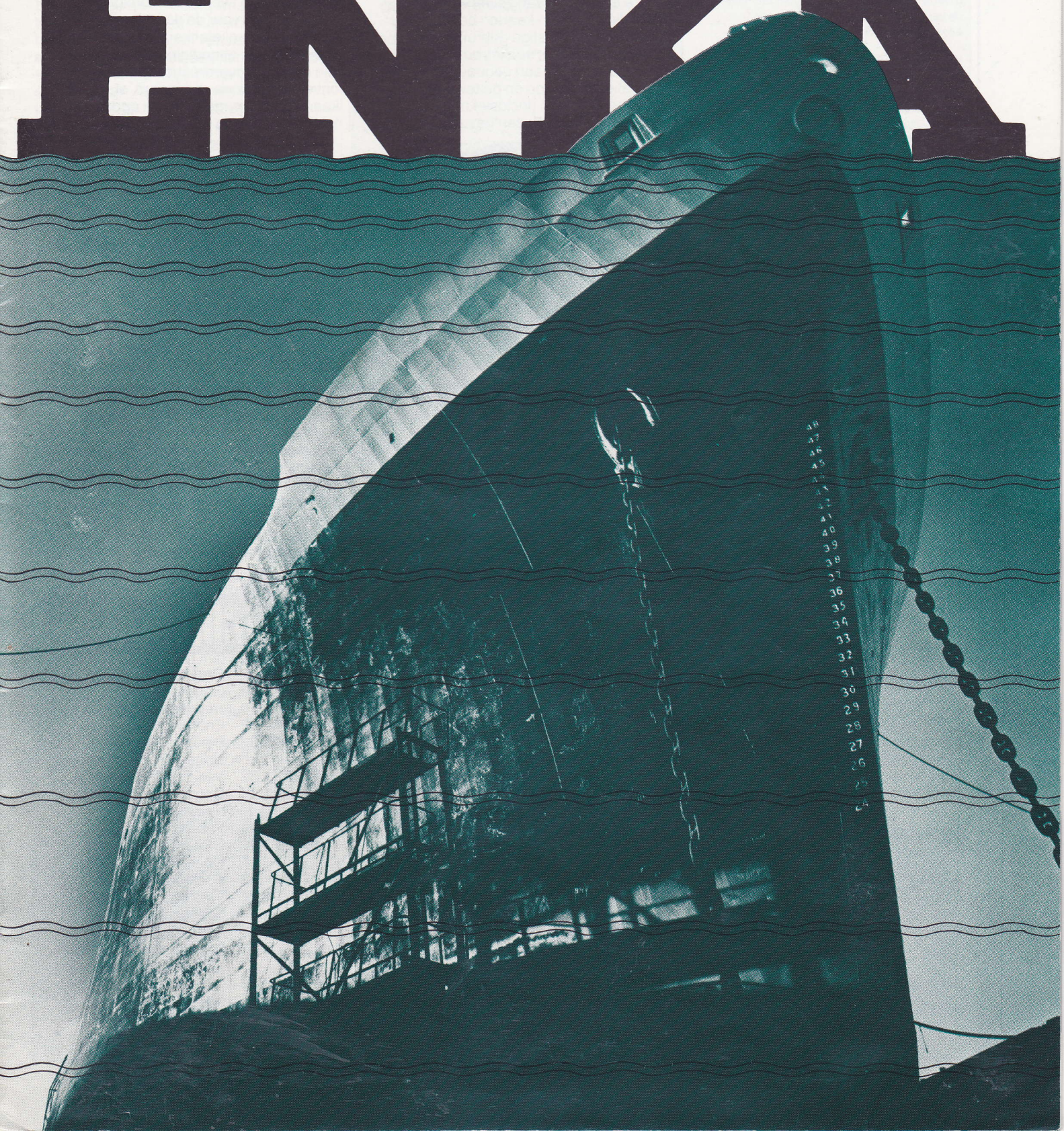


SCHEEP



ENTIKA

21e jaargang
nummer 7
maart 1982



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Eenentwintigste jaargang, nummer 7
maart 1982

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, Coolingsingel 119,
Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement
Schip en Ka'.

