dat Shell-steuntje in de rug. Het gaat er daarbij dus om dat U, als Shell-ambassadeur, daadwerkelijk hulp kunt verlenen aan uw club.

Haast vanzelfsprekend, maar we noemen het toch nog maar even, is dat u bij het indienen van het aanvraagformulier (verkrijgbaar bij W. N. Wouters, kamer 6.01, tel. 010-696126) wel de noodzakelijke gegevens dient te verstrekken.

Overigens, de praktijk wijst uit dat zeevarenden juist na hun pensionering actief worden voor een plaatselijke vereniging. Logisch, dan hebben zij meer dan ooit tevoren gelegenheid om daadwerkelijke hulp te verlenen. Jammer is, dat tot nu toe gepensioneerden nog uitgezonderd zijn van het personeelsdonatieplan. Toch hebben wij voor hen ook goed nieuws, omdat binnenkort ook voor hen mogelijkheden worden geboden binnen het personeelsdonatieplan. Wij komen daarop in een van de komende nummers van dit blad terug.

SCHOON SCHIP

Muzikale lunch

Op donderdag 17 april jl. werd in de PR-zaal van het Shell-gebouw aan het Hofplein te Rotterdam een lunchconcert georganiseerd. Het werd uitgevoerd door twee kwintetten, die deel uitmaakten van de Stichting Nederlands Studenten Kamerorkest (NESKO). Een bezoek van een veertigtal leden van deze stichting aan Shell Nederland vormde de directe aanleiding.

Het orkest was – op tournee door het land – door de afdeling PAE (van Shell Nederland) uitgenodigd in het Shell-gebouw te komen lunchen; als tegenprestatie daarvoor werd het concert gegeven. Op die manier konden ook de medewerkers van de in het gebouw gevestigde Shell-maatschappijen profiteren van de medewerking die door SN aan de musici werd verleend.

Het was de eerste maal dat in deze zaal een lunchconcert werd gegeven en juist daarom is het erg jammer dat niet meer dan omstreeks veertig Shell-medewerkers kwamen

meegenieten van de uitstekend uitgevoerde muziek. Wellicht was het zeldzaam mooie weer verantwoordelijk voor deze geringe opkomst. Diegenen die aanwezig waren, meenden dat dit experiment geslaagd genoemd mag worden: er werd goed gespeeld en de akoestiek van de zaal bleek uitstekend geschikt te zijn voor een dergelijke 'levende' uitvoering. Een muzikale lunch als deze werd dan ook zeker voor herhaling vatbaar geacht.

Elkaar helpen

Dat doen we altijd in de koopvaardij. Maar dat dit niet beperkt blijft tot noodsituaties op zee, bleek onlangs. Onze gepensioneerde – en inmiddels tot ridder benoemde – hoofdwerktuigkundige Kees Stolk, die zich thans bijzonder inzet om de pupillen van het opleidingsschip 'Nederlander' technische handvaardigheid bij te brengen, had zo eens laten vallen, dat hij best wat meer lesmateriaal kon gebruiken op de technische school waar hij onderricht geeft. En met lesmateriaal bedoelen we nu niet boeken en dergelijke, maar

die scheepsuitrustingsstukken waar de jongens later aan boord ook mee te maken krijgen.

Geen kleinigheid, die wens, te meer niet omdat het Ministerie van Onderwijs ook wat krap bij kas zit, zoals zovele overheidsinstanties. Nu zijn er binnen Shell altijd goede, onderlinge contacten. En dat geldt niet in het minste voor onze relaties met de bedrijfsopleiding in Pernis. En we hadden wel eens gehoord, gezien . . . afijn, om het kort te maken, we wisten van wat overvloedig materiaal dat uitermate geschikt leek. En zo gebeurde het dat, mede dankzij de medewerking van onze collega's aldaar, door Pernis niet alleen een zware Mercedes-Diesel, maar ook een kolomboormachine, afsluiters, peilglazen, flenzen, enz. beschikbaar konden worden gesteld. Zoveel in totaal, dat zwaar hijsmateriaal eraan te pas moest komen om het geheel op de ingeschakelde vrachtwagen te plaatsen. Voor montage/demontage, afstellen, opknappen, bijwerken door stevige jongensknuiten. Opdat ze dat technische lekker in de vingers krijgen.

Long may she reign

Naar aanleiding van de kroonswisseling op 30 april jl. ontvingen wij uit Hong Kong het volgende bericht: 'The Staff of Shell Hongkong Crew Department extend best wishes to colleagues/friends within Shell Tankers B.V. on this day of national celebration, to mark Queen Juliana's 71st birthday and the coronation of Princess Beatrix. Long may she reign.' Erg attent van Shell Hongkong om op zo'n grote afstand hieraan te denken!

