

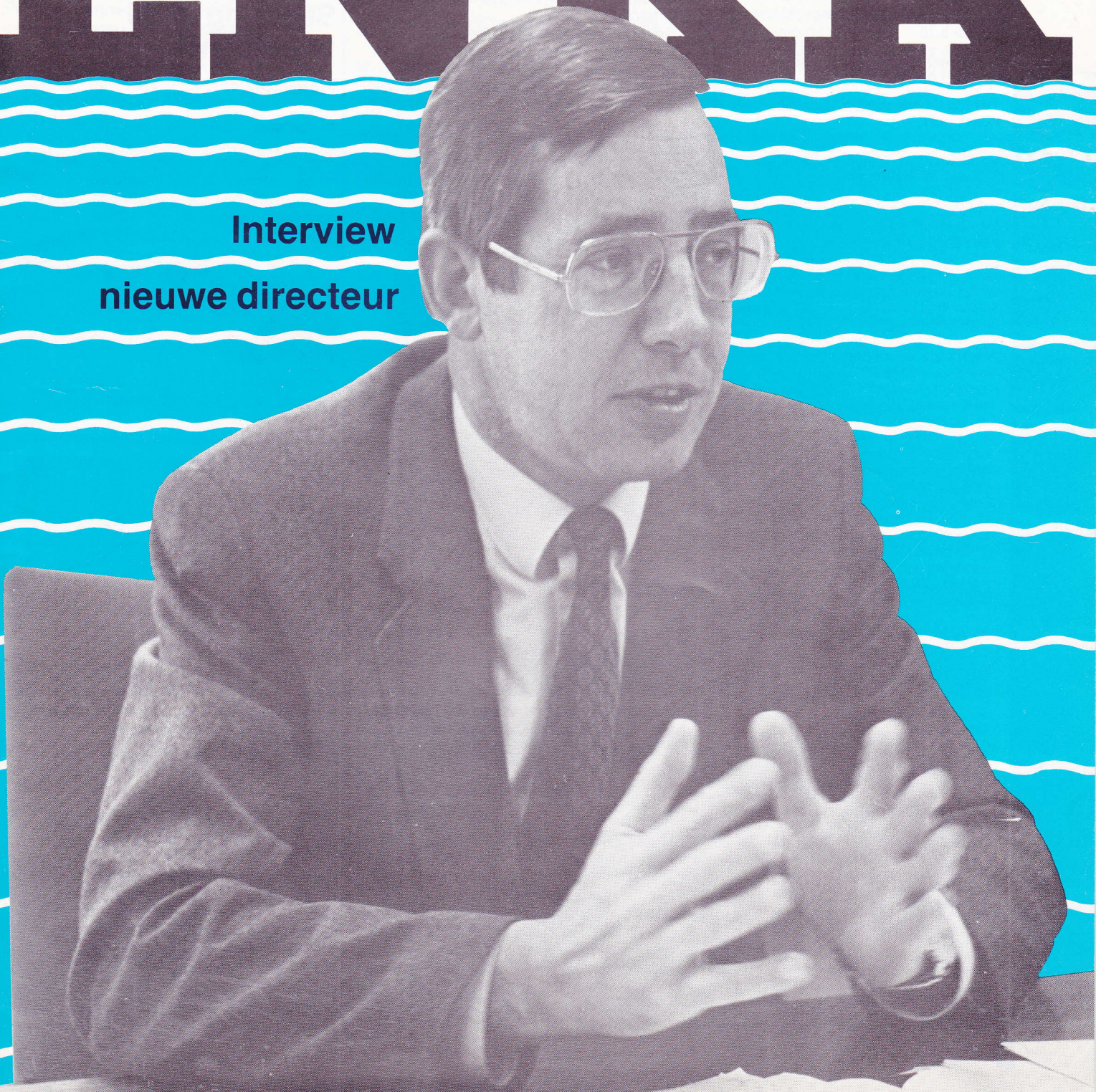
SCHEEP



TECHNIEK

20e jaargang
nummer 7
maart
1981

Interview
nieuwe directeur



SCHIP ENKA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Twintigste jaargang, nummer 7
maart 1981

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 Druk
Tijl Vorm Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

OR-vloot	4
Nog recht op beloning?	11
Het weten waard	11
Interview met nieuwe directeur	12
Waarom naast het sociaal Medisch Steunfonds ook nog een Onderling Medisch Steunfonds	15
Brandstofbesparing	16
Windkracht 12	17
Post	18
Schoonschip	20
Personalia	22

Kinderbijslag aanvragen!

Als U recht meent te hebben op kinderbijslag, vergeet dan niet aan het eind van het kwartaal een kinderbijslaglijst in te vullen. U kunt deze formulieren verkrijgen bij de postkantoren of de Raad van Arbeid waaronder Uw woonplaats ressorteert. Niet vergeten, want zonder aanvraag krijgt U geen kinderbijslag uitbetaald!

Mededelingen

Het ligt in de bedoeling dat de heer P. H. van Groeningen, chef DFP/5 (Shore Personnel) in de loop van de maand maart 1981 wordt overgeplaatst naar Oman.

De bij zijn huidige taak behorende formatie-activiteiten ten behoeve van het walpersoneel zullen worden overgenomen door de heer M. Pronk, die voor dit onderdeel van zijn taak als DFP/5 zal rapporteren aan DFP (Personnel). Voor zijn activiteiten met betrekking tot walplaatsingen van vlootpersoneel blijft hij als DFP/12 aan DFP/1 rapporteren. De activiteiten van de heer Van Groeningen met betrekking tot arbeidsvoorwaarden en wal-ondernemingsraad zullen door DFP/6 (Personnel Relations) worden overgenomen.

De maatschappelijk werkster, Mw. M. J. Kors, is met ingang van 1 maart jl. rechtstreeks aan DFP gaan rapporteren, haar referentietekenmerk is DFP/2.

De heer J. R. van den Berg, chef DFF/1 (Accounting & Budgets) zal per 1 april a.s. naar S.I.P.M., Den Haag worden overgeplaatst waar hij de functie van Deputy Head Banking gaat vervullen. De heer H. F. M. Tijthoff, momenteel werkzaam bij Internal Audit, zal de heer van den Berg per 1 april 1981 opvolgen.

De heer G. Doeksen is per 1 februari jl. als inspecteur scheepsbouw (DFT/3) in dienst getreden.

Mutaties pensioenfondsen

In verband met zijn benoeming tot Deputy Group Treasurer is Drs. D. Zonneveld per 1 februari 1981 afgetreden als Group Finance Representative Den Haag en eveneens als lid A van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfondsen en van het College van Gedelegeerden van dat Fonds. Hij wordt in deze functies opgevolgd door Drs. A. Heeneman. Wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd is de heer Ch. H. van Velzen per 1 december 1980 afgetreden als lid B van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfondsen en van het College van Gedelegeerden van dat Fonds. Hij is in deze functies opgevolgd door de heer D.

W. Abegg, thans werkzaam bij SNC als Hoofd van de Projectgroep Herziening Administratieve/Financiële Systemen.

Mededeling van de Stichting Shell Pensioenfondsen

Franchise

In verband met de van 1 januari 1981 af gewijzigde AOW-uitkeringen is de franchise, als bedoeld in artikel 1 van reglement II en III, met ingang van vorengenoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 31 december 1980 met recht op pensioen verlaten, vastgesteld op:

- f 22.278 voor gehuwde mannelijke fondsleden
- f 11.139 voor gehuwde vrouwelijke fondsleden
- f 15.511 voor ongehuwde fondsleden.

Een beslissing omtrent een eventuele wijziging van de grensbedragen is nog niet genomen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1683	13.1.81	Port performance- kosten per dag
1684	13.1.81	Scheepsreglement Deel III
1685	14.1.81	Sociaal Medisch Steunfonds
1686	14.1.81	Radioberichtgeving aan Nederlandse Koopvaardij schepen (BERKO)
1687	23.1.81	Prijscompensatie (PCOR)
1688	28.1.81	Sociale verzekeringen
1689	30.1.81	Koersen (PCOR)
1690	2.2.81	Bestand 5e werktuigkundigen
1691	3.2.81	Bijzondere afrekening form 63 door 1e stuurman (PCOR)
1692	4.2.81	Terugstorting opgenomen gelden bij agent
1693	9.2.81	Overlegvergaderingen met OR-Vloot (PCOR)

Mededeling van het sociaal medisch steunfonds

Bestemd voor niet-verplicht verzekerde leden en gepensioneerde leden die geen lid zijn van een algemeen ziekenfonds.

Rekeningen 1980 indienen vóór 1 juni aanstaande

Het bestuur van het S.M.S. deelt zijn leden mee dat het als gevolg van de per 1 januari jl. in werking getreden wijziging in de Wet op de Loonbelasting dringend gewenst is, dat rekeningen welke betrekking hebben op het jaar 1980, *niet zoals gebruikelijk voor 1 juli a.s., doch voor 1 juni a.s.* bij het fonds worden ingediend.

Hoewel rekeningen als voornoemd, welke gedurende de maand juni worden ingediend, nog wel in behandeling zullen worden genomen, dient men er namelijk rekening mee te houden dat over eventuele uitkeringen, welke op grond hiervan na 1 juli 1980 mochten worden verstrekt, belasting verschuldigd zal zijn. Het betreft hier een speciale situatie

welke alleen betrekking heeft op kosten die in 1980 zijn ontstaan, en waarvoor in 1981 een vergoeding wordt toegekend. *Het is derhalve in ieders belang er zorg voor te dragen dat de betrokken rekeningen tijdig, d.w.z. vóór 1 juni bij de administratie van het S.M.S. worden ingediend.*

Voor wat betreft rekeningen over 1980 welke na 1 juli 1981 worden ingediend, blijven de bestaande voorschriften van kracht, d.w.z. zij kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond, dat indiening vóór 1 juli 1981 absoluut onmogelijk was. Volledigheidshalve zij vermeld, dat over eventuele uitkeringen m.b.t. deze rekeningen eveneens belasting verschuldigd zal zijn.

In verband met het bovenstaande wordt aangeraden, waar nodig, bij de betrokken arts etc. op het tijdig toezenden van de desbetreffende rekening(en) aan te dringen.

Afscheid gaat nemen

M. A. Riteco-DFT/2

Afscheidsreceptie op vrijdag 27 maart 1981 - 16.00 uur. Ook varende collega's

die met verlof zijn en gepensioneerde oud-collega's die van hun belangstelling blijk willen geven, zijn van harte welkom op de afscheidsreceptie, die in de lunchkamer wordt gehouden.

Nieuwe O.R.-Wal

Dit zijn ze dan, de leden van de nieuwe Ondernemingsraad van het Kantoor en het Walbedrijf van Shell Tankers B.V. V.l.n.r. zittend: C. M. A. de Goey, Mw. H. P. J. Kosten, J. van Duuren; staand: J. B. M. Ouwens, R. Kleijn, P. J. Huigen.

Verkiezingen hebben dit keer niet plaats gevonden omdat zich geen voldoende aantal kandidaten had aangemeld. Er valt nog één vakature te vervullen maar momenteel kan met het beschikbaar zijn van deze zes leden aan het vereiste quorum worden voldaan.

De heren Huigen en Ouwens maakten reeds deel uit van de oude OR-Wal. De installatie van de nieuwe Ondernemingsraad vond plaats op 4 februari jl. Bij het ter perse gaan van dit nummer was de functieverdeling in de nieuwe Raad nog niet bekend.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cinulia
m.s. Crania

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma
m.s. Dione
m.s. Dosina

m.s. Felania
m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur

m.s. Fusus
s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton

s.s. Macoma
s.s. Marinula
s.s. Meta
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria



OR-VLOOT

Het waren belangrijke onderwerpen waarover in de februarivergaderingen met onze directeur, de 'bestuurder' is gesproken. Weer stond de lengte van de dienstperioden bovenaan de lijst. Maar ook bespreking van de veiligheid, de daling van het vlootbestand, het nieuwe STANSS-rapport en de terugblik PLA 1980 vroegen veel tijd en aandacht.

Natuurlijk kwamen meer onderwerpen dan de hierboven genoemde ter sprake. Sommige opgebracht naar aanleiding van mededelingen, andere nog als uitvloeisel van wat op de vorige vergaderingen te berde was gebracht.

Meevaarregeling

Het lijkt goed om de lezers zoveel mogelijk regelmatig op de hoogte te houden over dit onderwerp, ook al komen bij de besprekingen tussen de directie en de ondernemingsraad over eventuele 'vereenvoudiging' zoveel zaken om de hoek kijken, dat een definitieve regeling nog wel even op zich zal laten wachten.

Waar ging het om? In de eerste plaats de regeling vereenvoudigen; in de tweede plaats het loterij-element er zoveel mogelijk uit halen. Alles best, maar een en ander moet niet kostenverhogend werken, zo stelde de bestuurder destijds. De O.R. is eerst eens gaan uitrekenen hoeveel het bedrag was dat bijvoorbeeld in 1979 voor maatschappijrekening kwam. Dat was, afgerond, 250.000 gulden. Daarvoor werden 436 reizen door meevarende echtgenoten gemaakt, waarvan 381 à 50% en 55 à 100% vergoeding. Ook die aantallen zijn weer uitgesplitst en dan kom je toch tot

verrassingen. Ook kwam zonneklaar naar voren, dat in de officiële regeling zoals die op papier staat, knelpunten zitten die voor velen 'remmend' werken, zoals eerste en tweede reis in een kalenderjaar, of eerste thuisreis, havens waarnaar de uitreis voor eigen rekening is, enz. De O.R. ziet als eerste taak het wegwerken van de knelpunten, maar streeft op den duur naar een regeling waarbij elke echtgenote, per kalenderjaar, tot een bepaald bedrag voor maatschappij-rekening zou mogen reizen. Een 'eigen' budget dus voor de dames.

Kantoorbezoek

De vorige keer (januari-editie) schreven we ook over de dag van monsterring/keuring, die voor de niet-topranggen als een normale verlofdag wordt beschouwd. Moet je dan nog voor andere zaken langs bepaalde kantoorfunctionarissen, dan dient één lijn te worden getrokken wat betreft al of niet verlenen van een halve of hele dag verlof. 'Opschorting van verlof' heet zoiets in officiële termen. De maatschappij heeft nu alle chefs op

Doelstelling is de 'meevaarregeling' te vereenvoudigen en het loterij-element er zoveel mogelijk uit te halen.

kantoor per circulaire opdracht gegeven om in voorkomende gevallen aan DFP/3 (waar het verlof wordt berekend) te melden hoeveel tijd met een bespreking met een vlootcollega, gemoed is geweest. Niemand schiet er dus verlof mee in als er andere zaken dan monsterring/keuren moeten worden besproken/geregeld. Hij – of zij – krijgt er in zo'n geval een halve of hele dag verlof bij.

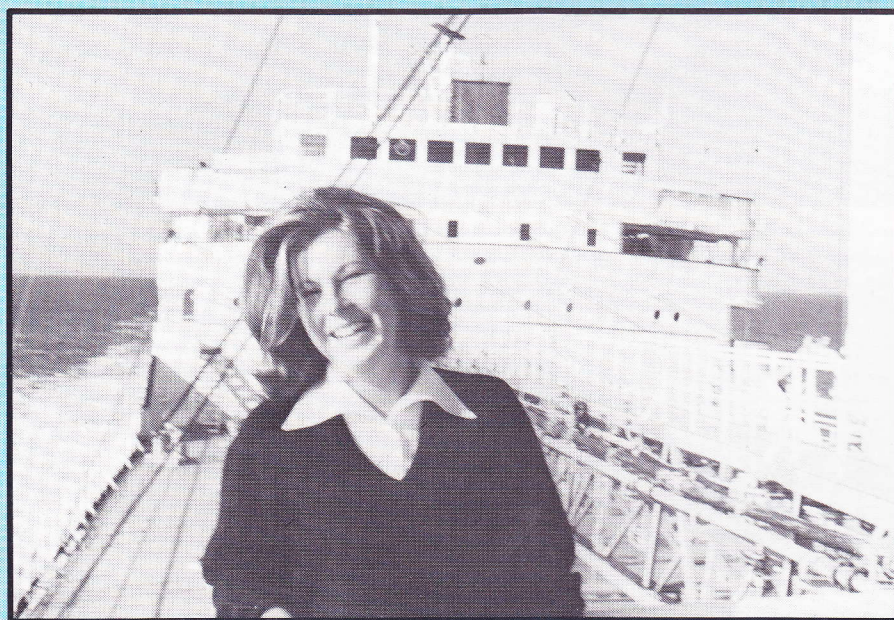


Postvoorziening

De aanbevelingen van de O.R. postwerkgroep, die de vorige keer aan de bestuurder werden overhandigd, worden praktisch geheel door de maatschappij overgenomen. Niet overgegaan wordt tot het per luchtpost-drukwerk verzenden van alle kranten/tijdschriften naar bestemmingen buiten Europa. Wel – en dit zal al veel vertraging in de aflevering voorkomen – krijgt Gerard Knijf, chef van de postkamer, de vrijheid om naar eigen inzicht zeepostzendingen per luchtpost-drukwerk te verzenden als het schip moeilijk te bereiken is. Overigens wordt verwezen naar het artikel 'Post' op pag. 18 en 19 in deze editie.

De lengte van de dienstperiode

De commissie Sociaal Beleid had na de vorige O.R.-vergaderingen een bespreking hierover met de Directie. Alle goede woorden en beloften van





maatschappijzide ten spijt, wilde de commissie nu wel eens keiharde cijfers zien, m.a.w. precies weten wat de maatschappij heeft gedaan en nog doet om personeel aan te trekken en wat de resultaten zijn. En deze kwamen nu ook ter beschikking, begin februari. (zie overzicht bestand officieren, pag. 8).

Deze bestandscijfers bleken alleen betrekking te hebben op officieren en niet op onderofficieren en scheepsgezellen. Alhoewel globaal gesproken de dienstperioden van deze categorieën – tenzij op eigen verzoek – op een enkele rang na redelijk binnen de reglementaire duur kunnen worden gehouden, is gevraagd op de volgende vergadering identiek cijfermateriaal ter beschikking te stellen over deze collega's.

Oorzaak

Cor van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel, zette eerst nogmaals uiteen wat de oorzaak was (en nog is), dat de dienstperioden voor diverse rangen te lang zijn en nog gedeeltelijk uitlopen.

De verwachting was dat, nadat eind 1978 het vlootbestand was gedaald van 43 naar 36 eenheden, met nog verdere daling in 1979 rekening moest worden gehouden. Om een overschot aan personeel te vermijden werden derhalve verzoeken om overplaatsing naar andere Shell-maatschappijen zoveel mogelijk gesteund. Om promotie-stagnatie te voorkomen werd een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen de kans geboden met vervroegd pensioen te gaan. Vroegere ervaringscijfers gaven aan, dat men erop kon rekenen dat de helft van de daartoe aangezochten 'ja' zou zeggen. Dat was een misrekening: bijna 100% greep de kans, zodat eigenlijk te veel topofficieren te vroeg de dienst verlieten. Daar kwam bij, dat in plaats van verdere daling in 1979 het aantal eenheden naar 38 steeg en zelfs tijdelijk 39 werd.