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

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties
Shell-foto's of tekeningen.

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

Vormgeving
Tijl Den Haag

Druk
Tijl Zwolle bv

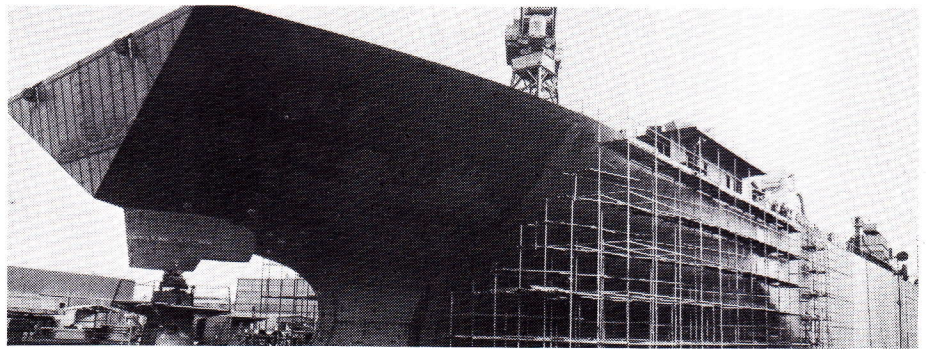
IN DIT NUMMER

OR Vloot	4
OVST	7
Dokken 'nieuwe stijl'	8
Verlof	10
Schoon Schip	12
Personalia	14
Afscheid	16

Eindelijk . . . een doop

Lang geleden is het alweer, dat er een
doop van een nieuwbouwschip voor onze
vloot plaatsvond. Op 24 april a.s., een
zaterdag, zal de eerste smeerolietanker,
de 'Caurica', worden gedoopt en –
onvoorziene omstandigheden
voorbehouden – tewatergelaten.
Bij zo'n doop worden door de werf (zij zijn
gasheer) heel wat gasten genood.
Autoriteiten, leveranciers,
onderaannemers, eigen personeel en
vele anderen die direct bij de bouw
betrokken zijn. Maar ook een aantal van
onze employés, van zowel vloot als wal,
is welkom. Er zijn kaarten beschikbaar
voor de 'toekomstige gebruikers' van het
schip die, elk met één introducé(e), voor
die zaterdag worden genood. Zij zullen
niet alleen de doop en de tewaterlating
kunnen bijwonen (inclusief nuttiging van
de gebruikelijke glazen gevuld met al of

niet geestrijk vocht) maar hun zal ook een
koud buffet worden aangeboden.
Grote vraag is: wie komen hiervoor in
aanmerking? De meest eerlijke manier
van verdeling der kaarten lijkt het verloten
onder gegadigden. Daarom: stelt u
belang in bijwoning van de plechtigheid
bij RSV in Heusden (doop omstreeks 11
uur), geeft uw naam en adres dan
schriftelijk op aan sectie DFP/4. Dit geldt
voor zowel verlofgangers van de vloot als
walemployés die hiervoor belangstelling
hebben. Sluitdatum is 31 maart a.s.
Daarna vindt, onder toezicht van enkele
leden van de ondernemingsraad,
verloting van de kaarten plaats.
Hebt u medio april géén uitnodiging
ontvangen, dan bent u – helaas –
uitgeloot. Een tweede kans volgt in
augustus a.s. voor de doop van de
tweede smeerolietanker.
Overigens: de uitnodiging zal *op naam*
zijn en is *niet* overdraagbaar. Bent u dus
onverwachts toch verhinderd, stuur uw
kaart zo snel mogelijk terug, opdat wij een
'reserve' gelukkig kunnen maken.