Wegtanker

Er komen nogal eens vreemdsoortige brieven bij ons binnen op kantoor. Zo ontvingen wij onlangs een sollicitatiebrief waarin iemand informeerde naar een hem passende werkkring op zee of op een tanker. Nu dachten wij in eerste instantie dat een tanker doorgaans op zee vertoefde en bij tijd en wijle een haven aandeed. Bij het verder doorlezen van het epistel werd ons gaandeweg duidelijk wat de man met een tanker bedoelde. Hij was in het bezit van een groot rijbewijs en had o.a. een opleiding voor automonteur gevolgd. Die grote joekels van tankauto's worden ook wel eens (weg)tankers genoemd. Dom van ons om dat niet direct te begrijpen . . .

Goed aangekleed

Ter gelegenheid van de inhuldiging van Koningin Beatrix werd per PCOR de schepen verzocht aan alle opvarenden een aangeklede borrel aan te bieden.

Een van onze schepen had hier, per man, ondermeer voor nodig:
1000 gram vlees
600 gram vis
500 gram groenten
300 gram kaas
250 gram slagroom
en 5 stuks eieren
Dat is wat je noemt 'goed aangekleed'!



Reünie C.N.O.O.K.S.

Zaterdag 26 april was weer de dag van de Voorjaarsreünie van de Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der 'Koninklijke Shell'. Zoals de laatste jaren gebruikelijk, vond een en ander plaats in Café-Restaurant Engels in het Groothandelsgebouw in Rotterdam. Voor de eerste maal in het bestaan van de Club werden de gasten bij aankomst verwelkomd door een dame en wel door Ineke van Heck, de nu al onmisbare steunpilaar van het secretariaat, hetgeen door allen zeer werd op prijs gesteld. Onder het genot van een goed glas ontmoetten de oud-gedienden goede vrienden van weleer en er werden uiteraard weer vele gebeurtenissen en belevissen van 'de goede oude tijd' opgehaald. De historie van de vloot van Shell Tankers is al dermate eerbiedwaardig, dat we al gerust mogen spreken van sagen en legenden! Onder de ruim 70 aanwezigen waren als speciale gasten aanwezig D. Jongeneel en G. H. van Leeuwen van de walorganisatie en gezagvoerder L. van der Valk en hoofdwerktuigkundige C. Pietersen namens de vloot van Shell Tankers B.V. En uiteraard, als trouw bezoeker van alle reünies vanaf het eerste uur van het bestaan van de C.N.O.O.K.S., ere-lid kapitein E.G. van Eerde. Gedurende de lunch werden de aanwezigen verwelkomd door Voorzitter G. den Bakker, waarna Jongeneel een

uitgebreid en interessant resumé gaf van de stand van zaken bij de huidige ontwikkelingen van de vloot, personeel en techniek. Nadat ook oud-gezagvoerder I. Roos het woord had gevoerd, sprak Ineke van Heck op charmante wijze enige vriendelijke woorden tot het gezelschap. Pas laat in de middag ging een ieder zijns weegs. Men kon terugzien op een

Vele gebeurtenissen en belevissen van 'de goede oude tijd' werden opgehaald.

geslaagde reünie.

Alhoewel de 'bezetting' van deze bijeenkomst qua aantal leden niet beneden het gebruikelijke peil lag, stelt het bestuur het op prijs indien de reünies in de toekomst door een nog groter aantal leden worden bezocht. Een goede gelegenheid doet zich voor bij de Najaarsreünie in de tweede helft van september, wanneer de Club haar 30-jarig bestaan hoopt te herdenken. Zoals gebruikelijk zijn dan ook de dames zeer welkom!

Wij rekenen bij die gelegenheid op een grote opkomst! Tot ziens dus in september.



CURSUSSEN IN ALLE SOORTEN

Cursussen 'aan de lopende band', mag je wel zeggen. Ze zijn er bij ons bedrijf in alle soorten, van ladingbehandeling tot reisvoorbereiding, van ziekenhuisstages en brandbluscursussen tot training in draaien, lassen, fitten, electronica, te veel haast om op te noemen.

In de loop van dit jaar beginnen ook weer stages voor werktuigkundigen bij de Hoop-Groenpol. Niet nieuw, want een aantal jaren geleden volgde een aantal van onze werktuigkundigen al zo'n 4-weekse stage, waarbij aan boord van allerlei schepen meegeholpen wordt bij het oplossen van electrotechnische problemen. Een echte praktijkcursus dus.