Niemand schiet er verlot bij in als er bij kantoorbezoek andere zaken dan monstren/keuren moeten worden besproken/geregeld.

Gevolg

En toen begon de vicieuze cirkel, want langere dienstperioden resulteren in groter verlofgoed, nog langere dienstperioden, enz. Het zwaarst waren de gevolgen voor de dekdienst. Ook het aantrekken, voor 1 à 2 dienstperioden van Britse stuurlieden ex STUK (alwaar een tijdelijk overschot was) zette nauwelijks zoden aan de dijk.

Werving

Natuurlijk werd alles op alles gezet om op korte termijn personeel aan te trekken. En dat niet alleen door 4e jaars studenten een beurs aan te bieden, maar ook pogingen te doen om personeel van de vrije markt te krijgen, contacten op te voeren met zeevaartscholen en arbeidsbureaus, advertenties te plaatsen in vele landelijke en regionale bladen, deel te nemen aan de Shell-banenmarkt. Uiteindelijk resultaat: naast de ex-bursalen 21 stuurlieden en 1 werktuigkundige erbij! Zeer teleurstellend dus wat de werktuigkundigedienst betreft. Naarmate dit duidelijk begon te worden, werd ook sterk het accent gelegd op de werving van wachtassistenten. De 'display', met voorlichtingsmateriaal, werd intensief gebruikt en bleek ook op zeevaartscholen zo populair, dat zelfs een tweede moest worden ingeschakeld, mede ter ondersteuning

van de advertentiecampagne in regionale bladen.

Ook nu nog gaat de werving onverminderd voort. Ten behoeve alleen al van het aantrekken van wachtassistenten werden in januari van dit jaar negen middelbare zeevaartscholen bezocht, waarop 40 reacties kwamen. Tien hiervan zouden op korte termijn beschikbaar kunnen zijn.

Ook het bezoek aan binnenliggende schepen wordt opgevoerd. In januari 1981 met tweemaal 25 man terwijl in februari 4 groepen aan boord werden rondgeleid.

Wat wachtassistenten betreft hoopt de maatschappij in de tweede helft 1981 uit de problemen te zijn. En juist dit zal soelaas bieden aan de te lange dienstperioden van sommige werktuigkundige-dienst-rangen. Wat de dekdienst betreft loopt de lengte van de dienstperiode reeds snel terug, zoals uit de maandelijkse opgave in 'Nieuws van Shell Tankers' omtrent de verwachtingen blijkt.

Zorgen

Wil dat nu ook zeggen, dat onze maatschappij uit de zorgen is? Bij een dalend vlootbestand zou je zeggen van wel, maar op langere duur stapelen de zorgen zich alleen maar op. En dat niet alleen voor onze rederij, maar ook voor de andere Nederlandse rederijen. Die zorgen worden het duidelijkst geïllustreerd als we nagaan hoe het zit met de bezetting van de 1e klassen van de hogere zeevaartscholen (HTS-structuur)

	stuurlieden	werktuigkundigen
1978/1979	232	295
1979/1980	227	283
1980/1981	251	288

Bij die cijfers voor 1980/1981 zijn begrepen 127 respectievelijk 166



leerlingen die uit het voorbereidend jaar afkomstig zijn. Met andere woorden: thans zitten in de eerste klassen slechts 124 potentiële stuurlieden en 122 potentiële werktuigkundigen die de nu vereiste vooropleiding hadden. Als je bedenkt, dat die voorbereidende klas nu niet meer mogelijk is (MAVO is onvoldoende), dan is dit een beangstigende situatie. En als je dan ook nog bedenkt, dat de ervaring met HTS-gestructureerde zeevaartscholieren is, dat relatief velen



alles met zorg aanhorende, of de vroegere BS/BM-opleiding niet al te lichtvaardig is afgeschaft. Dit – aldus Cor van Dalen – is vooral een zaak van de overheid geweest, die de voorkeur gaf aan een bredere – HTS-opleiding op de Hogere Zeevaartscholen. Nu valt niet te ontkennen, dat deze verbreding in het gehele onderwijsbestel speelt, o.a. om de jeugd in de toekomst kansen te bieden gemakkelijker van beroep te veranderen. Maar feit blijft, dat de 'koude-gronders' nu nog maar weinig kansen hebben ooit de top te bereiken. *Ondanks de op handen zijnde daling van ons vlootbestand wordt de werving dus onverminderd voortgezet. Niet alleen om de verlofachterstand in te lopen, maar om ook in de toekomst de mogelijkheid te behouden zeevarenden, indien zij dit wensen en er geschikte vacatures zijn, over te plaatsen naar andere Shell-maatschappijen aan de wal.*

Vlootbestand

Elke lezer van 'Schip en Ka' zal de vorige maand als bijlage de eerste uitgave hebben aangetroffen van 'Shell International MARINE NEWS'. Op de hartpagina's daarvan stond een lezing die gehouden is door onze Marine Co-ordinator, in zekere zin dus de hoogste baas binnen de Koninklijke/Shell die zich rechtstreeks met scheepvaartzaken, dus ook onze vloot, bezig houdt. In essentie kwam dit verhaal erop neer, dat in de toekomst zich een verschuiving zal gaan voordoen van de ULCC's (denk maar aan de Franse Shell-tankers van de 'B'-klasse maar ook aan onze 'L'-klasse) naar schepen van maximaal 250.000 ton voor het vervoer van ruwe olie (maar wel geheel anders ingericht en voortgestuwd dan thans gangbaar) en tot 100.000 ton voor het vervoer van produkten. Als we bedenken dat ondanks het met verminderde snelheid varen (vnl uit bunkerbesparing-overwegingen) er nog steeds een wereldoverschot is aan tankertonnage, dan zullen ook de vloten van de Koninklijke/Shell Groep niet aan verandering ontkomen.

In eerste instantie probeert de Shell de lopende charters voor schepen van derden vroegtijdig te beëindigen (tegen een afkoopsom) of, als het contract toch afloopt, in ieder geval niet te verlengen. Degenen die voor lange termijn schepen aan de Shell hebben verhuurd, voelen echter niet veel voor vroegtijdige beëindiging van het charter. Wat

zouden zij dan met hun schepen moeten doen, want de markt is verzadigd?

Een andere mogelijkheid is om 'eigen' schepen te verkopen voor sloop (reeds herhaaldelijk gedaan, ondanks dat schepen nog niet aan het einde van hun leven waren), ze beschikbaar te stellen voor opslag of andere doeleinden of ze zelf ook aan derden te vercharteren. Dit laatste lijkt moeilijk, maar juist vanwege de expertise, de veilige vaart en het vakmanschap van de opvarenden, is het de Shell groep de laatste jaren nog aardig gelukt op deze markt door te dringen. In 1980 bijvoorbeeld werd voor VLCC's voor een waarde van 190 T-2 eenheden verhuurd, 100 via spot charter, 90 op langere termijn. (T-2 tankers werden gebouwd tijdens de tweede Wereldoorlog en hadden een draagvermogen van 16.613 ton. Deze maat wordt nog steeds als rekeneenheid gebruikt). Ook voor 1981 is het verhuren althans voor de eerste maanden aardig gelukt, echter snelle groei mag en kan niet worden verwacht. Als we daarbij nog bedenken, dat de produktiegebieden dichter bij de consumptielanden zijn komen te liggen (Noordzee, Alaska, Venezuela e.d.), veel contracten tussen regeringen worden afgesloten, de vraag naar olie ernstig wordt beïnvloed door de recessie, het Suez kanaal de vaarroutes weer korter maakt, dan dreigen ook de Shellvloten in de problemen te komen. Met andere woorden: bij grote schepen die nu nog moeten worden omgebouwd om aan de nieuwe IMCO-eisen te voldoen, vraagt men zich in ons Londense kantoor af of het nog wel het geld waard is. Zeker bij het huidige overschot.

En dan komen al gauw enkele 'D'-klasse schepen op de tocht te staan, maar ook 'M'-klasse schepen, zelfs de jongere 'L'-klasse. Echter, de 'L'-klasse blijkt zelfs als scrap relatief minder waard te zijn dan kleinere schepen, dus verkoop van de L-Schepen is bijzonder onaantrekkelijk. Verkoop van D- en M-schepen (voor zover nog niet omgebouwd) is interessanter, als je toch moet verkopen. De O.R.-vloot bleef zich bij dit achtergrondplaatje afvragen (en getuige een door vele opvarenden ondertekende brief wordt die verbazing door de achterban gedeeld) hoe het mogelijk is dat een schip als bijvoorbeeld de 'Diloma' wel aantrekkelijk is voor anderen 'for further trading'. Met andere woorden: de nieuwe eigenaar ziet wel kans een gat in de markt te vinden. Waarom zouden wij dat niet kunnen? Nee, was het antwoord, dit type schepen wordt aangekocht door reders die een eigen markt hebben waar wij niet in kunnen komen. Veelal zijn het contracten van het olie-exporterende land rechtstreeks afgesloten met de klant, waar zo'n reder tussen zit. Afgesproken is tussen de vier Europese

Varen naar een goede toekomst.

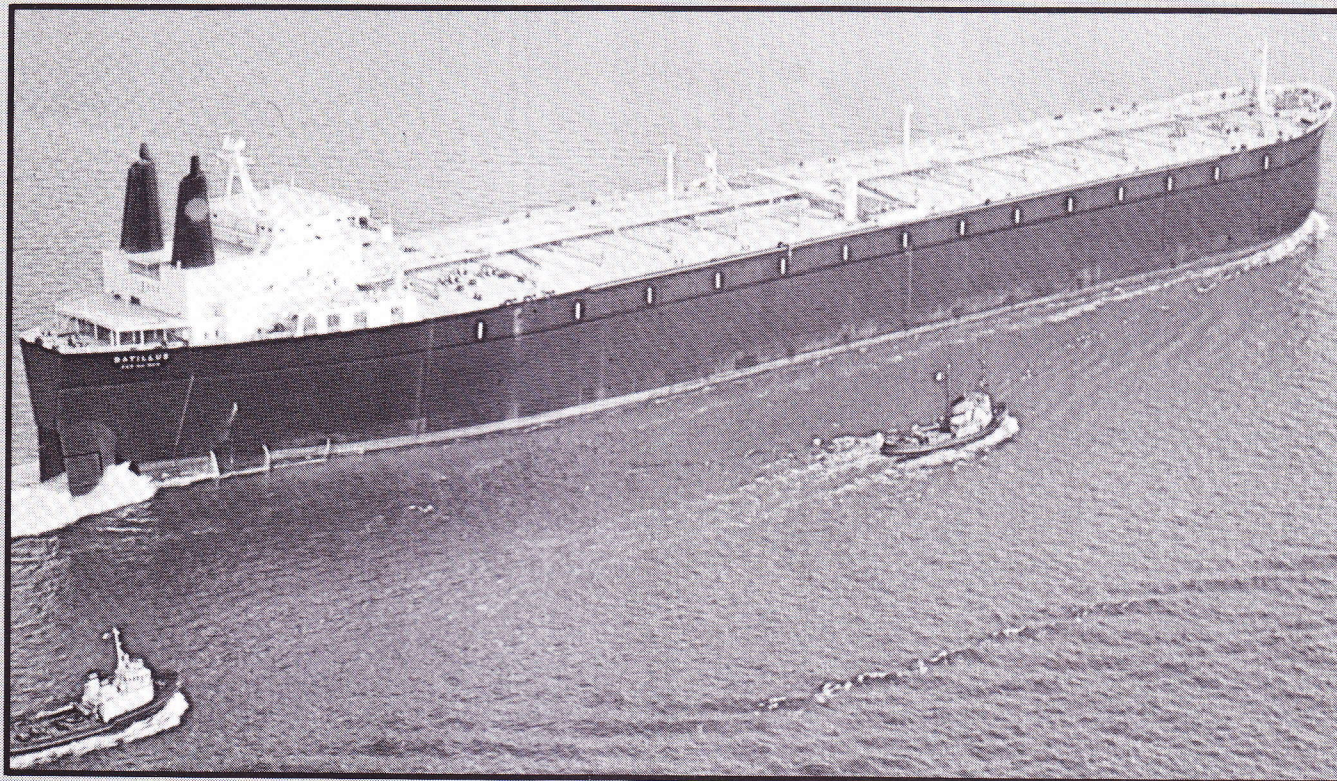
abcde fghilm
nopqrstuvwxyz abcdef
SHHELL
TANKERS B.V.



Ondanks de op handen zijnde daling van ons vlootbestand wordt de werving onverminderd voortgezet.

het binnen enkele jaren (of zelfs al na 1 jaar praktijk) voor gezien houden, dan ziet het er voor de Nederlandse koopvaardij in haar geheel slecht uit. De enige remedie op korte termijn is het aantal stagiaires dat bij ons het praktijkjaar kan doorlopen, te verhogen (wat ook is gedaan). Op langere termijn zal de belangstelling voor een carrière op zee vroeg moeten worden aangewakkerd. Meer stagiaires aan boord geeft natuurlijk weer extra problemen in de vorm van meer werk voor de mentor en de civiele dienst, maar het is een zaak die toch voor lief moet worden genomen.

Om op langere termijn meer leerlingen naar de zeevaartscholen te krijgen, heeft onze maatschappij het initiatief genomen om samen met andere rederijen een zgn. schooldecanendag te organiseren. Een dag waarop degenen die bij het HAVO/VWO de leerlingen adviseren bij de samenstelling van het studiepakket en hen voorlichten omtrent beroepen, te laten kennismaken met de scheepvaart. De O.R.-vloot vroeg zich toch af, dit



Shell-vloten om alle gegevens omtrent hun vloten (wel/niet voldoende aan IMCO-eisen, leeftijd, bunkerverbruik, toestand, due for special survey, enz.) in één lijst onder te brengen. Aan de hand daarvan wordt besloten welke schepen moeten worden verkocht als de nood hoog is en in hoeverre onderling moet worden overgedragen om 'de last' te verdelen. Dus niet één rederij, die toevallig nog niet te veel van zijn schepen heeft aangepast aan de IMCO-eisen, veel schepen laten afstoten terwijl andere Shell-vloten als het ware op rozen zitten. Nee, ieder een 'fair share'.

Hoewel de bedoelde lijst pas in juni gereed zal zijn (en dat verbaasde de O.R. in hoge mate), is het – aldus de bestuurder – wel mogelijk dat tevoren al tot verkoop van Shell-tankers zal worden besloten. Eind 1981 wordt ons vlootbestand geschat op 35 eenheden i.p.v. 37 nu (na aftrek 'Diloma'). Het ziet ernaar uit, dat onder die 35 in ieder geval de huidige STUK-tanker 'Labiosa' is, die nog vóór het najaar aan ons wordt overgedragen. Nota werd ervan genomen, dat nog vóór het eerstvolgend special survey die Nederlandse vlag tankers die nog in demise charter varen, op time charter basis zullen worden gezet.

Stanss-rapport

Men zal zich nog het grote Stanss-onderzoek herinneren, waaraan ook een aantal opvarenden van onze vloot medewerking verleende. Naar aanleiding van het daarover uitgebrachte rapport (populaire versie naar alle schepen gezonden), heeft onze maatschappij het NMI opdracht gegeven over te gaan tot 'rederij-specifieke analyses'. Dat wil

De 'Batillus' van 554.000 ton, een ULCC. Naar verwachting zal er in de toekomst een verschuiving plaats vinden van de ULCC's naar schepen tot maximaal 250.000 ton draagvermogen.

zeggen, zonder namen te noemen nagaan in hoeverre aan de hand van de enquêteformulieren Shell Tankers zeevarenden anders oordelen dan de zeevarenden van andere rederijen. En of er verschil is te constateren tussen zeevarenden op PLA- en op conventioneel varende schepen. Daarover verscheen een afzonderlijk NMI-rapport, gedateerd december 1980, waarvan exemplaren aan de O.R. ter beschikking zijn gesteld.

Tijdens de overlegvergadering met de bestuurder kwamen enkele conclusies daaruit ter sprake, waarbij van maatschappijzijde werd opgemerkt dat – ook al was het rapport op basis van gegevens begin 1979 –

- jongere officieren – gezien hun uitspraken – extra aandacht vragen
- bij de vergelijking PLA/conventioneel niet blijkt in hoeverre NMI-conclusies veroorzaakt worden door PLA-effecten of door specifieke F-schip-effecten, zoals o.a. een onbemande machinekamer
- onze officieren in vergelijking met die van andere rederijen kennelijk een

ander verwachtingspatroon hebben – de meningen over contacten tussen schip en kantoor bij ons deels te verklaren zijn uit het feit dat wij ook in Londen een kantoor hebben voor communicatie, wat bij andere rederijen niet het geval is.

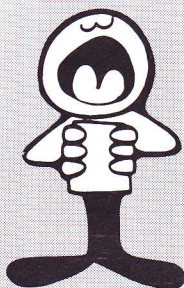
Naar aanleiding van een verzoek van de directie, wil de O.R. de door het NMI getrokken conclusies gebruiken als basis voor besprekingen (door het CDA) met de directie. En ook met de O.R.-wal over een en ander voeling houden, omdat de kantoororganisatie menigmaal in het rapport ter sprake komt.



Terugblik PLA

Bij de eerste overlegvergadering gaf de bestuurder een overzicht van al die punten die dezelfde middag nog ter sprake zouden komen op een management vergadering speciaal gewijd aan PLA. In afwachting van het resultaat van die directie-vergadering, zette de O.R. op haar eigen vergadering alles nog eens op een rijtje en kwam tot de volgende aanbevelingen:

- a) begin eerst eens wat te doen aan mentaliteitsverandering, zowel op



PLA-schepen als op de conventionele vloot, maar ook op kantoor. Als voorbeeld werd aangehaald dat, als je topofficieren beleidsinstructies geeft hoe b.v. plussers in te zetten en daarna als maatschappij voeling houdt of die instructies ook worden opgevolgd, je ten minste iets bereikt.

b) het verwateren van PLA is een gevolg van de veel te snelle uitbreiding van 2 naar 8 deelnemende schepen. Niet voldoende enthousiaste, geschikte en bekwame opvarenden heeft ertoe geleid, dat plaatsingen voor PLA en conventioneel niet altijd optimaal konden zijn. De O.R. meent dat op de twee PLA-schepen waar 22 man sec – van optimale kwaliteit – zijn geplaatst, ook alle experimenten zouden moeten plaatsvinden en pas als het goed gaat en er voldoende goede kandidaten zijn, uitbreiden tot 3 schepen, enz.

c) Hoewel het accent ligt op het verminderen van het aantal opvarenden, is het daarbij een merkwaardige ontwikkeling dat op sommige conventioneel varende schepen met minder mensen wordt gevaren dan op sommige PLA-schepen, ook al zijn het dan stagiaires die het aantal opvarenden opvoeren.