Walbaan

In ons september nummer brachten wij
de omscholing tot
automatiseringsdeskundige binnen Shell
onder uw aandacht. Aangezien Shell
Nederland Informatieverwerking (SNI) dit
jaar nog enkele cursussen zal starten,
waarbij Shell-personeel welkom is, willen
wij u nogmaals wijzen op deze bijzondere
mogelijkheid. Bijzonder, omdat men op
deze wijze toegang krijgt tot een zowel in
omvang als in complexiteit snel groeiend
vakgebied waar voor hen die een nieuwe
uitdaging aandurven en kunnen goede
carrièremogelijkheden liggen. Na een 9
maanden durende cursus (waarvan 6
klassikaal en 3 'on the job') gaat men –
indien de cursusresultaten positief zijn –
als programmeur of applicatie-ontwerper
over in dienst van een van de
Shell-maatschappijen. Om tot deze
cursus te worden toegelaten dient men de
selectieprocedure (waaronder een test
om de aanleg voor dit vak te toetsen)
goed te hebben doorstaan en over de
goede motivatie en interesse te
beschikken.
Aangezien voor de op 1 juni a.s. te starten
cursus de selectie-interviews in maart en
april gehouden worden dienen
geïnteresseerden zich zo spoedig
mogelijk te melden bij de heer J. B.
Kerkhoven (tel. 010-696141) of de heer
M. Pronk (tel. 010-696139). Kandidaten
onder ons walpersoneel zouden gezocht
moeten worden in de salarisgroepen 5
t/m 10, onder ons vlootpersoneel in de

rangen jongere 1e stuurlieden/2e
werktuigkundigen tot en met 4e
stuurlieden/5e werktuigkundigen. Het
minimale opleidingsniveau dat vereist
wordt is Havo, met het accent op
wiskunde en Engels. In het
november-nummer van Shell Venster is
een reportage over deze opleiding – die in
Utrecht wordt gegeven – opgenomen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1812	12.1.82	Gages en over- werktarieven Chin.sch.
1813	14.1.82	Energiepiraten
1814	18.1.82	Berichtgeving aflos- singen (PCOR)
1815	21.1.82	Veiligheidscommissie
1816	28.1.82	Opgave aangelopen havens (PCOR)
1817	27.1.82	Vacatures (PCOR)
1818	28.1.82	Organisatie sectie Operations (PCOR)
1819	29.1.82	Koersen
1820	29.1.82	Verslag overlegver- gaderingen (PCOR)
1821	2.2.82	Form 35 (PCOR)
1822	2.2.82	Samenstelling nieuwe OR (PCOR)
1823	2.2.82	Controle hulpmotoren (PCOR)
1824	3.2.82	Afsluiters
1825	3.2.82	Radiobeachting Ned. Koopv.schepen

De marathon is gelopen

Op 1 februari jl. was het dan zover. Het tellen van de stemmen van de kandidaten voor de nieuwe ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. kon beginnen. Een tijdrovend karwei waar de leden van de verkiezingscommissie de gehele dag druk mee bezig zijn geweest. Uur na uur verstreek. Er werd geturfd, geteld, gerekend, gecontroleerd en nog eens gecontroleerd. De spanning steeg. Wie zouden er per 1 maart a.s. de nieuwe OR van ons bedrijf gaan vormen?

Het verloop van de telling was een beetje te vergelijken met een marathonloop. Aan het begin, na het legen van de stembussen, stonden alle kandidaten nog als één grote groep bij elkaar bij de startlijn. Maar na het openen van de enveloppen en het noteren van de stemmen op de turflijsten werd gaandeweg duidelijk dat een paar kandidaten van het grote peloton 'wegliepen'.

Soms werden deze koplopers even ingehaald maar toch hielden enkelen een duidelijke voorsprong. Jammer dat er, ondanks de uitgebreide instructies, toch foutief ingevulde stembiljetten bij waren. Ze werden onverbiddelijk terzijde gelegd. Een paar cijfertjes:

Het deelnemingspercentage aan de stemming in groep A (officiëren), B (scheepsgezellen) en C (walpersoneel) bedroeg resp. 72,6%, 57,8% en 91,5%

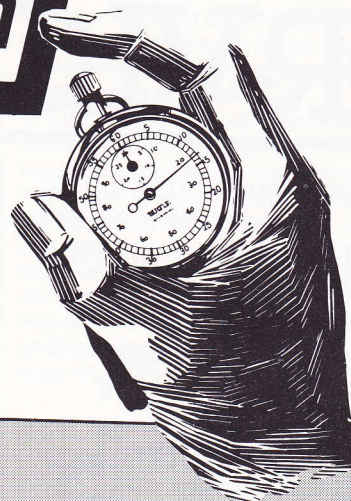
Het aantal ongeldige stembiljetten was in groep A: 31, groep B: 25 en in groep C: 2 stuks.