De cursus die nu al jaren wordt gehouden bij Foxboro in Schiedam, bleek - aldus 5e werktuigkundige Toine Beunis - ook voor hem bijzonder leerzaam. Hij schreef er een rapportje over, waarin hij ons vertelde hoe die 12 dagen op hem en zijn mede-cursisten (allen collega's) waren overgekomen. Een uittreksel daarvan treft U hieronder aan.

De cursus werd geleid door de heer D.J. Werkema, die na 12 jaar research en 12

jaar 'Pernis' reeds 3 jaar instructeur is in Foxboro regelapparatuur. Gedurende deze twee weken heeft hij ons op een zeer geestige manier wegwijs proberen te maken in het calibreren, het af- en instellen van diverse instrumenten. De bijbehorende theorie was op een slimme manier opgezet en voor iedereen aardig goed te volgen, maar de praktijk gaf toch nogal eens wat moeilijkheden. Draaiden we bij het calibreren van een instrument het ene schroefje ('zero adjustment') wat vaster aan met een miezerig 'damesschroevendraaiertje', dan moest het andere moertje ('angularity' of 'multiplication') weer losser gedraaid worden totdat na lang herhalen het hele ding nog niet gecalibreerd was (gelukkig viel het soms ook wel mee, maar het was een enorm precisiewerkje). Zo tegen 12 uur werd de inwendige mens versterkt met een lunch in de 'Zilveren Bok' (alias 'Gouwe Geit') aan de overkant, waarna we weer met volle moed verder gingen tot 16.00 uur. Voor de meesten was het dan: terug naar 'moeders de vrouw', en voor sommigen terug naar het hotel.

De eerste week zijn o.a. behandeld:

diverse meetelementen, allerlei signaalomzeters en verschillende zenders. De tweede week zijn we overgegaan op de theorie van de meet- en regeltechniek en de behandeling van de diverse regelaars.

Donderdagmiddag werden de lessen in Schiedam afgesloten, waarbij iedereen een certificaat kreeg uitgereikt. De laatste dag, vrijdag 8 maart, kregen we een rondleiding in de fabriek Foxboro te Soest en als afsluiting zijn we gezamenlijk gaan eten in het restaurant 't Zwaantje' te Soesterberg. Op deze dag waren ook aanwezig de heren Kerkhoven en Knoester, die deze cursus van kantoor uit organiseerden, in samenwerking met de heren Ligthart (manager van Foxboro) en Werkema. Kerkhoven nam die dag afscheid als organisator, nu Knoester deze taak heeft overgenomen.

In de fabriek werden we door beide heren van Foxboro rondgeleid (in twee groepjes van 10). We kregen een aardig overzicht in de diverse afdelingen zowel pneumatisch als electronisch, waarbij we ons realiseerden met wat voor precisiemateriaal en werd gewerkt. Dit werd vooral duidelijk bij de afdeling 'steekproeven', waar duizendsten van millimeters een normale zaak is. Wat ook heel interessant was, was het 'Democenter', waar proef-regelkringen geheel computer gestuurd werden en alle regelaars via een beeldscherm centraal konden worden afgelezen. Al met al een geslaagde cursus.

Gehuwd

18.4: J. F. Vernooy, 2 wtk., met mw. E. van der Vorst;
29.4: A. Zwiars, 2e stm., met mw. G. A. Jansen.

Geboorten

6.4: Janneke Liesbeth, dochter van C. A. Koppendraaier, 1e stm. (tijd. S.I.P.C.), en mw. E. C. M. Koppendraaier-van der Velden;
11.4: Sharon, dochter van J. A. P. Donks, 2e stm., en mw. J. J. Donks-van den Bos;
12.4: Gea, dochter van C. B. Slieker, 2e stm., en mw. M. M. C. Slieker-Bakker;
19.4: Hanna Klazina, dochter van J. J. Engelbrecht, 2e stm., en mw. A. M. Engelbrecht-Kruik;
25.4: Petra Theodora, dochter van L. F. Kruyt, 2e wtk., en mw. B. J. M. Kruyt-Schoenaker;
30.4: Ivar, zoon van J. H. M. Stoffelen, 4e wtk., en mw. E. A. Stoffelen-van Duivendijk.