Op de tweede overlegvergadering bleek, dat op de aan PLA gewijde directievergadering de conclusie was bereikt, dat de vorderingen weliswaar langzamer waren dan verwacht, maar dat toch wel het een en ander was bereikt. Als barricades zag men

- de weerstand tegen veranderingsprocessen
- de kwaliteit van de scheepsgezellen
- de inderdaad te snelle uitbreiding tot 8 schepen.

Om echter het aantal PLA-schepen nu terug te draaien vond de bestuurder prematuur. Eerst wilde hij wachten op de analyse van de gegevens omtrent de beschikbare kwaliteiten van gezellen, temeer daar acht schepen nodig zijn om de plussers maximaal te kunnen

inzetten. 'Het is vallen en opstaan, ik weet het, maar het ontwikkelingstempo van PLA wordt voor een gedeelte bepaald door wat bij andere reders en overheid in ontwikkeling is. We zullen op den duur ons ook moeten aanpassen aan een gestructureerde opleiding', aldus de bestuurder.

Wat de civiele dienst betreft werd medegedeeld, dat verdere invoering van fase 2 niet zinvol lijkt. De bestuurder vroeg zich af of het wel nodig is alle civiele-dienstfuncties opnieuw te beschrijven, want er verandert nu niet veel. Een stagiaire van de hogere hotelvakschool gaat later in het jaar een onderzoek naar taak en organisatie van de civiele dienst aan boord verrichten, maar resultaten daarvan zullen zeker niet voor eind 1981 beschikbaar komen.



Veiligheid

Gedetailleerde jaarcijfers wat betreft ongevallen in 1980 werden ter vergadering doorgenomen, mede in aanwezigheid van het hoofd van de veiligheidssectie.

Afgezien van het allerwegen betreunde dodelijke ongeval, blijkt er een gunstige ontwikkeling. De oogletsels met name zijn minder in aantal, waarschijnlijk te danken aan de invoering van de persoonlijke veiligheidsbril. Helaas zijn onze Spaanse collega's nog niet allen hiermede voorzien als gevolg van douanetechnische moeilijkheden. Wel opvallend was de stijging van het aantal ongevallen met officieren, al blijkt dit veelal voort te komen uit struikelen, enz. Voorheen was het aantal ongevallen dat PLA-scheepsgezellen overkwam, relatief aanzienlijk lager dan op andere schepen met Nederlandse scheepsgezellen. Deze voor PLA gunstige verhouding is thans echter zoek aan het raken, maar de oorzaak daarvan – aldus Hoogendijk – is niet te achterhalen.

De O.R. sprak haar verwachting uit, dat de statistiek nog basis zal zijn voor het vastleggen van actiepunten voor het lopende jaar. Tevens vroeg de raad om inzage van de rapporten omtrent het dodelijk ongeval.

Overzicht bestand officieren

		Dekdienst	Werkt. dienst	Wachtassistenten
Beschikbaar	1.1.80	321 (a)	416 (a)	59
Nodig	1.1.80	329 (b)	411 (b)	50
Beschikbaar	1.1.81	351 (a)	384 (a)	61
Nodig	1.1.81	336 (b)	396 (b)	61
			of 356 (c)	of 101 (c)

Toelichting

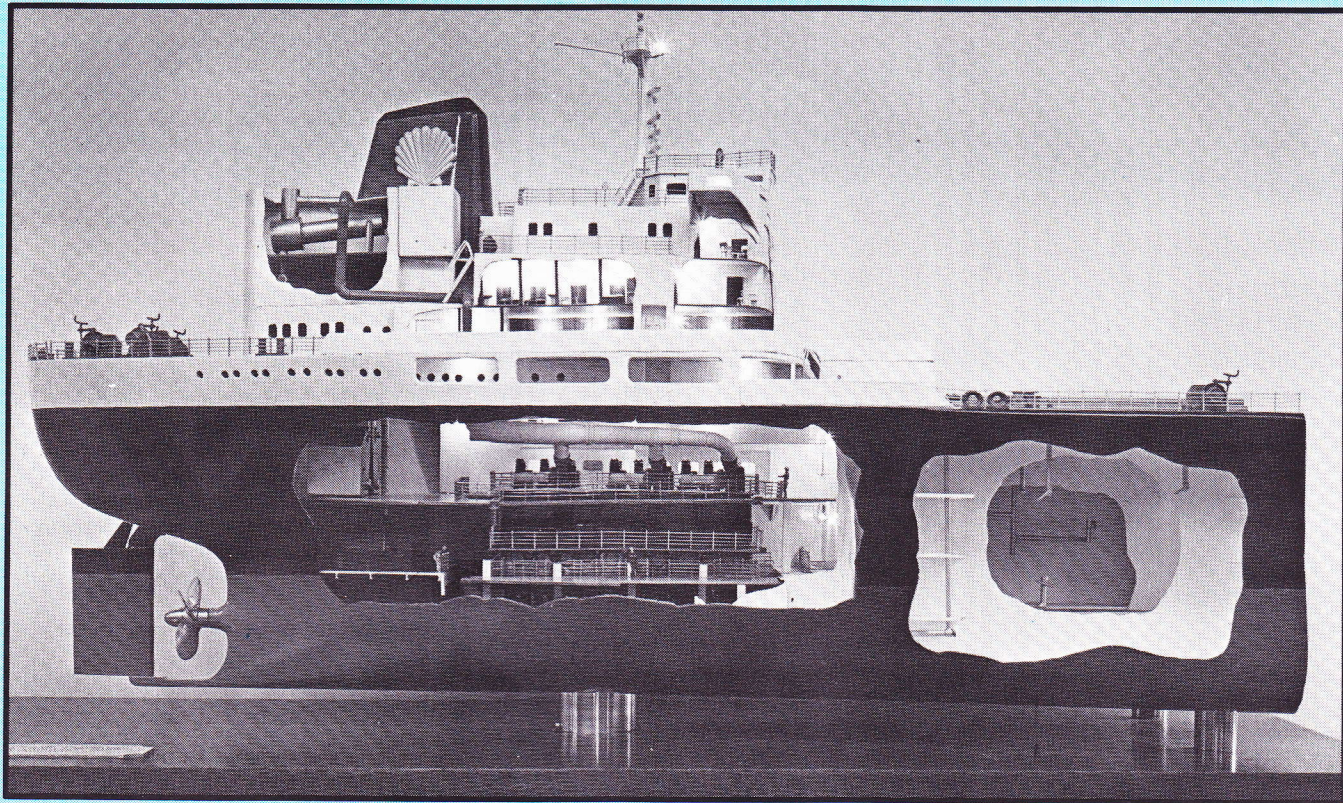
a = in dienst, gecorrigeerd voor meer of minder ziek/studerend dan bovenrol aangeeft

b = nodig voor 38 schepen (incl. bovenrol) en 'activiteiten' aan de wal

c = indien plannen m.b.t. wachtassistenten gerealiseerd zijn.

Ontwikkeling bezetting 1979 en 1980

	Dekdienst	Werkt. dienst
Bezetting 1.1.79	344	462
Natuurlijk verloop + overplaatsing	- 26	- 28
Vertrek om andere reden	- 29	- 50
	289	384
Ex-stagiaires	21	20
Vrije markt	8	-
Overplaatsing + herindiensttreding	10	3
	+ 39	+ 23
Bezetting 1.1.80	328	407
Natuurlijk verloop + overplaatsing	- 12	- 13
Vertrek om andere reden	- 24	- 42
	292	352
Ex-stagiaires	36	42
Vrije markt	21	1
Overplaatsing + herindiensttreding	5	2
	+ 62	+ 45
Bezetting 1.1.81	354	397



O.R.-allerlei

Niet alleen aan PLA- maar aan alle schepen met Nederlandse bemanning zullen – voor zover nog niet gebeurd – tijdens de eerstvolgende dokking comfortabele stoelen worden geleverd, opdat alle hutten hiervan kunnen worden voorzien.

Onze maatschappelijk werkster – Marianne Kors – valt organisatorisch voortaan rechtstreeks onder het hoofd van de afdeling Personeel (en niet meer onder de sectie Walpersoneel)

Degenen die ver van Schiphol wonen en via een binnenlandse vlucht de reistijd kunnen bekorten, dienen bij vertrek naar een schip **tevorens** aan kantoor op te geven, dat zij daarvan gebruik willen maken. Het kantoor regelt dan de boeking. Komt men met verlof en heeft de agent in het buitenland de binnenlandse vlucht niet kunnen regelen, dan kan men dit zelf doen na aankomst op Schiphol en de kosten achteraf declareren.

De Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij heeft het nieuwe O.R.-reglement officieel goedgekeurd.

De O.R.-vloot is akkoord gegaan met de voorgenomen herbenoeming van Hart per april a.s. tot commissaris van onze vennootschap. Voor de vacature ontstaan door het aftreden van commissaris Warning wegens het bereiken van de leeftijdsgrens, is door de commissarissen een kandidaat voorgedragen. Alhoewel een schriftelijke levensbeschrijving van

betrokkene is verstrekt, zal de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, gezamenlijk met de O.R.-wal, op korte termijn een gesprek met hem hebben alvorens namens de O.R. te beslissen.

Het opstellen van de programma's voor het gecomputeriseerde personeelsbestand vergt meer tijd dan aanvankelijk verwacht. De personeelsplanning per computer zal daarom pas tegen het einde van 1981 operationeel worden.

Van een definitief voorstel tot scholing van O.R.-commissies is voor dit jaar nog niets gekomen. Alsnog zal worden geprobeerd om, wanneer toevallig meerdere O.R.-leden uit een commissie met verlof zijn, deskundige(n) aan te trekken om training/voorlichting te geven.

Voor zover niet tevoren aan boord tewerkgesteld, zal de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden tot de maart-vergaderingen bestaan uit Hans Baard, Erik Petrusma, Dolf Splunter en Nol Witten.



Het 'opengewerkt' model van het achterschip van een 70.000 tons tanker, dat nu veelvuldig wordt gebruikt bij de tweede display waarvan op deze pagina's sprake is. Mede door de erin ondergebrachte verlichting en de langzaam draaiende as met schroef is het een grote blikvanger gebleken.

Samenwerking

Ongeveer tegelijk met het bekend worden van de namen dergenen die de nieuwe O.R.-wal bezetten, kwam het eindrapport uit van de 'vloot/wal samenwerkingscommissie'. Uit eerdere studie was al duidelijk geworden, dat de keuze voor samenwerking in wezen ging tussen A. Eén O.R. met een vaste wal- en een vaste vlootcommissie met volledig mandaat voor specifieke wal- respectievelijk vlootzaken B. Twee O.R.-en met een Centrale Ondernemingsraad, waarin de voltallige O.R.-en zitting hebben voor zaken van gemeenschappelijk belang.

De commissie maakte in haar recente rapport bekend, dat er tegen voorstel A één zakelijk bezwaar is dat juridisch niet is te ondervangen, namelijk het onherroepelijk vastleggen van de van de vaste commissie. De enige mogelijkheid is dus B hierboven, waarmee O.R.-vloot akkoord gaat.

Communicatie-apparatuur op de nieuwe smeeroleschepen

In het vorige O.R.verslag werd reeds het een en ander verteld over de telex-over-satelliet-communicatie apparatuur op de nieuwe smeeroleschepen. Van 't Woudt, hoofd van de afdeling 'Technical and Nautical Services' gaf hierover op de laatste vergadering nadere informatie.

De primaire taak van de radio-officier aan boord van koopvaardij schepen is de behartiging van de veiligheid ter zee. Hoe belangrijk op zichzelf ook, maar het is pas op de tweede plaats dat hij optreedt als de 'verbindingsman' met de wal voor het zakelijke en privé-verkeer, met name met het rederijkantoor en de familieleden van de opvarenden. Daarnaast zorgt hij natuurlijk voor het onderhoud van de daarvoor benodigde apparatuur en van andere elektronische navigatie-uitrusting.

Het waren de Nederlandse reders die destijds gezamenlijk Radio-Holland oprichtten, een maatschappij van wie de apparatuur werd – en veelal nog wordt – gehuurd. Radio-Holland zorgt tevens voor het beschikbaar stellen van de radio-officieren, de bedieningsman van die apparatuur.

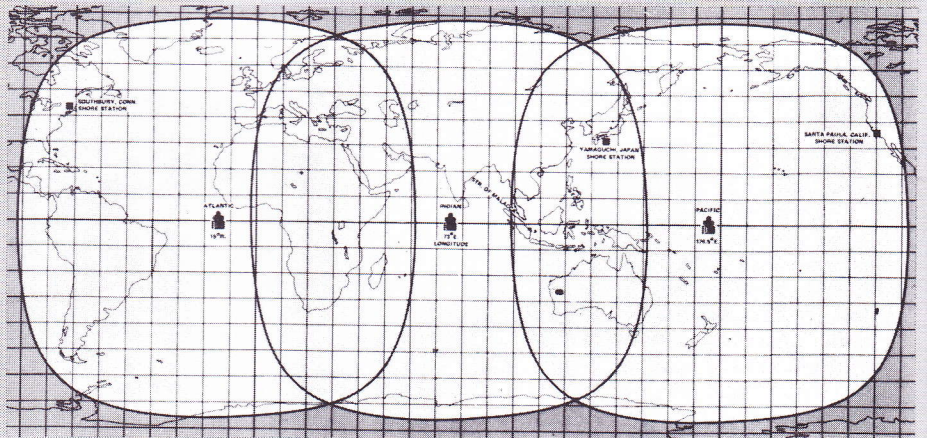
Er zijn in de Nederlandse scheepvaartwereld veel fusies geweest, waarvan de meest recente wel de overname van de K.N.S.M. door de Nedlloyd is. Met andere woorden: ook het aandelenbezit in Radio-Holland is thans grotendeels in handen van één rederij, de Nedlloyd.

In de zestiger jaren werd op enkele onzer schepen reeds geëxperimenteerd met Telex Over Radio (TOR) (een vinding van het Dr. Neher laboratorium van de PTT). Het doel van deze en ook met experimenten met AUTOSPEC van Marconi Ltd. was performance-data-overbrenging naar de wal.

Daar in die jaren de investeringen in apparatuur en de kosten per woord relatief hoog waren, is deze apparatuur later weer van boord gehaald hoewel TOR een betrouwbaar communicatiemiddel was gebleken. Toen in de zeventiger jaren de kosten voor telegrafieverkeer, door het arbeidsintensieve morse, sterk gingen stijgen, zijn weer een aantal van onze schepen met TOR uitgerust. Wereldwijd nam het gebruik hiervan ook sterk toe.

Voor de Amerikaanse Marine werden in 1976 twee stationaire communicatiesatellieten (MARISAT) in gebruik genomen, waaraan later nog een derde werd toegevoegd. Een particuliere onderneming, COMSAT General, huurde een gedeelte van de overcapaciteit (ruimte segment) van de Amerikaanse Marine en richtte aardstations op. Eén aan de Amerikaanse oostkust, een aan de westkust en een in Japan. Men kon zich nu een scheepsstation (SATCOM) aanschaffen en via de genoemde satellieten en aardstations met elke telex- of telefoonaansluiting communiceren. Eind 1980 waren reeds

(Internationale Maritieme Satelliet communicatie) genaamd, deelname waarin alleen openstaat voor regeringen. Hierin hebben reeds 32 landen aandelen genomen (USA 23%, USSR 14%, Nederland 3%). Begin 1982 zal INMARSAT het van COMSAT overnemen. Er komen 6 satellieten (twee boven resp. de Atlantische en Indische Oceaan en de Pacific) en circa 12 grondstations, welke laatste in 1984 mogelijk reeds tot 24 zullen zijn toegenomen. Daar een communicatie-satelliet slechts een levensduur van circa 7 jaar heeft zullen zij in 1989 weer ververst dienen te worden.



542 koopvaardij schepen zo uitgerust. Het systeem biedt vele voordelen, zoals 24 uur per dag onmiddellijke bereikbaarheid op zee en in de haven, weinig arbeidsintensief, geen groot vermogen benodigd enz. De kosten vormen echter voornamelijk een hinderpaal voor toepassing op grote schaal.

Medio dit jaar wordt naast telefonie en telex nog de mogelijkheid geschapen voor hoge snelheid data transmissie. In IMCO kwam men ook spoedig op het idee om satellietcommunicatie te gebruiken om het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer te verbeteren en te automatiseren. Streefdatum hiervoor is 1990. Dan zal het ook gedaan zijn met de radioluisterwacht.

Er werd dan ook een initiatief genomen tot oprichting van een firma INMARSAT

Naarmate er meer gebruik van gemaakt gaat worden zullen de kosten per minuut dalen.

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Smit-Kroes, sprak ter gelegenheid van de opening van het Seminar Maritieme Satellietcommunicatie in de 'Doelen' op 30 januari jl. o.a. over het – dankzij het INMARSAT-systeem – beschikbaar komen van hoogwaardige en geautomatiseerde communicatievoorzieningen, die op eenvoudige wijze bedienbaar zijn en ten dienste staan aan alle categorieën schepen en off-shore exploratie-eenheden voor relatief redelijke tarieven en betrekkelijk bescheiden investeringen. Daardoor krijgt de mobiele eenheid op zee de beschikking over vrijwel dezelfde communicatiemogelijkheden als een walbedrijf, zonder noemenswaardige wachttijden.

De veiligheid op zee zal worden verhoogd omdat de volgende mogelijkheden worden geboden:

- alarmering bij noodgevallen in de richting schip – wal
- alarmering vanaf de coördinerende instantie aan de wal naar aangewezen schepen, binnen een gegeven area of



radius t.o.v. het in nood verkerende schip, voor de hulpverlening

- eenzijdige uitzendingen van belangrijke navigatorische waarschuwingen
- plaatsbepaling-faciliteiten
- surveillance-mogelijkheden indien hieraan behoefte gaat bestaan. De veiligheidsfunctie wordt t.z.t. geheel geautomatiseerd ondergebracht in aan boord op te stellen apparatuur, die robuust is en minimaal onderhoud vergt.

De plaats van de radio-officier

Voor de bediening van het normale verkeer met behulp van de te plaatsen apparatuur zijn er twee vereisten; je moet het radio-telefoniecertificaat hebben (geheimhoudingsplicht) en je moet met de toetsen van een schrijfmachine kunnen omgaan. Wil men van de wal uit (hetzij vanuit het rederijkantoor hetzij vanaf een privé-adres) het schip bereiken, dan heeft men alleen te weten in welke oceaan het schip zich bevindt (aparte satellieten voor elke oceaan, al overlappen ze elkaar gedeeltelijk). Daarna het nummer voor dat gebied draaien, vervolgens het nummer van het schip en de verbinding is tot stand gekomen. Geen wonder, dat IMCO met de komst van dit systeem durft te stellen, dat over 10 jaar morse aan boord is verdwenen en dat voor de radio-officier binnen 20 jaar zijn gebruikelijke taak zal zijn verdwenen. Dat tegen deze achtergronden in veel landen - waaronder het onze - over de toekomst van de radio-officier wordt gediscussieerd, zal ieder duidelijk zijn. Met deze toekomst voor ogen is het dan ook niet verwonderlijk dat radio-kuststations er weinig heil in zien om nog veel te investeren in modernisering van hun apparatuur. Langere wachttijden voor telegrafie-, telefonie- en wel speciaal telex-verkeer zijn dan ook het gevolg.