Hieronder treft u in alfabetische volgorde de namen aan van degenen die per 1 maart a.s. voor een periode van drie jaar zitting zullen gaan nemen in de nieuwe Raad alsmede de namen van enkele 'reserves' (ter opvulling van eventuele vacatures). In feite staan alle niet gekozen kandidaten 'reserve'. We volstaan echter met het noemen van de eerste 2 in de desbetreffende groep.

In groep A heeft 1e stuurman B. J. H. Wortelboer, in verband met een komende overplaatsing, zijn kandidatuur ingetrokken. Zijn plaats wordt nu ingenomen door hoofdwerktuigkundige C. L. Fehrmann. Ook in groep B is een wijziging gekomen. Doordat scheepsgezel A/W P. M. van der

Toorn de dienst der maatschappij heeft verlaten komt op zijn plaats bediende A. Vrolijk.

Gedurende de eerste week van maart gaan de leden van de nieuwe raad op retraite. Tijdens deze dagen zullen de onderscheidene functies in de OR, de OR-commissies en de afvaardiging naar de Centrale Ondernemingsraad worden vastgesteld.



Groep A (officiëren)

Naam	Rang	Aantal stemmen
J. R. Alisma	hoofdwerktuigkundige	263
J. de Jong	gezagvoerder	339
R. Jousma	gezagvoerder	250
W. Kalkman	1e stuurman	209
J. A. van Kesteren	1e stuurman	206
S. Neeleman	hoofdwerktuigkundige	254
J. H. S. van der Pas	2e werktuigkundige	209
E. S. Petrusma	2e werktuigkundige	277
R. Romijn	4e werktuigkundige	222
J. R. Spoelstra	3e werktuigkundige	248
F. A. M. Vergroesen	2e werktuigkundige	219
B. J. H. Wortelboer	1e stuurman	242

Reserves

C. J. Fehrmann	hoofdwerktuigkundige	203
R. W. Overdijkink	1e stuurman	202

Groep B (scheepsgezellen)

A. G. Freeth	hoofd voeding	84
H. A. Groenendijk	hoofd voeding	117
W. W. Huygen	hoofd voeding	102
P. M. van der Toorn	scheepsgezel A/W	96
R. P. L. Verhoeve	scheepsvoorman	118
T. H. van Vlijmen	scheepsvoorman	164

Reserves

A. Vrolijk	bediende	80
K. G. J. Schefferlie	alg. scheepsvakman	76

Groep C (walpersoneel)

	Sectie	
J. van Duuren	DFMO/5	87
C. M. A. de Goey	DFF/4	90
P. J. Huigen	DFMO/8	72
Mw. E. M. Koot	DFF/DFP	67
Mw. H. P. J. Kosten	DFF/5	80

Reserves

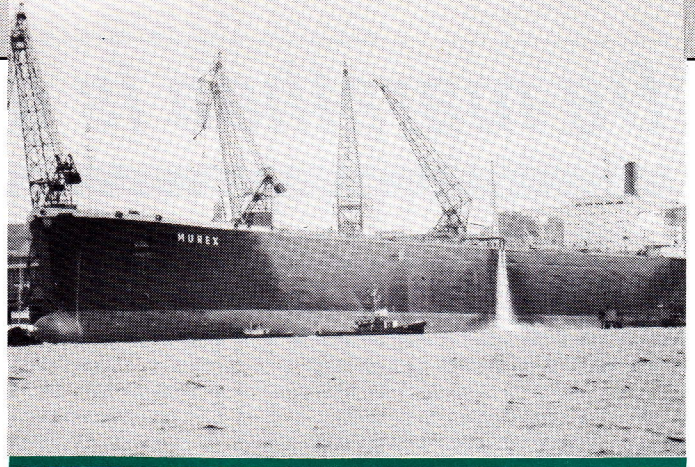
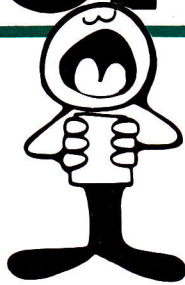
J. C. C. Naerebout	DFMO/7	64
J. B. M. Ouwens	DFMD/1	50