Aflossingen

gezagv.: W. Croes, P. Cammel, J. H. A. Budding, L. J. Hirs, M. Hus, R. Verhoef, W. Bosma, W. Welbie, S. Noordenbos, D. Rijk;
1e stl.: H. J. de Vries, H. Slot, H. Steenstra, G. C. H. Dijkstra, F. B. Schröder, C. P. van Hoek, J. Priester;
2e stl.: P. A. Vermolen, B. van Gulpen, R. J. Moeke, W. J. Netelenbos, M. Buth, G. W. Geesink, C. D. Kromhout, H. van Popta, R. A. J. van Vugt, J. van Rooyen, B. Crum;
3e stl.: P. J. L. Mulder, J. H. Oort, P. J. T. Knapstein, P. Haas, R. C. J. Koreman, M. R. Vogelpoel, A. R. Pieters Graafland, J. Ghijsels, R. J. M. Herbes, R. C. M. Brunia, P. S. Jaarsma, M. J. A. Krijvenaar, M. Kuyt;
4e stl.: R. van Hoek, E. Hogkamer;
stag. stl.: J. A. Uitermark, P. N. M. Ros, J. R. N. de Bode;
radio-off.: A. A. M. Lapidaire, J. J. Westhuis, P. D. Blom, F. Meyer, R. J. M. Koop, R. W. Veygen, D. J. Hage, W. Molenaar, J. Verduyn, A. Boutkan;
hfd. wtk.: F. in 't Veld, S. A. Verhage, A. Bax, L. Buitenkant, C. L. Fehrmann, A. Modderman, H. Buiten, H. L. de Koning, O. K. Nicolai, L. C. Spoon;
2e wtk.: P. Stachelhausen, H. Brand, A. J. Verkerk, J. A. Willems, J. C. Ganzinga; J. Boon, T. J. van Lammeren;
3e wtk.: J. W. van Velze, R. F. Hamar de la Brethonière, J. J. F. Govers, J. C. van Koten, C. Brasser, E. Hendrikse, T. van de Ruit, J. P. de Visser, D. W. Smit;
4e wtk.: E. J. van den Brink, C. Castelijns, D. J. Sandee, M. P. Roon, J. L. M. Peeters, R. J. Fortanier, A. van der Ster, R. L. J.

Collette;

5e stk.: J. C. Butler, W. R. H. van der Meer, J. A. C. Gerretse, H. L. P. Hutter, A. P. P. van den Broek, I. J. S. Attema, W. J. Cheizoo, R. J. Mooring, R. de Vries, N. A. Hoek, A. Molenaar, G. de Vries. W. Jongens, J. Lijkelema, J. Melis, T. E. Westra, J. E. de Frètes, J. F. Wind, A. van Beek, A. A. Wagenaars;
stag. wtk.: R. Roor, P. Molendijk. sch. voorman.: T. H. van Vlijmen, C. Luykenaar;
sch. vakman 1: L. J. C. van Kuyen, J. M. Kools, G. A. Vermeer, W. H. Klein, P. M. Hendriks, R. Vijlbrief, E. L. Boldewijn, B. A. Amstelveen, G. van Osselen, B. J. P. van Dorp;
sch. vakman 2: C. P. van der Helm, O. E. ten Zeldam, R. C. Neleman. R. S. Brak, R. Kamst, R. J. Sellier, M. P. Neleman;
alg. sch. vakman.: J. J. F. M. Coppelmans, A. Bravenboer, S. J. van der Heide, G. Symons, W. Mol, L. R. Stevers, A. de Baat;
sch. gezel a/w: W. A. J. Sikkes, C. H. van Genderen, R. E. Hubbard, J. H. T. M. Vissers, R. G. van den Brink, L. T. A. C. Roodakker, H. S. Elia, P. de Jong, D. Rovers, N. H. van der Geugten, P. Raams, G. H. de Visser;
aank. sch. vakman: K. G. J. Schefferlie, L. G. A. Looman, A. L. P. Valkering;
aank. sch. gezel a/w: J. H. F. M. van de Kerkhof, R. T. Ringelberg, T. J. van der Maat;
hoofd voeding: W. F. H. van der Moezel, F. Tüllman, A. P. Maat, M. W. B. Kitzen R. A. de Lange, C. P. Hoogesteger;
sch. kok: R. Geensen, W. N. Top;
aank. kok: R. A. Snel, I. C. van Gend;
hoofd bediende: F. P. Lommerse, A. J. J. Ceelen;
bediende: A. A. Scheffer, S. Bravenboer-Otto, L. de Kramer, H. Wezenaar, A. Jansen, M. Jonkman;
bediende (a/d): C. J. A. Lensink, J. A. Pronk, R. J. Romijn, M. de Vrijer, G. J. van Rijn;
koksmaat: M. Schouten, R. Kros;
jongen a/w: A. Sumantri, E. de Zwart, D. Verhoeven, G. T. Y. Overbeek, A. J. van Gend, J. van Engelenburg, J. P. Kooymans.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: hfd. wtk. J. Polet; sch. vakman 2 S. D. Kuik
m.s. Acila: 4e stm. M. A. J. Sanders, stag. stm. D. J. M. Rijk, 3e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. J. Bijloo; sch. vakman 2 J. H. Hermsen
m.s. Acmaea: gezagv. R. Jousma, wnd. 1e stm. C. P. C. van Goethem; sch. vakman 1 P. L. F. Dubbelman
m.s. Acteon: stag. stm. D. Reedijk, C. D. Kuyper, stag. wtk. J. C. Paul, J. W. van Bodegraven;