En waar blijven wij?

De beide smeerolieschepen zullen worden uitgerust met satellietcommunicatie, maar mogelijk zullen dit jaar nog twee andere schepen hier ook mee uitgerust worden om ervaring op te doen aan boord en aan de wal met deze nieuwe communicatiemethode. Wij willen echter eerst zekerheid dat bij het overgaan van COMSAT naar INMARSAT geen kostbare veranderingen aan de boordapparatuur nodig zullen worden. De plaats van de apparatuur zal gezien zijn toekomstige rol in het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer, gepaard gaande aan de 24 uren bereikbaarheid, uiteraard op de brug zijn. Wel zal er een verbinding met de telefooncel zijn, zodat men in beslotenheid naar huis kan bellen. Afluisteren van gesprekken zal met de SATCOM niet meer mogelijk zijn.

Nog recht op beloning?

Oproep bestemd voor _____

gerechtigden op _____

vaarplichtbeloning _____

Het Rijk heeft in 1946 geld beschikbaar gesteld om de Nederlandse zeevarenden die in de tweede wereldoorlog hun vaarplicht naar behoren hebben vervuld een beloning te geven. De beloning is destijds vastgesteld op f 150,— per jaar voor de zeevarende en op f 90,— voor zijn weduwe (de vrouw met wie hij vóór 6 juni 1940 getrouwd is). Deze bedragen zijn daarna niet meer verhoogd. De uitkering gaat in als de zeevarende 60 jaar wordt en eindigt als hij overlijdt. Voor de weduwe gaat de uitkering in bij het overlijden van haar echtgenoot. Degenen die recht hebben op vaarplicht-beloning staan vermeld op een lijst, die het Directoraat-Generaal van Scheepvaart van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1954 en begin 1955 heeft aangelegd. De uitkering van de vaarplichtbeloning heeft de minister opgedragen aan het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij te Amsterdam. In 1975 heeft de regering besloten de vaarplichtbeloning belangrijk te verbeteren. Toen is bepaald, dat de zeevarende (of zijn weduwe) die dat wil in plaats van de geregelde uitkeringen een eenmalig bedrag kan krijgen, een zgn. afkoopsom. Om die afkoopsom te

berekenen wordt de uitkering eerst met **150% verhoogd**. De eenmalige uitkering varieert van ruim f 4.300,— voor de zeevarenden die in 1976 51 jaar of jonger waren tot ruim f 850,— voor de zeevarenden die toen 96 jaar waren. De uitkering ineens aan de weduwen varieert van ruim f 2.300,— tot ruim f 380,—. Aan dit besluit is reeds verschillende malen in publicaties en via het ministerie van buitenlandse zaken ruime bekendheid gegeven. De meeste gerechtigden hebben inmiddels daarop gereageerd, waarbij is gebleken dat zij in meerderheid hebben gekozen voor vervanging door een uitkering ineens.

Toch heeft een aantal niets van zich laten horen, mede wellicht omdat veel van de (vaak buitenlandse) adressen niet meer juist zijn. Daardoor konden enige honderden (oud)zeevarenden niet op de hoogte worden gesteld van hun recht op vaarplichtbeloning en van de nieuwe regeling. Voor deze mensen is deze hernieuwde oproep bestemd, opdat zij zich in verbinding kunnen stellen met het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, afdeling Bpf1, Bos en Lommerplantsoen 1, 1055 AA Amsterdam.

HET WETEN WAARD

Wij komen even terug op hetgeen we in deze rubriek schreven in de oktober-editie van dit blad. U weet misschien nog dat we toen een overzicht gaven van de mogelijkheden die er zijn voor onze zeevarenden en hun gezinsleden om lid te worden van een sportvereniging of deel te nemen aan de Sinterklaasviering voor de kinderen.

Voor degenen die voor dergelijke evenementen zich oriënteren op Amsterdam is er goed nieuws. De secretaris van het Amsterdams Sportverbond 'S.H.E.L.L.' maakt ons er namelijk op attent, dat alle Shell-employés in Nederland en hun huisgenoten (kinderen tot 23 jaar) lid kunnen worden van een vereniging van

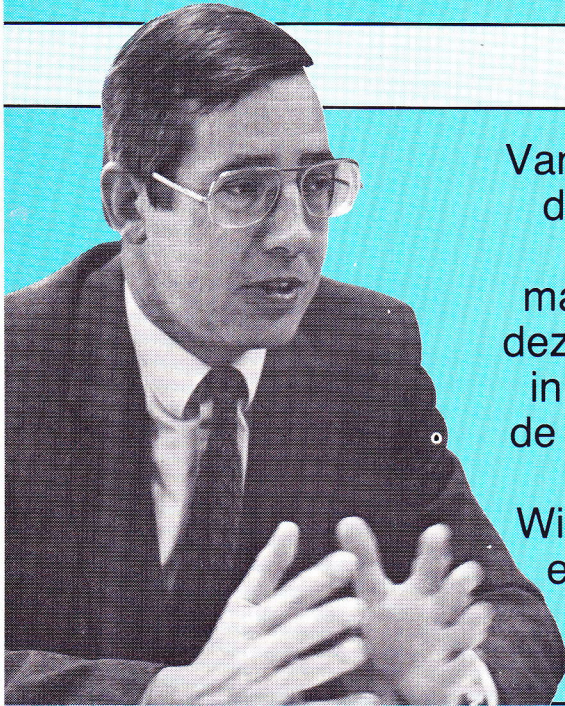
het Algemeen Sportverbond 'S.H.E.L.L.'. De toegang tot het sportpark aan de Valentijnkade is vrij; voor de gebruikmaking van de sportfaciliteiten moet men wel lid zijn van de betreffende vereniging.

Het sportpark is sinds enige tijd te bereiken onder tel. 020-654972 en niet meer nummer 354972.

Ook al lijkt de maand december nu nog wat ver weg, noteert u vast dat de organisatie van het Sinterklaasfeest op het KSLA in Amsterdam ook ressorteert onder het Algemeen Sportverbond 'S.H.E.L.L.'. Voor deelname aan dit feest is **geen** lidmaatschap vereist, wel van tevoren aanmelden natuurlijk.

Van 'onroerend' naar 'roerend' goed

Interview met de nieuwe directeur



Van adjunct-directeur van Shell Onroerend Goed naar directeur van Shell Tankers B.V. Dat is de stap die Abel Ludolf Rasterhoff per 1 augustus a.s. gaat maken. Maar al eerder, namelijk op 1 april a.s., komt deze zoon van een vroegere burgemeester van Sneek in onze dienst, om zich voor te bereiden op zijn taak de 'roerende' goederen, d.w.z. onze schepen en alles wat daarbij hoort, te bestieren.

Wie is hij, wat heeft hij tot nu toe binnen Shell gedaan en wat wil hij? Vragen die op ons afkwamen na de mededeling over zijn komst tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 18 december jl.

Voordat hij ons te woord kon staan in het kantoor van Shell Onroerend Goed (SOG) aan de Carnegielaan No. 12 in Den Haag – pal naast het Metropole theater – moest hij nog even een paar zaken regelen. 'Dit moet je laten tekenen, dit nog aan die geven en noteer nog even die net door mij gemaakte afspraak', zo zegt hij tegen een van zijn medewerkers. Het is niet aan zijn uitspraak te horen dat hij in Friesland is geboren en getogen, zo schiet het door je hoofd. En toch heeft hij z'n hele jeugd daar doorgebracht, in het hoge Noorden. Geboren in april 1940 volgde hij in Sneek zijn schoolopleiding, tot en met de plaatselijke HBS. Daarna werd het Groningen, waar hij in 1965 afstudeerde als doctorandus in de economie.

Loopbaan

Na in aansluiting op zijn studie zijn militaire dienstplicht te hebben vervuld, zocht en kreeg hij een functie bij Shell. Op de vraag 'Waarom bij Shell?', vertelt hij dat een internationale organisatie, dus met mogelijkheden in alle landen te werken, hem het meeste trok. Die wens werd in alle opzichten vervuld, want zijn loopbaan bracht hem in Engeland, Trinidad, Suriname, weer Trinidad, Nigeria, Curacao, Tanzania en ten slotte weer in Nederland. De functies die hij in al die landen vervulde waren zeer verschillend.

Zijn eerste uitzending bij voorbeeld, naar het Londense Shell kantoor, van medio tot eind 1967, was als trainee op de computerafdeling; d.w.z. hij werd ingewijd in alle facetten ervan. Zijn daaropvolgende plaatsing – 1968 – bij

Shell Trinidad was voor hem de eerste kennismaking met Internal Audit, in goed Nederlands: interne bedrijfscontrole. Dat duurde aanvankelijk niet lang, want het kantoor in Suriname viel ook onder Trinidad en de 'finance manager' aldaar was al lang aan verlof toe. Rasterhoff was de enige beschikbare kracht, die door zijn opleiding ook de kennis bezat om die functie in Suriname tijdelijk te vervullen. Met zijn echtgenote pakte hij dus na zes

'Niet vanaf je directeursstoel kapiteintje spelen'

weken Trinidad alweer zijn koffers en vertrok in februari 1968 voor een half jaar naar Suriname. Na in augustus 1968 te zijn teruggekeerd in Trinidad, kwam in september gezinsuitbreiding, een zoon, die t.z.t dus kan kiezen of hij Trindiaan of Nederlander wil worden. Het gezin Rasterhoff keerde eind maart 1969 terug in Nederland voor verlof, maar de rust was van korte duur. Eind mei 1969 werd het namelijk Lagos in Nigeria, verplicht vrijgezellenbestaan vanwege de woelige omstandigheden aldaar. In oktober werd het gezin herenigd, waarna tot juni 1970 alle aandacht gericht werd op 'long term planning' voor wat betreft de olieproductie van Shell BP Petroleum Development Co. of Nigeria Ltd; 20 jaar over de horizon kijken, noemt hij het zelf.

Medio 1970 werd de standplaats Warri in Nigeria, nu als senior accountant. 'Het

was ook in die tijd dat m'n eerste kennismaking viel met Shell-tankers. De 'Niso' was ter hoogte van Forcados ingezet als 'floating storage' en ik had veelvuldig contact met de opvarenden. Zij kwamen niet alleen naar ons toe met alle paperassen voor het Rotterdamse kantoor, maar ik ging ook wel eens voor een weekend met m'n vrouw naar het schip, als gast'.

Na in september 1971 met verlof te zijn gekomen in Nederland, werd het gezin uitgebreid door de komst van een dochter. Nauwelijks 4 weken oud zat dit kind al weer met d'r ouders en broertje in het vliegtuig naar Curacao, waar 'Budgets en Planning' de hoofdmoot van vaders werk ging vormen. Maar daarvoor was wel een gedegen kennis nodig van alle facetten van het raffinaderijbedrijf, die hem zo tussendoor werden bijgebracht. Tot maart 1975 bleef het Curacao, waarna weer verlof en vervolgens uitzending naar Tanzania.

'Dat is het dus', zo schiet het door je hoofd als bezoeker van zijn kantoor. 'Vandaar die prachtige kleurenfoto's van olifanten in het wild, de sneeuw-bedeekte Kilimanjaro en dergelijke'.

'Ja, inderdaad, zelf gemaakt', zo geeft Abel Rasterhoff toe. 'Daar ben ik ook begonnen met een bescheiden schelpenverzameling'. En dat had ons oog ook al getrokken; enkele bijzonder fraaie schelpen die op z'n bureau lagen. 'Ik specialiseer me op één gebied (voor andere schelpenverzamelaars: cowries), waarvan er slechts een beperkt aantal soorten is. Maar die koop ik niet, ik wil ze zelf vinden of opduiken'.

Maar terug naar de loopbaan. In Tanzania werd hij aangesteld als finance manager. Maar die term moeten we ruim nemen, zegt hij. 'Want met slechts enkele uitgezonden krachten op kantoor, die regelmatig met verlof moesten, betekent elke functie daar dat je regelmatig de job van een ander erbij neemt wat het vakgebied ook is. Het was nauw samenwerken in het management team, veel van elkaars werk weten en dikwijls inspringen. Ik deed bij voorbeeld ook onderhandelingen over leveranties, adviseerde de regering bij de opbouw van een net van depots, ging na hoe de transportmogelijkheden, over land en over zee, lagen, hielp bij het samenstellen van de prijsstructuur, enz. Juist de bezetting en het transport, in vakjargon S & T (staff and transport), was een groot probleem, waar veel aandacht aan moest worden besteed'.

Eind 1977, dus na 2½ jaar, keerde het gezin Rasterhoff terug in Nederland, waar hij adjunct-directeur werd van SOG en – eindelijk – een vaste woning vond in Den Haag.

Shell Onroerend Goed

Je realiseert het je niet altijd, maar SOG beheert zo'n twee miljard gulden aan onroerend goed, zo vernemen wij. Een aanzienlijk deel van de beleggingen van

'Als een groot deel van je collega's elders zijn taak verricht, moet je goed weten onder wat voor omstandigheden zij werken en leven'

het Shell Pensioenfonds dus. Van die twee miljard is ongeveer de helft in Nederland belegd, een kwart in de Verenigde Staten en de rest in Duitsland, Frankrijk en België. Daaronder zijn zo'n 6500 woningen, grote kantoorgebouwen – ons Shell-gebouw bij voorbeeld, maar dat is verhoudingsgewijs maar een kleine belegging, zo legt Rasterhoff uit. 'Veel zwaarder telt bij voorbeeld het 'Celanese Building' aan het Rockefeller Center in New York. Of de winkelcentra in de Verenigde Staten'. Uit foto's blijkt dat het gehele Lijnbaancomplex in Rotterdam daarmee vergeleken maar een buurtwinkeltje is. Andere beleggingen zijn bij voorbeeld diverse havencomplexen, ook in Amsterdam en Rotterdam en ga zo maar door. Als finance manager bestudeert Rasterhoff eerst de structurele tendens: is het verantwoord hierin geld te steken? Zo ja, dan zorgt hij voor de promotie, schakelt bouwers in, makelaars voor de verhuur, stelt de richtlijnen op waarbinnen men dient te blijven. Dit alles brengt wel teweeg, dat hij weliswaar een vaste standplaats in Nederland heeft, maar veel op pad is om te organiseren, co-ordineren en controleren.

Inspraakorganen

Een directeursfunctie in Nederland vervullen betekent tegenwoordig ook veel te doen hebben met inspraakorganen. Wij denken in dit land wel met alles voorop te lopen, maar als je hoort hoe dat in Tanzania gaat – een socialistisch gestructureerd land – dan kijk je toch even op. Rasterhoff: 'Alles wat je daar in een organisatie van plan bent te doen, moet eerst met inspraakorganen van de partij en de vakbonden worden doorgenomen. Je moet ook verantwoording afleggen over wat ervan terecht is gekomen. Zelfs bij promoties en ontslagen is overleg met de vakbondsvertegenwoordiging nodig'. Wat dit betreft heeft onze nieuwe directeur dus reeds de nodige praktijk gehad. Net zo goed als met nauwe samenwerking in een 'management team', zoals ook in onze eigen organisatie nodig is. In Tanzania en bij SOG was die samenwerking minstens even noodzakelijk, mede vanwege het rollenspel wanneer een collega met verlof of op zakenreis was.

Nieuwe wereld

Met alle ervaring die Abel Rasterhoff al heeft, zal voor hem toch een nieuwe wereld opengaan nu hij in de scheepvaart komt. Rasterhof: 'Dat is waar. Maar denk nou niet dat dit niet evengoed het geval is als je van Zuid-Amerika in Oost-Afrika wordt te werkgesteld. Sterker: ook hier binnen SOG is er een heel aparte wereld. Je krijgt bij dit werk te maken met de bouwwereld, die weer héél anders is. Nee, dat is niet het grootste probleem. Moeilijker zal het zijn om het contact te onderhouden. Als ik nu op reis ga, is nauwkeurig het reisplan vastgelegd. Ik weet precies op die en die dagen ben ik daar en ga ik dat bespreken, m'n oor te luisteren leggen,

dat eens kritisch bekijken. De stap van 'onroerend' naar 'roerend' goed betekent wat moeilijker gelegenheid daartoe. En toch is dat nodig. Juist omdat het mijns inziens verstandig is om weliswaar een centraal algemeen beleid te voeren, maar toch ook ruime bevoegdheid te geven aan de man ter plaatse. Maar dan zijn ook eventuele signalen van die man ter plaatse voor mij belangrijk. Ik zal zeker proberen het leven en werken aan boord te leren kennen, alle facetten ervan. En als het me niet genoeg lukt zelf aan boord te stappen, omdat ik nu met 'roerende' goederen te maken krijg, dan wil ik m'n collega's nog zoveel mogelijk zien tijdens hun kantoorbezoek. Je kunt immers niet vanaf de directeursstoel kapiteintje gaan spelen'.

Rasterhoff privé

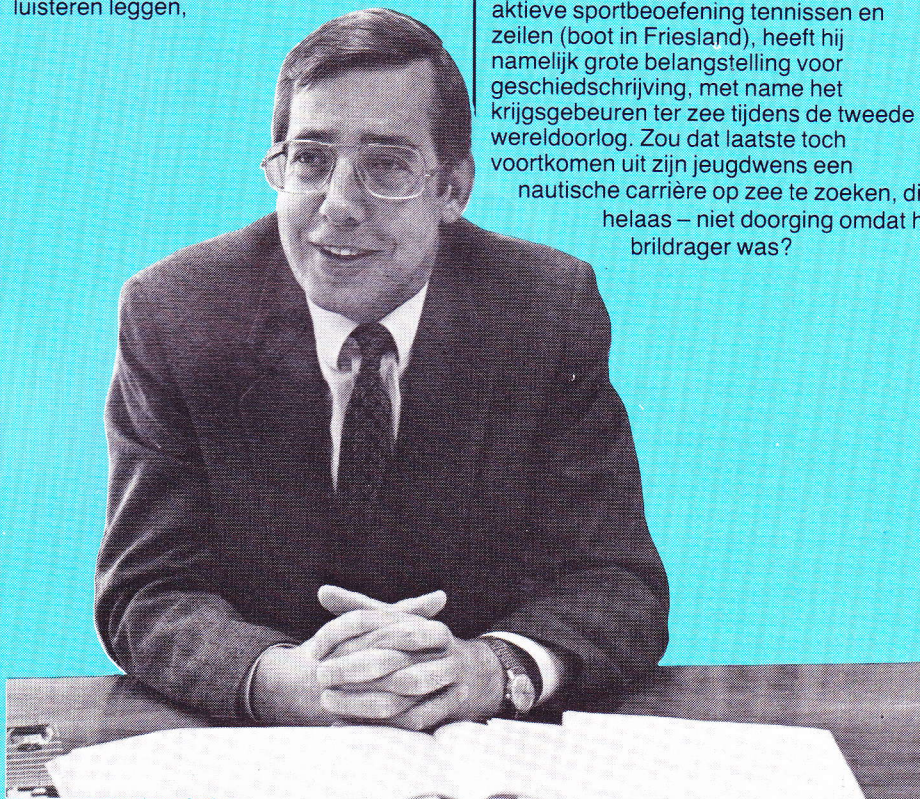
Ook in het gezin Rasterhoff is het een druk leven. Dat is het ook altijd geweest, zo blijkt. Als arts is mevrouw Rasterhoff namelijk al in de Curacao-periode nauw

'Geef wel richtlijnen, maar gun je man ter plaatse ook in ruime mate vrijheid'

betrokken geraakt bij de opbouw van zuigelingen- en kinderverzorging op het eiland. In Tanzania verrichtte zij veel werk voor de medische verzorging. En ook nu is zij in Nederland weer betrokken geraakt bij de zorg en behandeling van zuigelingen en kinderen.