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

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

OR-VLOOT



De vergaderingen op 21 en 22 januari jl. vormden de afsluiting van de 3-jarige zittingsperiode van de vorige O.R.-vloot. Tevens de laatste O.R.-vloot-vergaderingen – althans in die vorm – want sedert 1 maart jl. is de samensmelting van O.R.-vloot en O.R.-wal een feit. Een gedeelte van de overlegvergadering met de bestuurder, de heer Rasterhoff, vond reeds gezamenlijk met de O.R.-wal plaats. Dit als voorloper op de huidige situatie, waarin vertegenwoordigers van zowel vloot als wal in één raad zijn verenigd (zie publikatie elders in dit blad over de nieuwe ondernemingsraad).

Alvorens de gezamenlijke overlegvergadering te openen stond de voorzitter een ogenblik stil bij het overlijden van onze medische adviseur, de heer Engelsma. Rasterhoff: 'Niet alleen een bekwaam arts, maar ook een bijzonder mens. Hoe groot de waardering voor hem en zijn werk was bleek wel uit de belangstelling bij het afscheid dat wij van hem namen. Moge ook dit zijn echtgenote tot troost zijn'.

Sociaal beleid

Binnenkort zal in een extra editie van dit blad het 'Sociaal Jaarverslag' over 1981 verschijnen. Daarin wordt tevens opgenomen de samenvatting van een notitie aan de ondernemingsraden, een soort discussienota eigenlijk, omtrent het voorgenomen sociale beleid over het thans lopende jaar en daarna. Zonder op die publikatie vooruit te willen lopen is het goed te vermelden wat voor vragen de O.R. op de januari-vergadering hieromtrent stelde en wat de antwoorden van de bestuurder en het hoofd van de afdeling personeel daarop waren.

- qua training van het vloot- en walpersoneel zal 1982 zeker geen achteruitgang geven. Wel verschuivingen, omdat het trainingsprogramma nu eenmaal wordt afgesteld op de specifieke eisen die op een bepaald moment gelden. Nieuw zal bijvoorbeeld zijn een chemicaliëncursus (voor gezagvoerders en 1e stuurlieden) vanwege het in de vaart brengen van de eerste nieuwe produktentanker.
- de doelstelling van de maatschappij, kortweg 'trachten van het door de Groep

en derden benodigde transport een zo groot mogelijk aandeel te verzorgen' is reëel: elk procent dat wij erin slagen onze prestaties te verhogen en onze kosten te verlagen draagt daartoe bij en verhoogt onze overlevingskansen.

- doorstroming naar hogere functies zal in 1982 niet in alle rangen mogelijk zijn. Ondanks de vele overplaatsingen, o.a. naar Tunirex (zo'n 35 man, waarvan in januari reeds 9 waren aangewezen) is en blijft er een overschot in sommige rangen. In dit verband blijft gelden wat ook in de Nieuwjaarsrede werd gezegd, dat flexibiliteit en mobiliteit van het personeel vereist zijn.

Als er een mogelijkheid tot overplaatsing is en men weigert vanwege een verhuizing, benadeelt men niet alleen de maatschappij en andere collega's, maar ook zichzelf.

- daarbij blijft het zaak het evenwicht in het personeelsbestand te handhaven. Onbepert overplaatsen van voornamelijk jonge werktuigkundigen (waar de meeste vraag naar is) kan het evenwicht qua leeftijdsopbouw en ervaring voor de toekomst verstoren.