m.s. Cinulia: radio-off. A. Akkerman, 4e wtk. J. de Wit; sch. vakman 1 J. A. J. de Groot
m.s. Crania: 1e stm. P. E. van der Veld, 3e stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, 4e stm. D. Gadjradi; sch. vakman 1 J. Doolaar sch. vakman 2 A. P. T. J. Huurman
m.s. Dallia: 2e wtk. J. F. Vernooy, 3e wtk. H. Waitz, 5e wtk. R. M. van Sonsbeek;
m.s. Daphne: sch. voorman B. R. Pronk, sch. gezel a/w G. W. Specht, M. J. Heiligers, J. van der Sluis, C. H. Moerkerk, aank. sch. gezel a/w J. C. M. Peeters, hoofd bediende J. Boelee;
m.s. Diadema: gezagv. P. Snel, radio-off. A. J. Pronk, wnd. 3e wtk. W. P. N. Kramer, 4e wtk. B. L. C. Maas; capataz M. Santome Santome, man. esp. J. Gonzalez Davila, 2e man. A. Perez Fernandez, D. Vidal Miguez, mar. int. M. Alonso Perez, C. Chapela Barreiro, J. Cordeiro Santos, M. Costas Ezcurdia, J. M. Fernandez Pena, M. Pensado Doldan, M. Refojos Sousa, J. J. Seoane

Onze vlootjubilaren



L. J. Schalk
hoofd bediende
10 jaar op 01.06.80



J. L. Muyskens
gezagv.
30 jaar op 07.06.80



C. Wolse
gezagv.
30 jaar op 10.06.80



L. A. H. Vader
2e stm.
10 jaar op 10.06.80



B. M. de Roode
hoofd voeding
25 jaar op 16.06.80

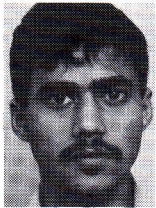


J. Klein Roseboom
gezagv.
25 jaar op 21.06.80



L. van der Velden
algemeen
scheepsvakman
10 jaar op 23.06.80

In dienst getreden vlootpersoneel



D. Gadradj
4e stm.



S. D. Kuik
sch. vakman 2

Fervenza, coc. A. Martinez
Amoedo, cam. Maydo A. Lorenzo
Figueiras, cam. G. F. Alfaya
Alonso, J. Rodriguez Rodriguez;
m.s. Diloma: 2e stm. H. J.
Lenstra, 2e wtk. M. F. Koens; sch.
vakman 2 J. P. A. Cordesius;
m.s. Dione: gezagv. P. Janssen,
2e stm. W. Holwerda, 3e stm. F.
G. de Bruyn; sch. vakman 1 F.
Oostdijk;
m.s. Dosina: gezagv. A. P. J.
Ham, 1e stm. J. C. Aartsen, 2e
stm. E. M. M. van den Bosch,
wnd. 3e stm. M. C. Swart, 3e wtk.
B. K. Frans, 5e wtk. F. C. Boer;
sch. vakman 1 F. W. Bosson,
aank. sch. gezel a/w M. Los,
bediende G. C. Pfenning,
bediende (a/d) E. P. Warnies;
m.s. Felania: 3e stm. C. F. T.
Smit; hoofd voeding H. Seegers;
m.s. Felipe: 2e stm. L. H.
Stevens, radio-off. C. J. Twilt, 2e
wtk. D. Westdorp; hoofd voeding
C. van der Wildt;
m.s. Flammulina: gezagv. R.
Knol, wnd. 1e stm. A. J. W.
Rommes, 3e stm. R. A. S.
Vermeulen, radio-off. J. J. A.
Versteeg, wnd. hfd. wtk. F.
Bakker, 2e wtk. A. Houwaard, 4e
wtk. B. van den Ban;
alg. sch. vakman H. Haasnoot, A.
C. Kusters, L. van der Velden,
hoofd voeding J. R. L. van
Toornburg, bediende L. J. van
Dormolen;
m.s. Fossarina: 3e wtk. J. G. van
der Poel; alg. sch. vakman J.
Brederveld, aank. sch. vakman J.
P. W. Dallmeyer, B. M. Brinkman,
bediende S. J. Wollrabe;
m.s. Fossarus: gezagv. J. van
der Zouwen; aank. sch. gezel a/w
E. D. Klap;
m.s. Fulgur: gezagv. J. Bosman,
3e stm. A. Zwijs; alg. sch.
vakman A. Fredriks, aank. sch.
vakman H. van der Werf, aank.
sch. gezel a/w H. van der Laaken,
aank. kok M. A. Kerkhoff,
bediende C. M. Vervloet;
m.s. Fusus: 2e stm. F. Makkee,
3e stm. W. A. Engelen, hfd. wtk.
O. A. van der Want, 2e wtk. G. J.
A. de Ruiter; sch. vakman 1 M. J.
W. A. Schuurs, alg. sch. vakman
G. Struik, aank. sch. vakman W.
P. Schot, M. R. Cordu, S. Sloof, H.
A. Westhoff, R. W. A. van Loon,
aank. sch. gezel a/w J. J. van