We schreven reeds over de hobbies van onze nieuwe directeur zelf: fotografie en schelpen. Maar daarnaast heeft hij wel meer gerichte belangstelling. Behalve als actieve sportbeoefening tennissen en zeilen (boot in Friesland), heeft hij namelijk grote belangstelling voor geschiedschrijving, met name het krijgsgeschiedenis ter zee tijdens de tweede wereldoorlog. Zou dat laatste toch voortkomen uit zijn jeugdswens een

nautische carrière op zee te zoeken, die – helaas – niet doorging omdat hij brildrager was?



Waarom naast het Sociaal Medisch Onderling Medisch

Personeelsleden van Shell-maatschappijen in Nederland die lid zijn van het Sociaal Medisch Steunfonds (SMS), hebben eind december 1980 een bericht van het Bestuur ontvangen, waarin aandacht werd gevraagd voor een wijziging in de Wet op de Loonbelasting – 1964, per 1 januari 1981, die voor de leden van het SMS bepaalde consequenties heeft. Doordat hier een uitermate ingewikkelde materie aan de orde is, die nauwelijks in het korte bestek van een brief duidelijk uiteengezet kon worden, zijn bij de ontvangers talloze vragen gerezen en veel leden hebben niet onder stoelen of banken gestoken, dat zij er eigenlijk niet veel van hebben begrepen . . . Daarom hebben wij een aantal vragen voorgelegd aan het bestuur van het SMS:

vraag: Als ik me goed herinner is het Sociaal Medisch Steunfonds, zoals wij dat nu kennen, pas twee jaar geleden opgericht en nu gaat alles al weer veranderen. Waarom is dat nodig?

antw.: Inderdaad bestaat het SMS in zijn huidige vorm ongeveer twee jaar. Over de geschiedenis die daaraan voorafging, kunnen wij in dit vraaggesprek kort zijn. Het komt erop neer dat de diverse fondsen van Shell-lokaties in Nederland, alsmede het Fonds van Gepensioneerden, per 1 januari 1979 in één fonds zijn opgegaan. In de eerste plaats om ervoor te zorgen dat voldaan zou worden aan één van de eisen die de Hoge Raad aan fondsen stelde, om van belasting over de maatschappijbijdrage te worden vrijgesteld.

Eén van de gevolgen van het samengaan is ook geweest, dat de administratie

grotendeels gecentraliseerd kon worden, en wel in Rotterdam. Het is ook waar dat een aantal zaken nu weer gaat veranderen. Dat vindt zijn oorzaak in het feit dat in het najaar van 1979 door de regering bij de Tweede Kamer een wetsontwerp is ingediend om een wijziging in de Wet op de Loonbelasting van 1964 aan te brengen, waarop de uitspraak van de Hoge Raad was gebaseerd. Men wilde daarmee bereiken dat uitkeringen uit fondsen zoals het onze, belastbaar zouden worden. Dat voorstel werd na behandeling door de Tweede en de Eerste Kamer eind vorig jaar aangenomen en de nieuwe wet is sinds 1 januari 1981 van kracht.

vraag: Waar komt die wetswijziging voor ons op neer?

antw.: Het komt erop neer dat de fiscus voortaan een deel van de maatschappij-subsidie aan het fonds, als inkomen gaat belasten. Belasting heffen namelijk over dat deel van de maatschappijbijdrage, dat dient ter dekking van ziektekosten, voorzover die overeenkomen met de verstrekkingen uit het ziekenfondspakket. In mooie bewoordingen heet dat 'die naar aard en omvang' daarmee overeenkomen. Het gaat dan ook niet alleen om de aard van de verrichtingen (door doktoren, specialisten, het ziekenhuis enz.), maar ook om de hoogte (omvang) van de tarieven, zoals die door het ziekenfonds worden vergoed. Deze belastingheffing is op zich niet nieuw en vond altijd al plaats over de bijdrage van werkgevers aan het ziekenfonds voor verplicht verzekerden. Het gevolg van één en ander is dat de uitkeringen van het fonds aan de niet verplicht verzekerde leden en aan gepensioneerden, die géén lid zijn van een Algemeen Ziekenfonds, in twee delen worden gesplitst. Eén deel namelijk dat valt onder het zgn. ziekenfondsequivalent en waarover dus belasting wordt geheven; en een belastingvrij gedeelte dat boven dit ziekenfondsequivalent uitgaat en waarop geen aanspraak bestaat. Vanaf 1 januari 1981 wordt nu gewerkt met twee fondsen in plaats van één, namelijk het OMS – Onderling Medisch Steunfonds en het SMS – Sociaal Medisch Steunfonds. Uit het OMS worden uitkeringen gedaan voor verrichtingen die vallen binnen het ziekenfondspakket. Uit het SMS daarentegen voor verrichtingen die naar aard en omvang boven het ziekenfondspakket uitgaan.

vraag: Begrijp ik goed dat het de bedoeling is om niet de uitkeringen uit het fonds te belasten, maar de waarde van de aanspraak op die uitkeringen?

antw.: Dat is inderdaad het geval. Wij stonden namelijk voor een keuze: Of de uitkeringen die ieder individueel fonds lid ontvangt worden beschouwd als belastbaar inkomen (waarbij het fonds lid het recht behoudt de gemaakte kosten op te voeren als buitengewone lasten), of de maatschappij te verzoeken de niet bij een Algemeen Ziekenfonds verzekerde leden (collectief) een recht op maatschappij-subsidie toe te kennen voor het zgn: ziekenfondsequivalent, waardoor de waarde van de aanspraak op een uitkering wordt belast en de uitkering is vrijgesteld.

Daar het belasten van de uitkering kan leiden tot voor de leden bijzonder ongunstige situaties, is besloten tot de tweede mogelijkheid, namelijk het belasten van de waarde van de aanspraak.

vraag: Maar waarom is het dan nodig een tweede fonds op te richten, naast het bestaande SMS?

antw.: Aangezien nu dus gedeeltelijk een recht (aanspraak) op een uitkering wordt toegekend, krijgen we te maken met de wettelijke bepalingen die op verzekeringsgebied gelden. Dit maakt het noodzakelijk dat deze aanspraken in een afzonderlijke verzekeringsmaatschappij worden ondergebracht. Het OMS is zo'n verzekeringsmaatschappij.

vraag: Dat betekent nog al wat, denk ik?

antw.: Inderdaad en voorlopig zitten wij dan ook met een flinke papierwinkel, vooral omdat het OMS als verzekeringsmaatschappij zal moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden door de Verzekeringkamer.

Voor de leden zal er echter voor wat betreft het functioneren van de fondsen, weinig veranderen. Het is wél zo dat de specificaties van de afrekeningen wat ingewikkeld zullen worden, door het feit dat de uitkeringen nu uit twee fondsen worden gedaan. Maar dat is een kwestie van wennen. Indien gewenst kunnen wij trouwens aan individuele belangstellenden altijd een nadere uitleg geven.

Medisch Steunfonds ook nog een Medisch Steunfonds?

vraag: Wie moeten er belasting betalen over de waarde van de aanspraak en hoe gaat dat gebeuren?

antw.: Niet verplicht verzekerden en gepensioneerde leden die géén lid zijn van een Algemeen Ziekenfonds moeten belasting gaan betalen. Dat gebeurt via een fiscale bijtelling op het salaris of het pensioen.

Populair gezegd komt zo'n bijtelling erop neer dat voor iedere risico/tarief-groep (afhankelijk van de gezinssituatie), de waarde van de aanspraak wordt vastgesteld en uitgedrukt in een bepaald bedrag, laten wij zeggen f 600,— per jaar.

De werkwijze is nu als volgt: Maandelijks wordt 1/12 deel van dat bedrag (in ons voorbeeld f 50,—) bij het

salaris geteld en daarover wordt normaal de loonbelasting en de premie AOW/AWW geheven. Vervolgens wordt aan de min-kant op de salarisspecificatie weer f 50,— afgetrokken, omdat het bedrag niet werkelijk wordt uitbetaald.

Op die manier betaalt het desbetreffende lid de verschuldigde belasting. Over de maand januari 1981 heeft deze gehele procedure reeds plaatsgevonden, zoals men op de salarisspecificatie zal kunnen aflezen. Voor alle duidelijkheid wordt erop gewezen dat voor verplicht verzekerde leden en gepensioneerde leden die lid

zijn van een Algemeen Ziekenfonds, géén fiscale bijtelling plaats vindt, omdat zij geen aanspraak hebben op uitkeringen uit het OMS, die binnen het ziekenfondspakket vallen. Die zijn

immers al via hun eigen ziekenfonds geregeld.

De bedragen die voor de verschillende risicogroepen als fiscale bijtelling zijn vastgesteld, hebben overigens nog een voorlopig karakter, omdat over de vaststelling van het ziekenfondsequivalent, nog niet officieel de goedkeuring van het Ministerie van Financiën is verkregen.

En dan nog dit: Voor wat betreft de uitvoering zullen in het totale voorzieningenpakket geen wijzigingen komen. Wanneer wij in aanmerking nemen dat de algemene kosten van de medische voorzieningen nog voortdurend stijgen en dat nu ook belasting zal worden geheven, dan blijkt dat de werkelijke kostenstijging voor de meeste leden toch beperkt blijft tot niet meer dan f 200,— per jaar. De contributie-tabel laat weliswaar zien dat het eigen risico met een gering bedrag is verhoogd, maar daar staat tegenover dat de contributie aanmerkelijk is verlaagd!

vraag: Hoewel het nog steeds ingewikkeld is, lijkt de zaak nu toch wat duidelijker te zijn geworden. Maar er is nog één punt dat nog niet is aangeroerd en dat gaat over een fiscale verklaring die men zou moeten tekenen?

antw.: Zo'n verklaring zal inderdaad worden gevraagd wanneer er sprake is van uitkeringen die in 1981 worden gedaan, voor kosten die ontstaan zijn in 1980. Die uitkeringen vallen onder de nieuwe wet en zijn daardoor per 1 januari belastbaar.

Het Ministerie van Financiën heeft evenwel toegestaan dat hierover géén belasting wordt ingehouden, indien het betrokken fonds lid bereid is te verklaren deze aldus vergoede kosten niet als buitengewone lasten op zijn Inkomstenbelastingformulier over 1980, te zullen opvoeren en indien de uitkering vóór 1 juli 1981 plaats vindt.

Overigens: wanneer men de verklaring niet tekent en er dus belasting wordt geheven, betekent dat nog niet dat aftrek van de kosten als buitengewone lasten, inderdaad mogelijk is. Bij uitkeringen over 1980 die nu worden toegekend, ontvangt men automatisch van de administratie van het fonds zo'n verklaring, die na ondertekening aan de administratie moet worden geretourneerd.



Brandstofbesparing Brandstofbesparing Brandstofbesparing

In ons vorige nummer eindigden wij, bij de bespreking van die gebieden waar energie kan worden bespaard, bij de hulpsystemen. Hieronder gaan wij in op de 'schroef', de 'scheepsweerstand' en 'navigatie en sturen'.

Schroef

Onderzoekingen om het effect van de ruwheid van het schroefoppervlak op het schroefrendement te bepalen hebben aangetoond, dat ook hier besparingen zijn te bereiken in de orde van 1 à 2% op het brandstofverbruik. Ook deze theoretische resultaten zullen binnen Shell in de praktijk geverifieerd worden. Bij een blijvende 'slow speed' situatie kan het gebruik van aangepaste schroeven voordelen opleveren, terwijl het gebruik van schroeftunnel (Esso) en schroeven van het zgn. T. V. F. (Tip Vortex Fue) type in de belangstelling staat.

Scheepsweerstand

De gemakkelijkste manier om met een bestaande tankervloot brandstofbesparingen te bereiken is om de schepen, als normale procedure, met minimum-ballast-diepgangen te laten varen. In verband hiermede werden recentelijk voor de meeste 'L'- en 'M'-klasse schepen sleeptankproeven uitgevoerd in Lyngby in Denemarken. Daarbij werden grafieken verkregen die aangeven dat deze klassen van schepen veelal zonder problemen met minimale ballast kunnen varen bij de voor hen geldende huidige snelheid van tussen -3 en -7 mijl/uur. Daarmede verwacht men een aanzienlijke brandstofbesparing te bereiken.

Ruwheid van de sloopshuid

De meeste besparing is mogelijk door het verminderen van de ruwheid van de huid. Er zijn drie factoren die bijdragen tot de ruwheid van de sloopshuid, namelijk

1. Aangroei van de huid
2. Ruwheid die ontstaat met de leeftijd van het schip ten gevolge van pitting, corrosie, succesievelijk aangebrachte lagen verf etc.

3. De mate van veroppervlakte-ruwheid van een nieuw schip boven die van een volkomen glad oppervlak.

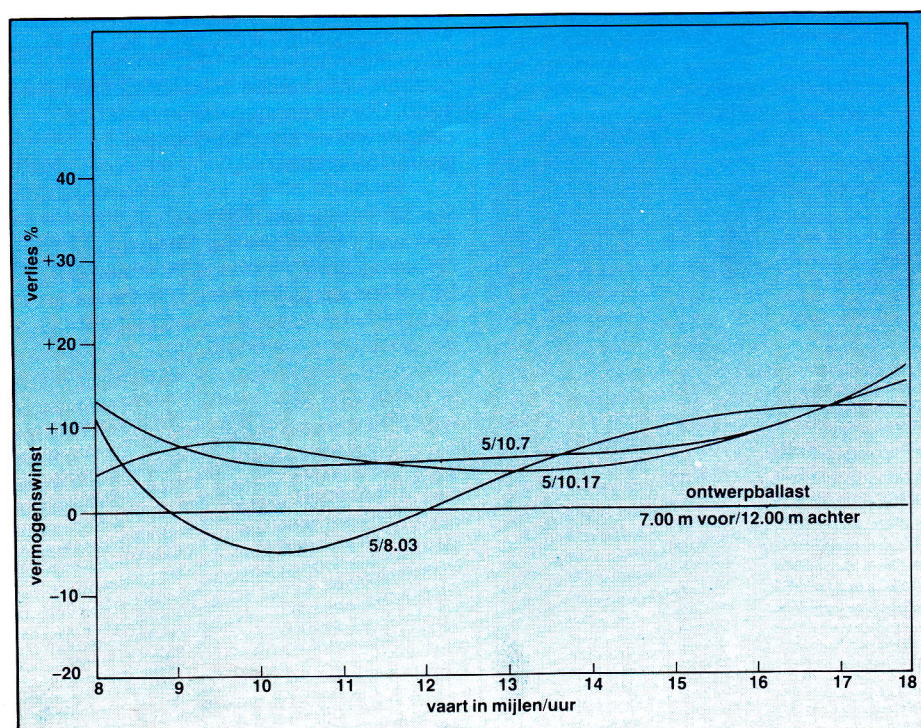
De bestrijding van aangroei heeft reeds geleid tot besparingen maar verdere besparingen zijn mogelijk. Hoewel de huidige antifouling-verven van 12 tot 16 maanden bescherming bieden tegen aangroei, afhankelijk van de snelheid en het vaargebied, is dit niet lang genoeg als wij bedenken, dat een operationele periode 30 maanden duurt. Er moet dan ook veelvuldig gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden om de sloopshuid tussentijds te laten borstelen. De kosten hiervan (40 à 50.000 gulden voor een VLCC) zijn vaak binnen twee weken terugverdiend. Het borstelen voorkomt uiteraard niet, dat opnieuw aangroei plaatsvindt. Integendeel, vaak zelfs zal de hernieuwde aangroei sneller plaatsvinden dan vòòr het schoonmaken en het borstelen moet daarom regelmatig worden herhaald.

Door het ouder worden van het schip zal de ruwheid van de huid op zich door allerlei oorzaken toenemen. Bedraagt de nieuwbouw-ruwheid zo'n 125 à 140 micron, na een aantal jaren kan dat gemakkelijk opgelopen zijn tot 400 micron. Het effect daarvan op het brandstofverbruik zou volgens bepaalde bronnen 1% zijn voor elke 10 micron die de ruwheid toeneemt. Thans zijn ondermeer verfsystemen op de markt die als eigenschap hebben in het gebruik gladder te worden. Dit zijn verven van het zgn. SPC type (Self Polishing Copolymer); tevens is het hierbij mogelijk de werkzaamheid te verlengen tot de volle operationele periode van 30 maanden. Momenteel zijn de 'Fusus', 'Felipes', 'Onoba' en 'Ficus' hiermede behandeld. Alvorens de SPC aan te brengen wordt waar nodig de sloopshuid eerst gestraald. Een van de Groepsvloten heeft hiermede op een 'L'-klasse schip een besparing van 10 tot 15 ton brandstof per dag bereikt, overeenkomend met zo'n 1,2 à 1,8 miljoen gulden per jaar.

Navigatie en sturen

Verdere brandstofbesparingen op nautisch gebied zullen mogelijk worden door vernieuwde en verbeterde navigatiemiddelen en efficiënter (nauwkeurig én economisch) sturen. Satellietnavigatie en Loran-C bieden frequentere plaatsbepaling in open zee, waardoor correcties en inzicht op

Fig 3. Voorbeeld resultaat van enkele proeven van de Chantiers de l'Atlantique 'L' klasse schepen.



wegzetten door wind, zeegang en onbekende stromen, indien gewenst, eerder mogelijk zijn. Collision avoidance radars geven snellere informatie over een groot aantal objecten, zodat een vroegtijdige kleine verandering in koers (en/of vaart) reeds het gewenste effect heeft.