- aantrekken van LTS'ers en MTS'ers als scheepsgezel is een mogelijkheid, maar impliceert bijscholing gedurende 3 maanden. Dit om voor 'erkenning' als geïntegreerd scheepsgezel in aanmerking te komen. En dit houdt de maatschappij tegen dergelijke jongelui in grote aantallen in dienst te nemen.

- een specifieke taakstelling als beoordelingsbasis geldt reeds lang voor walemployés en is ook voor de vloot gewenst. Te beginnen bij gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen (zie ook het artikel 'dokken, nieuwe stijl' elders in dit blad) zal dit ook aan boord naar lagere rangen – als deeltaak – mogelijk moeten blijken.

- ten aanzien van het voornemen van de maatschappij ook in 1982 de communicatie met het personeel vertegenwoordigende organen, zoals ondernemingsraad en vakbonden, goed en zakelijk te houden, werd opgemerkt dat als vertegenwoordigend orgaan niet de vereniging van hoofdwerktuigkundigen van Shell Tankers wordt beschouwd. Immers, de statuten van deze vereniging vermelden als één van de doelstellingen haar visie neer te leggen bij de bestaande overlegorganen (zoals o.a. de ondernemingsraad).

N.B. Een rapport dat de O.R. van deze vereniging ontving over ontwikkelingen bij

'Murex' wordt opslagschip bij Tunesië

rationalisatie in de bedrijfsvoering in de G. H. V is danook door de O.R.-vloot rechtstreeks beantwoord.

PLA

Punten behandeld naar aanleiding van het in de januari-editie gepubliceerde PLA-artikel, alsmede diverse andere zaken betrekking hebbend op dit project zoals die ter tafel kwamen, zijn hieronder samengevat.

- De O.R. meent dat de in het bewuste artikel gemaakte opmerking, dat door het relatief hoge verloop onder de scheepsgezellen de gemiddelde kwaliteit slechts zeer geleidelijk toeneemt, deprimerend werkt voor de wel geschikte en trouw blijvende gezellen. Licht dit trouwens niet aan de aannames, aan gebrek aan carrière-mogelijkheden of aan onvoldoende beloning, zo vroeg de O.R. zich af.

Compliment. In antwoord hierop maakte onze directeur gewag van de door de agent in Malta tegen hem gemaakte opmerking, dat de gezellen aan boord van de aldaar dokkende 'Fossarus' en 'Fossarina' met kop en schouder uitstaken boven hetgeen de agent elders gewend was te ontmoeten. Een compliment dat de heer Rasterhoff ter plaatse aan betrokkenen zelf heeft overgebracht.

'Fossarus' en 'Fossarina' gecomplimenteerd



Overigens: carrièremogelijkheden zijn er wel degelijk voor hen die bijvoorbeeld na zo'n 10 jaar vaartijd overplaatsing naar Pernis ambiëren. Maar te velen verlaten de dienst binnen zo'n vijf jaar. En dat is er de oorzaak van dat de kwaliteit slechts heel geleidelijk toeneemt. De instelling van jonge scheepsgezellen is kennelijk niet, wat bij de meeste officieren wel het geval is, dat zij een langdurige of blijvende carrière op zee zoeken. En zo is de opmerking in het in januari gepubliceerde PLA-overzicht ook bedoeld. Van maatschappij-zijde wordt alles gedaan om binding te krijgen. Daarbij niet alleen een sociaal-integratieproces, maar gelijke voorwaarden als de officieren, zoals lidmaatschap Shell Pensioenfonds, 13e maand enz.