Hulst, jongen a/w C. R. van der
Berg, A. H. C. M. van Riel;
s.s. Kylix: gezagv. E. H.
Brameyer, 1e stm. W. C. Padmos,
hfd. wtk. P. J. de Lange, 3e wtk. J.
Water;
s.s. Laconica: 2e stm. A. L. M.
Nagelkerke, hfd. wtk. B. Veldhuis,
4e wtk. E. A. Rumeser, 5e wtk. P.
Hesselink, T. van Beek;
s.s. Latia: 4e wtk. W. A. den
Baas;
s.s. Latirus: radio-off. H. E.
Haalmeyer, hfd. wtk. C. Pietersen,
3e wtk. W. H. Hennink, 5e wtk. P.
F. van Gent, S. A. Dijkwel;
s.s. Lepton: gezagv. J. de Jong,
hfd. wtk. J. B. van Haaster, 3e wtk.
J. P. van de Water, 5e wtk. A. W.
J. Beunis, T. M. Brandts; sch.
vakman 1 R. Groot, sch. gezel a/w
P. Luyten, L. H. M. Konings, J. H.
L. Nahapiet, bediende A. D.
Pattiiha, P. R. Klooster;
s.s. Macoma: wnd. 2e stm. J. J.
Smit, 3e stm. D. F. A. Maljers, 5e
wtk. C. A. Jansen; sch. vakman 1
J. M. H. Siepers, sch. vakman 2
W. P. L. Broers, sch. gezel a/w H.
Geelen, G. A. Brand, sch. kok C.
van Zal, bediende J. A. Schuiten,
A. Smit;
s.s. Marinula: radio-off. M.
Platschorre;
s.s. Meta: gezagv. F. Klaassen,
2e stm. J. Jongeneel, 3e stm. C.
A. M. Rovers, radio-off. M. K.
Bierlee, 2e wtk. H. M. Westerveld,
3e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk.
M. H. Tijdeman, R. R. Vijber, stag.
wtk. H. C. Loen;
s.s. Mytilus: radio-off. P. J. de
Man, wnd. 4e wtk. K. G. Visser, 5e
wtk. R. G. Ruben, stag. wtk. D. W.
van Heyst, P. A. van Tilborg;
m.s. Niso: 2e stm. J. A. P. Donks,
radio-off. J. H. van den Toorn, 5e
wtk. J. van Dalen; capataz A.
Aragunde de la Torre, man. esp.
F. Otero Lago, mar. int. J. Alvarez
Conde, M. Fajo Misa, G.
Pardavilla Simes, F. Perez
Fernandez, J. Pousada Perez,
coc. M. Martinez Amoedo, cam.
maydo. J. A. Dasilva Villaronga,
cam. J. F. Garcia Fernandez, C.
Perez Counago;
s.s. Ondina: 2e stm. P. L. van der
Vos, 3e stm. W. van Dijk, 2e wtk.
J. Klemann;
s.s. Onoba: 1e stm. P. F. L.
Schölvinck;
s.s. Sepia: hfd. wtk. R. N. Groen;

In memoriam

Op 9 mei jl. is overleden de
heer

J. W. WITVLIET
oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Witvliet verliet de
dienst der maatschappij op 1
april 1948, na bijna 27
dienstjaren. Hij bereikte de
leeftijd van 82 jaar.

sch. vakman 2 W. C. L. Augustus;
m.s. Tagelus: 1e stm. C. R.
Groen, wnd. 2e stm. P. J. F.
Steenbergen, 4e wtk. P. E.
Statema;
s.s. Viana: hoofd voeding H.
Vrugt;
s.s. Vitrea: 3e stm. L.
Onderweegs, radio-off. K. H.
Harder, wnd. 3e wtk. R. F. van
Loon, 5e wtk. R. G. M. Spruyt;
sch. vakman 2 J. A. Huissoon,
hoofd voeding R. Bakker;
s.s. Zafra: 3e stm. C.
Groenendaal;