Verbeterde stuurautomaten en in ontwikkeling zijnde 'adaptive auto pilots' geven niet alleen in nauw vaarwater een grote nauwkeurigheid (b.v. ATEW), maar in open zee een instelbare economische werkwijze, die de stuurmachine op de juiste wijze belast en daardoor brandstofbesparend werkt.

Weather routeing kan ons helpen bepaalde storm- en golfvelden te ontwijken, waaruit tijdwinst en/of brandstofbesparing mag worden verwacht.

Andere mogelijkheden zijn:

- plaatsing van weerkaartschrijvers om de eenmaal gekozen route beter te begeleiden;
- verbetering van de realistische waarde van de huidige stroomatlassen en omwerking om tot een sneller en eenvoudiger inzicht te komen;
- toekomstig gebruik van weersatellieten, o.a. ten behoeve van het vaststellen door middel van infra-rood

opnamen van de as van stroomgebieden, zoals reeds in gebruik voor de Golfstroom.

Als laatste willen wij nog noemen besparingen die nu vooral mogelijk zijn bij de lange wachttijden, door een betere communicatie tussen charteraars, schepen en walorganisatie. Het zal duidelijk zijn dat wanneer bekend is dat een schip zeker de eerste week niet zal worden ingezet, niet de situatie moet bestaan dat een schip nog met 'een uur notice' ligt te wachten. Bij reeds verrichte onderzoeken is aangetoond dat, wanneer men weet dat het schip voorlopig niet hoeft op te stomen en er aan boord dienovereenkomstig wordt gehandeld, op b.v. VLCC'S gemakkelijk een besparing van zo'n 5 ton brandstof per dag kan worden bereikt.

Conclusie

In het voorgaande is, naar wij vertrouwen, niet alleen weergegeven op welke gebieden er reeds voor de hand liggende

BUNKER BESPARINGS ACTIE

besparingen mogelijk zijn, maar ook dat die aanzienlijk kunnen zijn. Geenszins wil met dit en het vorige artikel gezegd zijn, dat hiermede alle facetten zijn belicht. Integendeel, er zijn nog vele deelgebieden die wij buiten beschouwing hebben gelaten. Ook daarin moeten brandstofbesparingen mogelijk zijn. U aan boord of – voor gepensioneerden – voorheen aan boord zult ongetwijfeld bij wat dieper nadenken suggesties kunnen doen, die de moeite van het op papier zetten waard zijn. Zend ze dan op naar de 'Commissie bunkerbesparing', p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, 3000 AW Rotterdam. U dingt dan mee naar de uitgeloopte prijzen van totaal f 22.500!

Wanneer men waarneemt, bewegen de gedachten zich tussen twee uitersten. De gedachten zuiver gericht op deze waarneming bewegen zich aan de objectieve kant, en de automatisch bijkomende gedachten,

afhankelijk van interesse en ervaring, bevinden zich aan de subjectieve kant. Hierdoor komt het dat men verschillend waarneemt en een ieder zo zijn eigen gedachten heeft bij bepaalde situaties. Deze inleiding heb ik gegeven

om duidelijk te maken dat bij het betreden van een nieuw schip zich onmiddellijk een aantal gedachten vormen. Een van de belangrijkste zaken voor mij zijn altijd geweest de zeewaardigheid van het desbetreffende schip.

Windkracht 12

door J. de Jong, gezagvoerder s.s. 'Laconica'.

Oorspronkelijk heb ik mij altijd zeer veilig gevoeld op de schepen van onze maatschappij en dit had te maken met het zeer grote aantal compartimenten waarin onze oudere schepen waren verdeeld. De eerste maal dat ik wat moest wennen aan een schip was toen ik in korte tijd van de 'Vitrea' op de 'Prospector' werd geplaatst. Ergens was dit begrijpelijk want toenter tijd was de 'Vitrea' een van onze grootste schepen en de 'Prospector' was maar een sleepboot van rond de 90 ton. Ik kan mij nog goed herinneren dat ik met gemengde gevoelens de Bonny River afvoer, de oceaan op en dat, toen de kust achter mij steeds kleiner werd, ik na een uurtje stomen eigenlijk wel terug wilde. Echter, langzamerhand kwam vertrouwen in het schip en bleek ze zelfs zeer zeewaardig. Aardig is het te vermelden dat begin dit jaar de 'Vitrea'

wederom aanschouwd werd, gemeerd liggende langs de 'Marinula', terwijl ik mij op de 'Lepton' bevond; ik dacht in eerste instantie met een 'A' tanker te maken te hebben. Zo verschillend kan men er tegen aan kijken.

Begin november dit jaar kwam ik te Kaapstad aan boord van de 'Laconica', terwijl deze geladen op weg was van Rastanura naar Saint John te Nova Scotia. Het schip maakte een vertrouwde, wel onderhouden en solide indruk; echter die grote lengte van bijna 1200 voet zette mij vaak aan het denken betreffende haar gedrag in echt slecht weer. Berichten zoals brekende tankers, zelfs binnenliggend in een haven, en andere rapportages betreffende grote schade in zeer slecht weer, speciaal op de vaarroute ter hoogte van Durban, stemden tot nadenken.

Het eerste gedeelte van de reis was het weer zeer mooi en dit bleef aanhouden tot hoge Noorderbreedte. Dit maakte dat er aan boord reeds gesproken werd over een voorspoedige reis, met een gunstige vaart en bunkerverbruik. Nu wordt er niet voor niets gezegd dat men de dag niet moet prijzen voordat het avond is en zo ook hier. Ongeveer een week voor aankomst kwamen we vrij plotseling in slecht weer terecht, wat na een dag uitliep op een echte Hurricane, 'Kurt' genaamd. Persoonlijk vind ik een vrouwen naam mooier voor deze stormen, omdat ze beter het onberekenbare aangeven waarmee men in beide situaties te maken kan krijgen.

(vervolg op pag. 24)

Het ontvangen van post brengt altijd spanning: wat zal de postbode deze keer brengen? Eindelijk de lang verwachte brief? Of zijn het weer rekeningen? Of drukwerk waar je niet om hebt gevraagd? Voor zeevarenden geldt nog sterker het verlangen naar post. Zij zijn dagen, zo niet weken verstoken van brieven van

thuis. Geen wonder dat na aanlopen van de haven verlangend wordt uitgekeken of de agent post bij zich heeft. We gaan hieronder in op de problemen die zich kunnen voordoen bij het onderhouden van schriftelijk contact tussen het thuisfront en de opvarenden van onze schepen.

POST

Raken van bewegende doelen

Als je eindelijk na zoveel tijd een haven bent binnengelopen en je ziet de agent met lege handen de valreep opkomen, dan is de teleurstelling uiteraard erg groot. Wie krijgt al gauw de schuld van het uitblijven van post? Veelal de maatschappij . . . Daar in Rotterdam moeten ze immers, beter dan wie ook, het vaarprogramma van het schip kennen?

Ook de posterijen of de agent krijgt vaak de Zwarte Piet toegespeeld. Terecht of ten onrechte, dat laten we maar even in het midden. Maar feit is dat er met de postverzending naar de schepen wel eens wat misloopt. En dat wekt irritatie op. Niet alleen aan boord, maar net zo goed bij FDP (de postkamer in het Shell-gebouw), omdat ondanks de uiterste zorg toch nog een kink in de kabel kan zijn gekomen door een onverwachte routewijziging van het schip.

Werkgroep

Tijdens de overlegvergadering van de OR-Vloot van 10 september 1980 is een Werkgroep Postvoorziening in het leven geroepen. Ontvangen klachten en opmerkingen over de postvoorziening vormden de aanleiding van het instellen van deze (tijdelijke) Werkgroep. De Groep, bestaande uit twee vertegenwoordigers van de OR-Vloot, één van de afdeling Personeel en last but not least een deskundige (de man die verantwoordelijk is voor het functioneren van de postkamer in het Shell-gebouw in Rotterdam) heeft een studie gemaakt van de problematiek van de postvoorziening aan de schepen. Bij de eindconclusies in het uitgebrachte rapport springt al dadelijk in het oog, de opmerking dat het echt niet zo slecht gesteld is met de postvoorziening bij STBV. De Werkgroep stelde vast dat voor een zeer hoog percentage (ca. 98%) de postvoorziening bij Shell Tankers uitstekend voldoet. Toch is gebleken dat hier en daar nog onbegrip heerst ten aanzien van de werkwijze van de postkamer. Een paar jaar geleden is in dit blad al eens aandacht besteed aan het werk van deze belangrijke afdeling. We zetten nu wat punten op een rijtje,

aangevuld met de belangrijkste bevindingen van de Werkgroep.

Ongewisse

Shell Tankers B.V., als wilde-vaart-rederij, kent oneindig meer problemen met de postvoorziening aan de schepen dan bijvoorbeeld de lijnvaartdiensten. Afvaartlijstjes komen we in onze organisatie niet tegen . . . In negen van de tien gevallen is het schier onmogelijk om een aankomst- of vertrek uur van een schip zelfs maar een dag van tevoren te bepalen. Met het oog op dit ongewisse verleent daarom onze maatschappij haar bemiddeling bij de doorzending van **brieven** aan het dienstdoende vlootpersoneel. Hierbij moeten door de afzenders wel een paar 'spelregels' in acht worden genomen. Brieven, niet zwaarder dan 20 gram, geschreven op luchtpostpapier, in een luchtpostenveloppe gestoken en gefrankeerd volgens binnenlands tarief (nu 65 cent), worden door de maatschappij doorgezonden naar de diverse bestemmingen. Uit de inhoud van een door FDP opgesteld stencil, dat aan een ieder op verzoek wordt toegezonden (telefoon 010-696291), lezen we dat doorzending van brieven **altijd** per luchtpost geschiedt, naar welke bestemming dat ook. De meerkosten aan porto zijn voor rekening van de maatschappij. We gaan dit stencil nu niet letterlijk citeren maar er staan belangrijke

Wist u dat gedurende 1980 door onze postkamer bemiddeling is verleend voor de doorzending aan de schepen van meer dan 87.000 privé-brieven? En dat er bij de diverse lucht- en zeepostzendingen ruim 9.000 specificaties zijn uitgeschreven?

aanwijzingen in aangaande de wijze van adresseren en hoe te handelen met de verzending van overige brieven, kaarten, drukwerken, enz.

Alle aldus via het kantoor in Rotterdam aan opvarenden gerichte luchtpostbrieven worden steeds per snelste gelegenheid ('per expresse') naar het schip verzonden. Wanneer het schip niet bereikbaar is, wordt de post aangehouden tot het moment dat verzending naar een bepaalde haven wel zin heeft. Je zou kunnen zeggen: stuur die post vast door naar de eerstvolgende haven, dan is ze zeker op tijd ter plaatse. Maar dit zou onjuist zijn, immers, hoe dikwijls wordt een bestemming niet gewijzigd? Maar langer laten liggen dan nodig is, dat komt niet voor. Tenzij, geheel onverwachts, een haven wordt aangelopen en het verblijf te kort is om alsnog post erheen te zenden. Voldoende gefrankeerd **drukwerk** wordt eveneens per luchtpost verzonden, maar hierbij moet wel worden aangetekend dat geringe vertraging kan optreden omdat verzending afhankelijk is van de beschikbare ruimte in het vliegtuig. Alle overige post gaat per zeepost, maar wordt wel 'per expresse' verzonden. De tijd die nodig is voordat zeepostzendingen hun bestemming bereiken, kan vrij lang zijn. Binnen Europa gaat dat nog redelijk snel, maar zendingen naar landen buiten Europa blijven gemiddeld 2 tot 3 maanden onderweg. In het OR-Vloot verslag in dit nummer kunt U lezen dat de postkamer voortaan zelf mag overgaan tot verzending van zeepost per luchtpostdrukwerk, als het er naar uitziet dat de zending te lang onderweg zal zijn.

In de gaten houden

Dagelijks gaan vele verzamelcouverts de deur uit, met daarin de ontvangen post van familieleden. Naar alle windstreken gaan ze alhoewel er wel enkele havens zijn waarheen bewust géén post wordt verzonden. Niet uit gemakzucht, maar omdat de ervaring heeft uitgewezen dat de post er praktisch nimmer op tijd z'n bestemming bereikt. De douane doet

moeilijk, de plaatselijke postautoriteiten lopen niet snel, hoe dan ook . . . een hopeloze zaak. Natuurlijk schrijft de postkamer via de autoriteiten wel over de teleurstellende ervaring, maar succes heeft het niet altijd.

Op de postkamer wordt de verzonden post in de gaten gehouden totdat het aan boord afgetekende reçu van de begeleidende specificatie weer op het Hofplein arriveert. Blijkt een zending, door omstandigheden, toch het schip te hebben gemist, dan wordt de agent in de desbetreffende haven geïnstrueerd om de bewuste postzending zo spoedig mogelijk door te sturen naar de volgende haven (of de daaropvolgende haven als dat meer zekerheid zou geven). Doorzending geschiedt altijd per luchtpost. Overigens is een goede tip om van scheepszijde ook de plaatselijke agent in te scheren. Vraag hem eventueel

alsnog ontvangen post door te sturen naar de volgende haven!

Meenemen

Indien mogelijk tracht de postkamer ook luchtpost mee te geven aan een zeevarende die naar het desbetreffende schip toegaat voor tewerkstelling. Het is een snelle (en veilige) manier om de brieven aan boord te krijgen. Helaas heeft de Werkgroep moeten constateren dat nogal eens door een aflosser vergeten wordt om, tijdens kantoorbezoek, even langs de postkamer te gaan en de post voor het schip mee te nemen. In enkele gevallen komt het voor dat botweg geweigerd wordt om een en ander mee te nemen. Zoiets zal door de collega's niet bepaald in dank worden afgenomen. . . . Maar gelukkig zijn de

meeste mensen graag bereid om hun medewerking te verlenen. Immers, een andere keer brengt een collega weer post voor hen mee. Maar neem even contact op met de postkamer als blijkt dat de afreis naar het schip later gaat plaatsvinden. De postkamer weet op dat moment misschien een snellere manier om de post aan boord te krijgen. Aangeraden wordt, als men scheepspost meeneemt, dit in de handbagage te doen. Koffers kunnen wel eens zoekraken en in dat geval zijn de poststukken eveneens weg. Zou de aldus meegenomen post de oorzaak zijn van overwicht bij het vliegen dan kunnen deze kosten natuurlijk bij de maatschappij worden gedeclareerd.

Een ander belangrijk punt is dat aan boord de reçu's zo snel mogelijk, volledig ingevuld, aan FDP moeten worden teruggezonden. De postkamer kan zodoende een duidelijk inzicht krijgen in het postgebeuren. Dit zelfde geldt wanneer post via de agent wordt afgeleverd. Reçu's opsparen en daarna een bosje ervan na een paar maanden opsturen (is echt voorgekomen) maakt controle op tijdige ontvangst wel heel moeilijk!

De communicatie tussen het schip en FDP is overigens over het algemeen uitstekend. Maar het kan nog beter. Dit kan gebeuren door het telegrafisch melden van een lang verbijde zending alsook van 'gemiste' zendingen. Ook telegrafisch doorgeven van plotselinge wijzigingen in vaarprogramma's of langere wachttijden stelt FDP in staat misschien nog post te versturen.

Ook kantoor

Geregeld is dat ook op kantoor het contact met de postkamer intensiever wordt, met name over aflossingen en tewerkstellingen. De medewerkers in FDP zijn dan in de gelegenheid om, voordat een postverzending de deur uitgaat, na te gaan of de geadresseerden zich inderdaad nog aan boord bevinden. Post bestemd voor b.v. achterblijvende zieken kan dan sneller worden signaleerd en naar het ziekenhuis in het buitenland worden doorgezonden. Niet alleen degenen die naar het schip reizen kunnen een snelle communicatie bevorderen; ook degenen die naar huis reizen dragen veelal een steentje bij. Als er voldoende porto geplakt is om de brieven na aankomst op Schiphol in de bus te laten doen, bereikt men de snelste communicatie. Zijn er geen postzegels, neem dan een enveloppe met antwoordnummer mee van het schip, doe hierin de enveloppen zonder postzegel en de postkamer doet de rest. Als iedereen zijn (of haar, want voor meevarende echtgenoten geldt dit evenzeer) medewerking geeft om de postvoorziening zo optimaal mogelijk te laten verlopen, is er weer wat irritatie, teleurstelling en ontgoocheling uit de wereld.

De afdeling FDP zal z'n uiterste best blijven doen om het geschut zodanig in te stellen dat de bewegende doelen, de schepen, zo nauwkeurig mogelijk met de postzendingen geraakt kunnen worden.



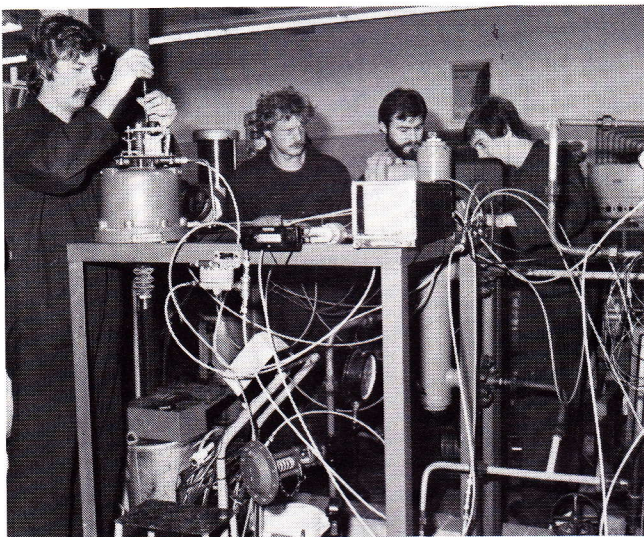
SCHOON SCHIP

BK-gas met unieke veiligheids-tank op de RAI

Tijdens de Personenauto RAI - 1981 introduceerde BK-GAS in Amsterdam een geheel nieuw type veiligheidstank voor auto's, die autogas als brandstof gebruiken. Dank zij een in deze tank toegepaste vinding wordt het onmogelijk om aan de pomp de tank voor meer dan 80% met autogas te vullen. Dit betekent een aanzienlijke vergroting van de veiligheid.

Het stringente voorschrift dat autogas-tanks niet verder gevuld mogen worden dan tot maximaal 80%, is noodzakelijk omdat vloeibaar autogas de omgassing heeft om per graad temperatuurstijging 3/4% uit te zetten. Als gevolg van die uitzetting neemt de druk toe. Weliswaar zorgt bij een deugdelijke installatie een overdrukventiel via een speciale afvoerslang voor uitstroming van het gas buiten de auto, maar daar hoort het gas niet thuis! Zeker in een afgesloten ruimte kan zo'n situatie gevaarlijk zijn.

Na langdurig researchwerk heeft BK-GAS in Amsterdam - de oudste en grootste leverancier van autogas in Nederland - een even originele als afdoende oplossing gevonden, namelijk een tankje in een tank, dat door middel van twee kleine openingen het vloeibare autogas slechts moeizaam binnenlaat. Hierdoor kan hij bij het tanken niet meer dan de voorgeschreven 80% vulling van de grote tank worden bereikt. Bij uitzetting van het gas, bijvoorbeeld wanneer de auto direct na het tanken in de



felle zon wordt geplaatst, kan een gedeelte van het vloeibare autogas in het binnentankje stromen. Naarmate later de grote tank weer minder vloeibaar autogas bevat, wordt ook het binnentankje leger. Tijdens een groot aantal proefnemingen heeft deze nieuwe veiligheidstank zijn waarde reeds bewezen.

Shell World

Gezien de gestegen kosten van het blad 'Shell World' is het personeelsaandeel in het abonnement voor 1981 gesteld op f 5,- (was f 4,-) voor acht uitgaven.

Nieuwe cursus

Van 26 januari tot en met 6 februari jl. vond in de Bedrijfsschool van de Raffinaderij in Pernis de eerste cursus Technische Handvaardigheid Stuurlieden

plaats. Wij hopen in de volgende uitgave van dit blad wat meer te vertellen over ondermeer de inhoud ervan. Gedurende de eerste helft van dit jaar staan nog 3 van dit soort cursussen op het programma, met elk zes deelnemers.

50-jarige

Dit jaar bestaat de Radio Medische Dienst 50 jaar. Deze dienst, onderdeel van de Nederlandse Rode Kruis-organisatie, geeft medische adviezen ten behoeve van zieke of gewonde schepelingen. Op elk moment van de dag (en de nacht) bestaat de mogelijkheid om via Scheveningen Radio de hulp van de dienstdoende arts in te roepen. 't Zijn niet alleen Nederlandse schepen die hiervan gebruik maken. Ook buitenlandse schepen van allerlei soort en grootte, booreilanden, ja zelfs de binnenvaart klopt niet tevergeefs aan. Gedurende

1980 werd aan 438 schepen advies gegeven, wat resulteerde in 870 contacten. Hierbij waren 22 eerste contacten met STBV-schepen. Als we naar de totalen kijken, vanaf de reorganisatie van de dienst op 1 januari 1967 tot en met december 1980, zien we dat deze aantallen resp. 4902 en 10901 zijn. Steeds meer schepen, waar ze zich ook bevinden, weten de weg naar de Radio Medische Dienst te vinden. Ze heeft hiermede haar bestaansrecht ten volle bewezen.

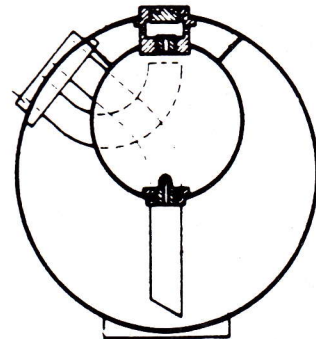
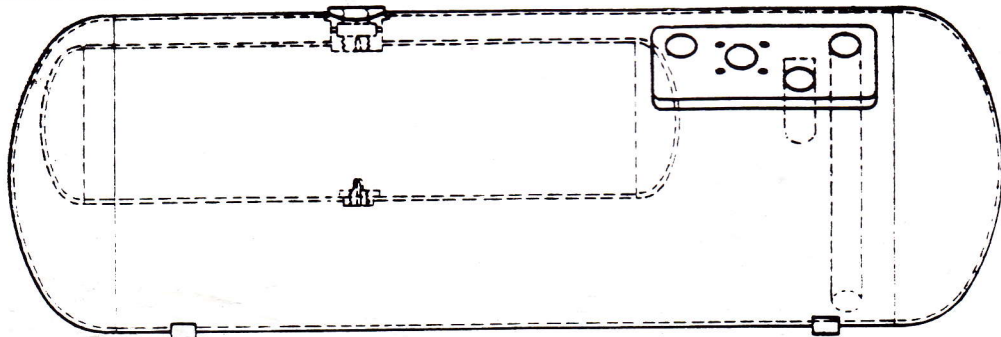
Dank!

In verband met mijn overplaatsing naar Pernis (SNR/C) wil ik graag alle collega's van de wal en de vloot bedanken voor de bijzonder prettige samenwerking in de negen jaren die ik bij Shell Tankers heb doorgebracht. Het ga u allen goed en tot ziens!

Hans van der Schilt
ex-DFP/6

Shell helpt, deel 19

Deel 19 in de 'Shell-helpt'-serie is vorige maand in de gebruikelijke oplage verspreid in Nederland. Exemplaren zijn ook gezonden naar al onze schepen. In dit deeltje wordt de aspirant-koper van een auto - of die nu nieuw of tweede-hands is - een aantal nuttige adviezen gegeven. Tevens wordt met enkele hardnekkige sprookjes die onder autokopers de ronde doen, afgerekend. Het boekje adviseert bepaald niet om à la minute een nieuwe



SCHOON SCHIP



Wat er komt kijken bij het kopen van een auto. 

auto te kopen. Maar voor de lezer die toch al de aankoop van een auto overweegt, kan het een geschikt hulpmiddel zijn. Hij – of zij! – kan daarin informatie vinden over de keus tussen nieuw of gebruikt, over proefritten maken, het inruilen dan wel zelf verkopen van de oude wagen, financiering en de administratieve afwikkeling van de overdracht. Shell zou Shell niet zijn als er in deel 19 niet een hoofdstukje zou staan over het voor en tegen van de meest gebruikte brandstoffen. De koper van een tweede-hands-auto vindt achter in het boekje nog een overzicht van kentekens uit de bouwjaren 1951 tot en met 1980

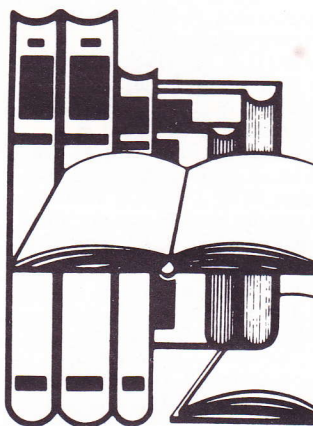
Kent U hem nog?

Kent U hem nog, Ko Reichwein, laatstelijk 2e werktuigkundige? Hij is nu alweer zo'n vijf jaar weg bij onze maatschappij; veiligheidsinspecteur is hij geworden bij Shell Nederland Chemie in Moerdijk. En over die nieuwe baan van hem schreven wij nog in 1977 in de serie 'Weggegaan en weggebleven', waarin naar de wal overgeplaatste zeevarenden aan het woord kwamen. Vorige maand kwamen wij zijn naam weer tegen, trouwens ook een foto van hem, in gesprek met minister Albada. Ko Reichwein zag destijds het varen, na 14 jaar zwalken op zee, om verschillende redenen niet meer zitten. Via de man belast met walplaatsingen bij onze sectie Vlootpersoneel kwam hij in Klundert terecht, bij

Shell Nederland Chemie Moerdijk. Veiligheidsinspecteur werd hij daar, al wist hij toentertijd betrekkelijk weinig van veiligheid af, zoals hij zelf toegaf. Maar zijn nieuwe Shell-werkgever gaf hem alle gelegenheid zich daarin te bekwamen, zodat hij zich ten tijde van ons interview wel behaaglijk voelde. Zelf zei hij tenslotte: 'Als ik in de veiligheidsafdeling blijf, wil ik de cursus Hogere Veiligheidskunde gaan volgen in Amsterdam . . . want veiligheid is me wel gaan boeien'. Die woorden heeft hij waargemaakt ook. Het was op dinsdag 13 januari 1981, dat op het Veiligheidsinstituut in Amsterdam de eerste diploma's 'Hogere Veiligheidskunde' konden worden uitgereikt door professor doctor W. Albada, minister van Sociale Zaken. Als eerste van de locatie Moerdijk was onder de gediplomeerden: Ko Reichwein! Zijn scriptie had

als onderwerp 'Fakkelsystemen in een petrochemische industrie'. Een fraaie afsluiting van een 3-jarige studie in hogere veiligheidskunde.

Boek bespreking



De Gouden Eeuw. De tijd waarin de Verenigde Oostindische Compagnie floreerde. Honderden schepen voeren naar alle windstreken om soms na vele jaren weer naar de patria terug te zeilen. Met uitzondering van de schepen die onderweg een prooi waren geworden van de elementen. Of door zeeroovers waren geïkaapt. 't Was niet gemakkelijk om in die dagen aan een voldoende aantal zeevarenden te komen om de gestaag groeiende vloot te bemannen. Vogels van

diverse pluimage werden aangenomen of eenvoudigweg geronseld. Hieruit valt wellicht te verklaren dat het vanaf het begin van de reizen in sommige gevallen al flink mis was met de gezagsverhoudingen aan boord. Vechtpartijen, dronkemansgelagen en van tijd tot tijd zelfs mouterij. Over gebeurtenissen op het gebied van mouterij is in de zeevaart-literatuur niet zo bar veel te vinden. Althans niet in de Nederlandse. Oproeren op buitenlandse schepen werden in andere landen vaker beschreven. Wie herinnert zich niet het beroemde boek 'Mouterij op de Bounty' en de latere verfilming ervan? De samenstellers van het onlangs verschenen boek 'Mouterij – Oproer en Berechting op Schepen van de V.O.C.', J. R. Bruijn en E. S. Van Eyck van Heslinga, zijn in de omvangrijke hoeveelheid bewaard gebleven archiefmateriaal uit de zeventiende en achttiende eeuw niet minder dan 45 gevallen van mouterij op V.O.C.-schepen tegengekomen. Zij hebben 16 gevallen beschreven. Ze geven een goede indruk van de verschillende typen van mouterij die bij de V.O.C. zijn voorgekomen, de oorzaken daarvan maar ook de rechtspleging en de vaak gruwelijke gevolgen voor de muiters zelf.

'Mouterij' 164 pagina's met ongeveer 40 illustraties
Prijz f 49,50 Uitg.: De Boer Maritiem, Haarlem

R.K.



Gehuwd

16.01 R. Stuifzand, sch. vakman 1, met mw. M. Thirindi
 28.01: R. C. M. Brunia, 3e stm, met mw. I. van Dongen
 06.02: M. P. Kesting, 5e wtk, met mw. V. M. T. Schelvis

Geboren

18.01: Taco, zoon van R. Koudstaal, 3e wtk, en mw. R. Koudstaal-Joustra
 26.01: Louise-louise Annemarij, dochter van J. H. van Oort, 3e stm, en mw. C. M. Oort-Snijder
 27.01: Laura Frederique Henriëtte en Ferdinand Louis, dochter en zoon van F. P. E. Verlinden, 4e wtk, en mw. H. H. Verlinden-van Rooyen
 06.02: Björn Alexander, zoon van F. Tuijl, 2e stm, en mw. W. Tuijl-Handgraaf

Aflossingen

gezagv.: W. Croes, J. Post, A. J. Bloem, W. O. Kooi, S. Noordenbos, P. Buisman, P. R. Brunet de Rochebrune;
 1e stl.: C. P. van Hoek, H. Slot, J. G. Wientjes, A. T. van Es, J. W. Nieuwerf, G. Buma, B. Ritman, H. Wijnberg, A. J. Both, J. J. B. Roest, J. Korving, R. van Kranen;
 2e stl.: A. Breevaart, G. J. C. van Eeten, N. M. J. Duijn, E. Hietbrink, D. van der Heul, R. van der Voort, J. A. Koenraad, P. J. Veenman, H. Ammerlaan, F. van Bommel;
 3e stl.: H. Hennis, R. J. M. Herbes, H. J. M. van der Sijp, W. H. M. Schelvis, F. T. G. J. Mulder, G. E. H. Gerritsen, J. B. Weyland, C. Groenendaal, K. H. M. Smulders, D. A. Bosman, J. Hooghiem, B. Timmerman; H. J. M. van der Sijp,
 4e stl.: F. B. A. van der Elsen, B. F. L. Cloet;
 stag. stl.: F. O. Barkhuysen, D. J. G. Fey;
 radio-off.: A. Pijpers, J. J. Markus, R. M. van den Oever, C. Kaagman, P. A. de Lange, W. Schelling, T. Neutel, J. G. H. Belleman, A. de Jager, J. M. J. M. van der Vorst;
 hfd. wtk.: G. J. Visscher, H. H. Apfel, L. Buitenkant, J. H. Veen, A. Modderman, H. L. de Koning;
 2e wtk.: H. Brand, J. H. M. A. van Jaarsveld, A. J. Verkerk, J. P. Kalkman, A. Houwaard, W. B. Grund, J. J. J. Ludekuse, G. J. van Eyk, J. Hensbroek, J. W. van Putten, J. A. Maassen, C. N. A. Vreke, R. J. Bosman;
 3e wtk.: K. Elshout, F. S. Koolen, J. A. Deelen, D. W. Smit, A. W. Ros, J. P. de Visser, C. J. Tanis, J. G. Kuit;
 4e wtk.: J. L. M. Peeters, P. J. M. Heyns, D. Struijk, C. J. J. van den Kerkhof, J. M. G. M. van Kooten, R. M. van Schaik, J. W. Schipper, T. W. P. B. Vermolen, P. J. Farla, K. van Zijdeveld, C. J. J. Verhart, L. van der Valk, H. Hoekstra, P. Molendijk;
 5e wtk.: F. C. H. Roete, M. K. Flipse, M. B. van der Horst, N. A. Hoek, E. R. J. van der Steen, J. Melis, J. F. Wind, H. Hendrikse, T. E. Westra, H. C. van Beek, A. J. Achterhuis, R. J. Fortainier, A. C. J. J. van Unen, P. van Nierop, P. R. Kesting; J. Melis, J. F. Wind, H. Hendrikse,
 sch. voorman: C. F. M. Hartman,

T. H. van Vlijmen, H. H. van Oostrum, R. P. L. Verhoeve;
 sch. vakman 1: M. J. W. A. Schuurs, J. P. de Landes, R. Groot, W. Kesteloo;
 sch. vakman 1w: J. de Gans, A. C. Hasenbalg, G. C. Wiegant, G. A. Cornelissen;
 sch. vakman 2w: L. Kruik, E. D. van Leeuwen, J. J. H. van Es, L. Kuyt, R. J. Sellier, J. H. Wisse, W. C. L. Augustus, S. H. Smits;
 alg. sch. vakman: S. J. van der Heide, A. A. O. Schenk, L. G. Smit, J. van der Meer, J. Tuinebreyer, B. L. Quist, J. H. Oosterhof;
 sch. gezel a/w: H. S. Elia, H. Noordam, M. G. W. Koomen, T. C. J. G. Schuit, J. J. van der Kley, L. J. Verburg, J. P. Almeida;
 aank. sch. vakman: S. H. J. Gieling, D. van Eenige;
 aank. sch. gezel a/w: A. van Eijdsen, A. J. de Gooijer, B. Faber, T. J. van der Maat, J. Jager;
 hoofd voeding: W. F. H. van der Moezel, J. M. Maaskant, J. H. A. J. Orië, C. A. Breederling, D. O. J. Meulebrouck, R. A. van Ringelenstein, G. H. H. Lammers, B. M. de Roode, W. A. van Noort, W. G. Meuleman;
 sch. kok: W. N. Top, J. R. Haeren;
 hoofdbediende: J. A. Small, C. Westbroek, J. L. F. Romen, F. G. Olde Wolbers, D. Seip;
 bediende: A. Vrolijk, M. F. Velsink, A. D. Pattiha, J. Wilhelm;
 bediende a/d: G. Koek, G. P. Onder de Linden;

Nieuw indienst getreden vlootpersoneel



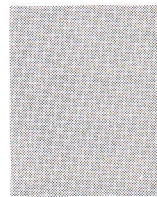
P. H. van der Meulen 5e wtk.



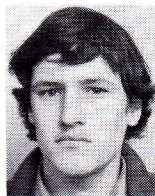
P. M. Groeneveld 5e wtk.



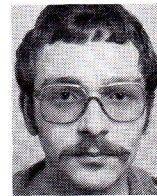
J. Vink 5e wtk.



J. H. M. Odijk sch. vakman 2w



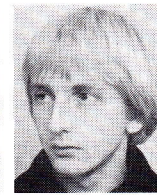
J. A. Dekker sch. vakman 2w



F. S. J. Rossum sch. vakman 2w



J. W. Hemmes sch. vakman 2w



M. Jut sch. vakman 2w

koksmaat: D. S. A. de Jong;
 jongen a/w: R. Zwart, W. J. G. Verburg, J. Hart, A. Quist, R. Renders;

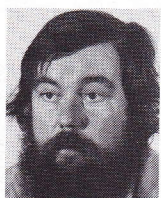
Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: stag. stm. R. F. Haarsma, W. A. Abbas, hfd. wtk. E. Jousma, 2e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. J. Vink, stag. wtk. W. H. van Pamelan, sch. vakman 2W L. Kruik;
m.s. Acila: 3e wtk. P. Naaktgeboren, 4e wtk. L. A. van Beelen, sch. vakman 2w J. A. Huissoon;
m.s. Acmaea: 3e stm. L. M. P. Out, sch. vakman 2w M. Jut;
m.s. Acteon: 3e wtk. W. H. Hennink, 4e wtk. G. A. Mellonius;
m.s. Cinulia: 1e stm. J. A. van Kesteren, 3e stm. A. C. M. Morriën, 3e wtk. R. F. van Loon, radio-off. J. P. A. Hoeven, sch. vakman 1w R. W. van Rooyen, C. H. Roozendaal;
m.s. Crania: 1e stm. W. C. Padmos, 4e wtk. D. J. Sandee, 5e wtk. H. Roelvink, P. H. van der Meulen;
m.s. Dallia: gezagv. J. van Beele, 2e stm. R. M. van der Aa, hfd. wtk. R. M. F. van den Berg, 2e wtk. J. H. Burger, 3e wtk. D. J. Blom, 4e wtk. N. C. van den Heuvel, radio-off. S. Mason, sch. vakman 2w R. C. Neleman, hoofd voeding F. W. A. van Deursen;
m.s. Daphne: 2e stm. P. J. F. Steenbergen, 3e stm. P. J. J. van den Berg, 3e wtk. P. Versluis, 5e wtk. A. W. J. Beunis, sch. vakman 1 J. J. van Triet, sch. voorman M. H. Grootveld, sch. gezel a/w R. J. Vrugteman, G. den Hezel, N. H. van der Geugten, G. Buys, J. H. T. M. Vissers, hoofd voeding W. W. Huygen, hoofdbediende G. J. Vrielenk;
m.s. Diadema: 1e stm. W. J. H. van Dipten, wnd. 3e stm. E. J. D. de Leeuw, 3e wtk. J. C. Ranshuysen, 4e wtk. G. J. Harlaar, radio-off. M. F. Oreel, hoofd voeding A. W. Jacobs, capataz J. Castro Romero, Man, esp. D. Francisco Quiroga, 2° man. Lago Alvarez, mar. int. A. Cordeiro Santos, E. Guimaran Perez, C. Huertas Vega, A. Loureira Gonzalez, F. Perez Taboada, J. L. Seoane Ferverza, S. Villanueva Aquino, F. Zabala Calvino, coc. M. Abalo Prego, cam may do. J. Santome Canedo, cam. J. F. Garcia Fernandez, J. M. Trabazos Fernandez;
m.s. Dione: sch. vakman 2w A. A. U. Pieters, hoofd voeding W. Haanenpen;
m.s. Dosina: gezagv. J. H. A. Budding, 3e stm. D. F. A. Maljers, 2e wtk. P. Dekker, 4e wtk. J. H. M. Stoffelen, sch. gezel a/w D. Rovers, F. G. M. van Kleef, J. Hofman, aank. kok R. Kros, hoofdbediende F. P. Lammerse, bediende A. Scheffer;
m.s. Felania: wnd. 3e stm. J. L. Pool, radio-off. D. Bins, alg. sch. vakman. C. N. M. Prins, hoofd voeding H. Seegers;
m.s. Felipes: gezagv. C. Vlas, 3e wtk. J. G. van der Poel, alg. sch. vakman G. H. H. Muihlenburg, aank. sch. gezel a/w R. Oranje, hoofd voeding F. R. Stoker, aank. kok M. Schouten, hoofdbediende