Uit dienst getreden

1e stm.: F. F. Ates;
4e stm.: C. Kroon;
3e wtk.: J. J. van Vondel;
4e wtk.: H. W. J. Schoonbergen;
5e wtk.: P. C. M. Boonen, G. A. de
Ridder, W. Mink;
sch. vakman 1: R. Hennequin;
sch. vakman 2: R. van Eysden, J.
C. de Smit;

Met pensioen

hoofd voeding: A. A. Turkenburg;

Overplaatsing

3e wtk.: C. Oppelaar - Shell
Tankers B.V. walorganisatie;

Tijdelijke tewerkstelling

4e wtk.: J. Verhagen - Shell
Tankers B. V. walorganisatie afd.
DFM/5
2e stm.: A. H. den Breems - Shell
International Petroleum Company
3e wtk.: F. van den Bogaard -
Shell Curaçao N.V.

Terug van militaire dienst

3e stm.: H. Rijpkema, C. A. M.
Rovers;
4e stm.: W. van der Meulen;

Behaalde diploma's

2e stm. G. H. V.: F. G. de Bruyn, J.
Schol, P. J. F. Steenbergen, J. J.
Smit, H. A. van der Want;
2e stm. G. H. V.-th.: L. H. G. J. H.
Glansbeek, D. van der Heul, R. R.
van der Maas, C. J. Wijngaarden;
'C': J. L. de Bondt;
'C-th.': F. C. Koens;
'B': E. A. Rumeser;

Aahgesteld als

gezagv.: C. P. Schoenmakers, L.
J. Hirs;
1e stm.: J. F. Casimiri, W. J. H.
van Dipten, A. J. Verheul, J.
Korving, J. van Ruiven, M. Buth;
2e stm.: R. J. E. van Haarst, C. M.
Bianchi, P. L. van der Vos, H.
Reiling, L. van Doren, K. T.
Wiegert, J. Kistemaker, J. C.
Hilberding, M. Ponsen;
3e stm.: W. van der Meulen, E. M.

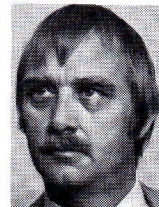
van Dijk, P. J. Veenman, H.
Ammerlaan, W. van Dijk, G. E. H.
Gerritsen, C. Groenendaal, P. S.
Jaarsma;
2e wtk.: H. J. Lammertink, A. J. A.
de Groot, J. D. Compiet, J. G. van
Werd, E. S. Petrusma, L. F. Kruyt;
3e wtk.: D. J. Blom, T. van de Ruit,
J. J. Feenstra, J. L. B. de Bruin, E.
K. G. Schiefer, C. J. Tanis, D. W.
Smit, J. C. Ranshuijsen, A. W.
Ros;
4e wtk.: A. R. Seraus, J. H. M.
Stoffelen, J. de Klerck, J.
Wijnmalen, P. F. M. Kösters, W.
M. de Vries, G. R. Spijkerman, H.
J. M. Frencken, B. L. C. Maas, K.
van Zijderveld, P. Hack, W. A. den
Baas, J. Marijs, P. E. Statema;



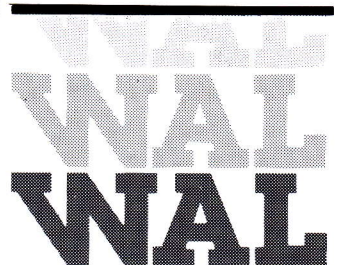
R. Knol
per 17 februari 1980
aangesteld als
gezagvoerder en op
24 april 1980 belast
met het commando
over het m.s.
'Flammulina'.



R. Jousma
per 4 januari 1980
aangesteld als
gezagvoerder en op
17 april 1980 belast
met het commando
over het m.s.
'Acmaea'.



J. B. van Haaster
per 3 februari 1980
aangesteld als
hoofdwerktuig-
kundige en op 22
april 1980
tewerkgesteld aan
boord van het s.s.
'Lepton'.

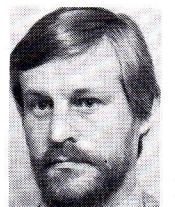


In dienst

M.i.v. 1-5 C.
Oppelaar - DFT/3 (ex
ST-vloot

Gehuwd

14-5 Mw. M. G. P. Boshoff (DFM) met de heer
P. W. L. Bode



O.V.S.T.-NIEUWS

De ontspanningsvereniging Shell Tankers zal ook dit jaar weer een aantal evenementen organiseren, waaronder diverse traditionele, zoals klaverjasavonden, bingo, bowling, zeevissen en een fietstocht. Bij het ter perse gaan van dit nummer van 'Schip en Ka' zijn reeds enkele evenementen gehouden, waarvan U onderstaand een verslag aantreft.