Onze vlootjubilaren



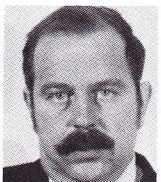
M. van Hagen
hoofd voeding 25 jaar
op 09.03.81



C. F. M. Hartman
sch. voorman 25 jaar
op 31.03.81



W. J. van der Hoek
hfd. wtk. 30 jaar op
17.04.81



P. E. van der Veld
1e stm. 25 jaar op
19.04.81



C. P. Donken
gezagv. 25 jaar op
23.04.81



J. Verhoeven
gezagv. 30 jaar op
27.04.81



J. Doolaar
sch. vakman 1w 10
jaar op 29.04.81

A. R. Tanasale, bediende R. R. van den Berg, bediende (a/d) J. A. Pronk;

m.s. Ficus: gezagv. J. Verhoeven, stag. stm. C. P. M. van der Louw, 2e wtk. K. L. F. Aertssen, alg. sch. vakman M. Kumentas, hoofd voeding W. E. M. van Lieshout, bediende (a/d) P. J. Geenen.

m.s. Flammulina: gezagv. R. Knol, 1e stm. A. van Leeuwen, hfd. wtk. J. I. Brangert, alg. sch. vakman R. F. Huysers;

m.s. Fossarina: radio-off. C. M. Smits, alg. sch. vakman M. K. G. H. Booms, aank. sch. vakman J. R. van Engel, bediende L. Booms-Rus;

m.s. Fossarus: 2e wtk. E. Aanen, alg. sch. vakman J. J. Donleben, L. A. Douma, A. Bravenboer, L. R. Stevens, aank. sch. vakman B. M. Brinkman, aank. sch. gezel a/w H. C. Weenik, hoofd voeding L. H. Thibaudier, aank. kok J. J. Coppoolse, bediende R. J. Romijn, A. A. M. Wintjens;

m.s. Fulgur: gezagv. J. de Jager, 4e wtk. H. G. Besselink, aank. sch. vakman J. van Oostrum, aank. sch. gezel a/w R. W. P. Pronk;

m.s. Fusus: gezagv. J. E. Dekker, 1e stm. J. P. J. M. Cobelens, 2e stm. R. J. Moeke, stag. stm. H. J. A. Verhoeven, J. H. van Zanden, stag. wtk. M. van der Valk, A. N. M. Duyn, alg. sch. vakman A. C. Kusters, sch. gezel a/w G. L. Barendse, aank. sch. vakman E. R. van Engel, J. H. E. M. van de Kerkhof, R. A. Currial

s.s. Kylix: 1e stm. C. P. C. van Goethem, 2e stm. A. Leffers, 4e stm. E. N. de Vries, stag. stm. J. Speelberg, P. H. Stegeman, B. N. Gerritsen, M. P. M. Boeren, hfd. wtk. P. F. Buil, 2e wtk. H. M. Westerveld;

s.s. Laconica: 2e wtk. a. van Rijswijk, radio-off. P. Jupp;

s.s. Latia: 2e stm. R. J. E. van Haarst, 3e stm. P. J. T. Knappstein, stag. stm. M. A. M. van den Bergh, A. J. A. Linthorst;

s.s. Lepton: gezagv. K. Poort van Ingen, 1e stm. R. van Westendorp, 3e stm. R. W. Houweling, stag. stm. R. Raap, H. F. Meulenberg, hfd. wtk. J. B. van Haaster, 3e wtk. J. J. Feenstra, 4e wtk. E. B. Grootenboer, 5e wtk. P. J. Hanemaayer, stag. wtk. C. H. V. Leenders, M. van der Valk, sch. voorman G. J. van Delft;

s.s. Macoma: 2e stm. P. H. Jacobs, stag. stm. P. P. Vaes, J. P. J. G. Ijzerman, 5e wtk. R. G. Kooiman, F. C. Boer, stag. wtk. A. W. Stam, E. J. M. Trimbach, R. Bode, radio off. M. Klop, sch. voorman H. H. van Oostrum, sch. vakman 1 L. J. C. van Kuyen, W. H. Klein, sch. gezel a/w P. J. M. van Dillen, P. Raams. H.

Sandifort, H. Geelen, W. Ruiter, aank. Kok P. T. Post, hoofdbediende A. J. J. Ceelen, bediende H. Wezenaar, bediende (a/d) J. den Hoed;

s.s. Marinula: 3e stm. P. D. Blok, stag. stm. J. W. Beekelaar, 2e wtk. M. J. Parent, 5e wtk. E. van der Holst, stag. wtk. J. J. A. M. Michielse, radio-off. A. T. Beenen;

s.s. Meta: 2e wtk. O. de Roos;

s.s. Mytilus: 1e stm. G. van der Oord, 4e wtk. E. A. Rumeser, radio-off. W. Visser, hoofd voeding L. J. W. Broenink;

m.s. Niso: 1e stm. T. W.

Scharrenburg, 2e stm. W. Koeze, 5e wtk. P. N. Groeneveld, stag. wtk. J. M. Kwanten, R. H.

Hadders, capataz M. Nieto Dacosta, man. esp. J. Crespo Fontenla, mar. int. A. Areses

Fontenla, P. Arufe Vidal, F. Costa Cruz, J. Farina Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, coc. F. Aragunde Romero, cam. maydo M. Barbosa Lopez, cam. J. Rajo Costas, J. L. Rodriguez De Saa, A. A. Salgueiro Rodriguez;

s.s. Ondina: 5e wtk. R. G. P. Zelis;

s.s. Onoba: stag. wtk. J. A. Wijnands, 2e man. C. Rey Charlin, mar. int. J. Martinez Perez, R. Martinez Perez, A. Sotelo Barroso;

s.s. Sepia: 2e stm. B. M. Stubbe, hfd. wtk. A. P. de Groot, 3e wtk. L. J. Criens, sch. vakman 2w F. S. J. Van Rossum, hoofd voeding M. W. B. Kitzen;

m.s. Tagelus: 1e stm. G. M. Schipper, 4e wtk. C. A. Jansen, radio-off. J. H. Pel;

s.s. Viana: 2e stm. L. van Doren, 3e stm. B. de Roos Nieuwkamp, stag. stm. E. A. van der A, sch. vakman 2w J. J. H. van Es, J. J. H. Odijk, hoofd voeding H. Vugt, 2e man. G. Gago Costas, mar. int. E. Gestido Martinez, J. Lopez Martinez, M. Pereira Rodriguez. M. Santome Canedo;

s.s. Vitrea: 2e stm. J. M. M. van Rossum, 3e stm. P. S. Jaarsma, 2e wtk. J. W. van der Plas, 4e wtk. C. M. Abrahams, 5e wtk. J. Schillemans; sch. vakman 1w J. Doolaar, sch. vakman 2w J. A. Dekker, hoofd voeding W. C. Kapper;

s.s. Zafra: 3e stm. H., de Roo; sch. vakman 2w A. P. J. T. Huurman.

s.s. Zaria: 3e stm. J. van der Tuin,

Uit dienst getreden

3e stm.: R. Schreuders;
3e wtk.: E. J. van den Brink, H. Sterrenburg;

Correctie: Ten onrechte is de in de februari-uitgave in deze rubriek 4e stm. M. R. Vogelpoel vermeld.

Tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: A. J. W. Rommes – Brunei Shell Petroleum Co. Ltd.;

Aangesteld als

Hoofd voeding: L. H. Thibaudier;

periode van 16 januari t/m 15 februari



C. P. Donken
per 22 juli 1980
aangesteld als
gezagvoerder en op
3 november 1980
belast met het
commando over het
s.s. 'Zaria'.



C. J. den Hollander
per 27 augustus 1980
aangesteld als hoofd-
werktuigkundige en
op 12 januari 1981
tewerkgesteld aan
boord van het m.s.
'Diadema'.

Behaalde diploma's

1e Stuurman G. H. V.-th.: A. G. den Dekker;

2e stuurman G. H. V.: J. van der Tuin;

'C': J. E. A. Westerbeek;

'C-th.': F. D. Dieleman;

'B': A. J. Leget, J. H. M. Stoffelen,

P. Versluis, C. Castelijn, W. J.

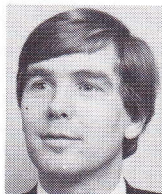
Stam, P. F. M. Koster, W. G. Kole;

'A/B-th.': P. S. Willems;

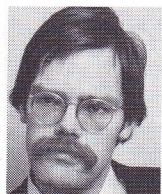
'A/C-th.': P. H. van der Meulen;

WAL WAL WAL

In dienst



m.i.v. 1-2 P. Lighthart
-DFP/6



m.i.v. 1-2 G. Doeksen
-DFT/3

Mutatie

M.i.v. 1-2-81 N. J. T. M. Schoots van
DFP/3 naar DFP/6

Jubileum

1-4 F. M. van der
Kolk (DFP/4) - 25
jaar



Gehuwd

6-2 Mw. V. T. M. Schelvis (DFP/3) met
de heer M. P. Kesting

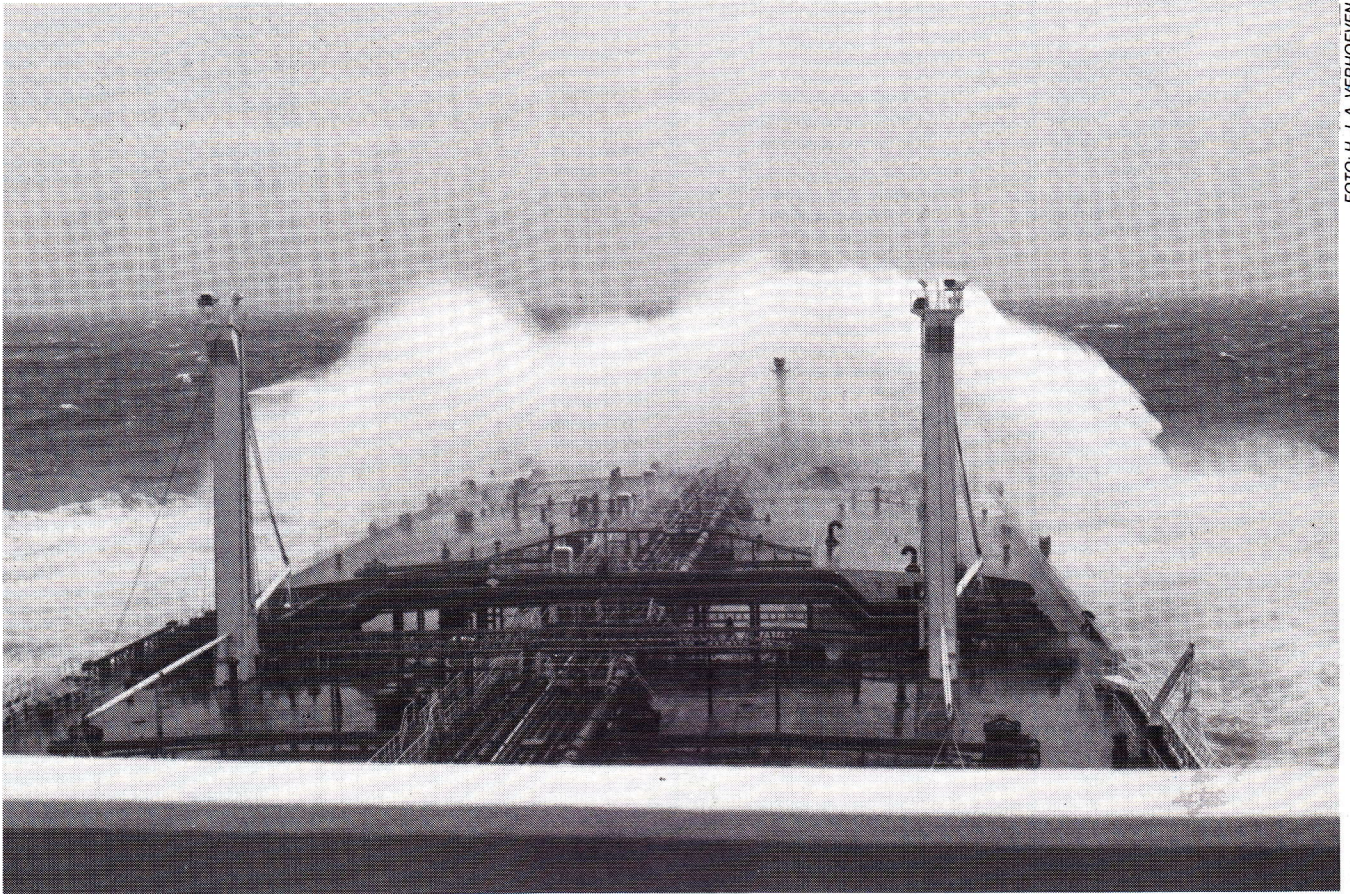
In memoriam

Op 30 december jl. is overleden de heer **H. I. Clowting**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Clowting verliet de dienst der maatschappij op 1 juni 1961 na ruim 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

Op 12 januari jl. is overleden de heer **J. D. Viergever**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Viergever verliet de dienst der maatschappij op 1 juni 1965 na ruim 29 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 66 jaar.

Op 15 januari jl. is overleden de heer **J. C. N. Brakeboer**. De heer Brakeboer kwam op 1 september 1965 als leerling-werktuigkundige in dienst der maatschappij. Op 1 oktober 1972 verliet hij de dienst om medische redenen. Zijn functie was toen 4e werktuigkundige. Hij bereikte de leeftijd van 35 jaar.

Op 31 januari jl. is overleden de heer **N. J. Kramer**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Kramer verliet de dienst der maatschappij op 20 augustus 1947 na ruim 22 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 83 jaar.



Windkracht 12

(vervolg van pag. 17)

Kurt

Door de korte hoge zee bij windkracht 10 moest al gauw afgeslact worden, om geen schade aan het voorschip op te lopen. Onze koers was zodanig, dat de zee reeds een paar streken op de boeg inkwam, waarop het schip de golven het meest gunstig nam. Later moest zoveel vaart worden verminderd, dat nog net gestuurd kon worden en met een vaart van 1 mijl per uur op de Dopplerlog gingen we de nacht in. Behoudens erg zwiepen van het schip over zijn grote lengte en normaal water overnemend, hield de 'Laconica' zich goed. De moeilijkheid is alleen, dat door haar enorme grootte men het schip niet meer zo goed kan aanvoelen en het gedrag is dan ook, dat men als het ware als een eiland door het water gaat, met daardoor overall branding rondom. Ook is het moeilijk te schatten aan wat voor krachten het geheel blootstaat. De maan belichtte dit toneel sinister en toen ik dan ook de derde stuurman vroeg wat hij er van vond, zei deze: 'Beangstigend', wat een juiste definitie was. De nacht duurde lang en pas in de loop van de volgende dag werd het weer iets beter en kon langzamerhand de vaart weer worden opgevoerd. Volgens de weerberichten kwamen we langzaam uit de invloedssfeer van

'Hurricane Kurt' en nu leek het er op dat we de rest van de reis redelijk weer zouden hebben. Boven Saint John, onze bestemming, was nog wel een melding van een kleine storing, doch deze trok weg in Noordelijke richting, zodat hierin geen kwaad werd gezien. Het weertype bleef echter ruw en uit de volgende weerberichten bleek, dat deze nieuwe depressie nu meer onze richting uitkwam en dat 'Kurt' stationair was geworden. Daar echter de voorspelde windsnelheden van deze tweede depressie niet bijzonder hoog waren, werd de toestand niet als ernstig gezien; bovendien moesten we richting Saint John, dus daar kon ook weinig aan worden gedaan.

80 mijl per uur

Na een periode van weersverbetering begon het harder te waaien en duidelijk was te merken, dat we nu in het gebied van de tweede depressie kwamen. Dit liep na een halve dag uit tot een volledige orkaan, met windkracht 12. Het bleek, dat de beide depressies elkaar gingen beïnvloeden en de 'Laconica' zat net in het meest ongunstige gebied. Dit noemt men het Fujiwhara of interaction effect' en dit komt in de gebieden rond Japan vaker voor.

De gehele zee was wit van het schuim, maar de golven waren langer dan bij de eerste storm. Met 50 omwentelingen kon nog net worden gestuurd, maar hierbij maakten we wel een vaart over de achterstevan van 1 mijl per uur. Door de enorme zeeën aan dek sloeg de bakboordsstatietrap

uit de klampen en toen getracht werd om voor de zee weg te draaien met het doel lij te maken om de boel te klaren, bleek dat met windstoten van 80 mijl per uur, het schip niet rond wilde komen. Na een begin van de zwaai in de goede richting, met het roer aan boord en opgevoerde omwentelingen van de schroef, ging het schip halverwege in tegengestelde richting weder oploeven.

In deze omstandigheden was het enige verstandige om zo voorzichtig mogelijk deze storm af te rijden, met een zo gunstig mogelijke positie van het schip ten overstaan van de zee en er het beste van te hopen. Op zulke momenten wordt het je duidelijk, dat een nieuw schip zoals de 'München' binnen de kortste keren met man en muis kan vergaan en dat dan ook hulp van buiten af onmogelijk is. Je bent op je zelf aangewezen. ETA's en performance komen dan op de tweede plaats.

Het schip hield zich echter prima en in de loop van de volgende dag kon reeds bij veel betere weersomstandigheden worden bijgedraaid om de schade op te nemen. De bakboordsstatietrap was geheel afgescheurd en verdwenen; andere schade viel best mee, wat verbuigingen aan stutten en railingswerk.

Hierna werd koers gezet naar Saint John, alwaar we arriveerden met 4½ dag vertraging, met een hernieuwd respect voor de kracht van de zee en voor mij een veilig vertrouwen in het schip.