Paasklaverjas

Tijdens deze gezellige kaartavond, gehouden op 2 april, werd door 20 koppels gespeeld om - hoe kan het ook anders - eieren. Door het 'altijd-prijs'-systeem ging iedereen met minimaal een doos eieren naar huis. In totaal werden vier ronden gespeeld tegen verschillende tegenstanders. Tussen de tweede en derde ronde werd een pauze ingelast ten einde ieder te laten genieten van een salade met glas rosé, hetgeen door de mensen van de lunchkamer als vandoors prima was verzorgd. Daarna werden de overige twee ronden gespeeld en de totaalstand opgemaakt.

Voor de koppels die na elke ronde de minste punten hadden behaald, was er een 'poedelprijs' van een doos eieren als troost.

Na opmaak van de totaalstand konden de 800 (!) eieren worden verdeeld. De nummers 1 tot en met 3 konden zich tegoed gaan doen aan 30 eieren plus een 'aangekleed' chocolade-ei. De overige koppels gingen met 20 respectievelijk 10 eieren naar huis. Ook de portier en de mensen van de lunchkamer werden van eieren voorzien waarna ieder, terugblikkend op een geslaagde avond, zijns weegs ging.

De volgende klaverjasavond is gepland voor de Kerstperiode. U kunt dus al

bijna raden waar er dan om gespeeld gaat worden.

Bingo!!!

Deze uitroep werd op 25 april veel gehoord in de lunchkamer van ons Shell-Gebouw, waar 18 fraaie prijzen alsmede 6 extra prijzen, waaronder een televisietoestel, een grill, een gemakkelijke tuinstoel, een camera, twee horloges, een barbecueset en als klapstuk een weekend Parijs voor 2 personen, hun weg vonden naar de diverse gelukkigen.



Rinus van Lier feliciteert mw. Sloover, dochter van scheepsvoorman Sloover, met het winnen van de hoofdprijs: een weekend naar Parijs voor twee personen

Na het welkomstwoord van Hans van der Schilt, die - net als de Paas-klaverjas - met Rinus van Lier voor de organisatie van dit evenement had gezorgd deden ruim 770 deelnemers hun best een van de prijzen in de wacht te slepen. Bij dit (in-) spannende spel viel de spanning soms te snijden tot iemand -

Een mudvolle zaal bij bingo

soms bijna fluisterend, soms luid galmend - het 'bingo' op liet gaan. Om de spanning enigszins te breken werd, halverwege tussen de derde en vierde ronde, gepauzeerd, met hapje en drankje. Nadat alle prijzen waren verdeeld kon Rinus zijn slotwoord tot de aanwezigen richten. Zijn dankbetuiging, aan het lunchkamerpersoneel werd, gezien het vorenstaande, dan ook door luid applaus onderstreept.

Uit de vele enthousiaste bedankjes bij het afscheid mag worden geconcludeerd dat ook dit evenement zonder meer als succesvol kan worden omschreven en voor herhaling vatbaar is. Overigens, bent U al lid van de O.V.S.T.? Neen? laten wij U dan even in 't kort iets over de vereniging vertellen. De Ontspannings Vereniging Shell Tankers stelt zich tot doel jaarlijks een aantal evenementen op sportief en recreatief terrein te organiseren, waarin zoveel mogelijk 'voor elk wat wils' is. In de inleiding vertelden wij U reeds waaruit deze evenementen zoal bestaan. Het bestuur stelt - overigens belangeloos - zijn krachten ter beschikking om al deze gebeurtenissen te organiseren. De contributie is - in verhouding tot andere verenigingen - zeer laag, namelijk f 8,- per jaar voor wal-leden en f 4,- per jaar voor vloot-leden. Inhouding vindt plaats via het salaris c.q. de gage. Voor dit bedrag zijn de gezinsleden van het personeelslid automatisch ook lid.

De te houden evenementen worden door middel van een circulaire aangekondigd. Indien U lid wilt worden, informatie wilt hebben of wellicht suggesties heeft voor te houden evenementen neemt U dan - bijvoorbeeld bij Uw eerstkomend kantoorbezoek - eens contact op met een der bestuursleden, zij zullen U gaarne te woord staan, natuurlijk kunt U ook een briefje sturen aan de secretaresse O.V.S.T. of haar bellen op tel. 010-696217.

Mogen wij ook U als lid verwelkomen?

Rinus van Lier & Hans van der Schilt