- Het 'Flammulina' project kan pas worden geëvalueerd na rapportage door de scheepsleiding en gesprekken met de betrokken plussers; op z'n vroegst medio 1982. Bij het aanwijzen van de bemanningsleden zijn de criteria geweest: vakbekwaamheid, ervaring, bereidheid en geloof in het project zelf.
- Gevraagd naar de resultaten met het 'eigen' budget aan boord van de 'Fulgur' en de 'Niso' leek het niet mogelijk een definitief oordeel te vellen voordat de jaarcijfers 'hard' zijn. Maar de resultaten zijn tot nu toe zeker bemoedigend. In ieder geval wordt op die wijze ook kostenbewustzijn aan boord gekweekt.
- Plussers worden nu, na de ingestelde verplichte rapportage door de scheepsleiding, in toenemende mate in

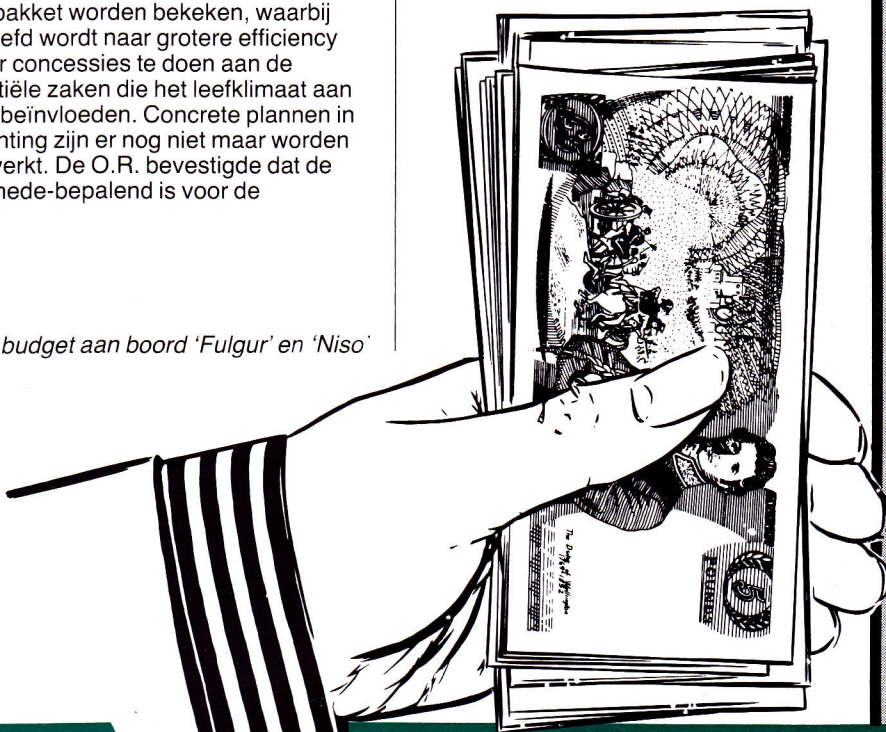
de 'tegen'-rang tewerkgesteld.

- Bij de vele zaken die in 1981 met de PLA-commissie zijn besproken, is o.a. de civiele dienst ter sprake geweest. Het verzoek vanuit deze commissie om ook aandacht te besteden aan de C.D. zal zeker worden opgevolgd. Daarbij realiseert de maatschappij zich ten volle dat de C.D. een verzorgende functie heeft en dat een deel van de taken gebonden is aan het totaal aantal opvarenden. Ook in het door een stagiaire van de Hogere Hotelschool gemaakte rapport na zijn reizen aan boord van diverse schepen, staan punten die het overwegen waard zijn. Daarom zal in 1982 het C.D. takenpakket worden bekeken, waarbij gestreefd wordt naar grotere efficiency zonder concessies te doen aan de essentiële zaken die het leefklimaat aan boord beïnvloeden. Concrete plannen in die richting zijn er nog niet maar worden uitgewerkt. De O.R. bevestigde dat de C.D. mede-bepalend is voor de

leefbaarheid aan boord en was van mening dat zij nimmer bij een andere dienst moet worden ondergebracht, noch geheel noch gedeeltelijk.

- Ook al worden al deze punten samengevat onder PLA, ter vergadering kwam nogmaals duidelijk naar voren, dat het onjuist is te stellen dat PLA een aparte vloot zou vormen. PLA is een ontwikkeling, die op het ene schip meer kan worden doorgevoerd dan op het andere. Zo zal bij het bemannen van de nieuwe smeeroleschepen ook naar andere zaken worden gekeken dan alleen maar PLA-ervaring, waaronder ook de

Eigen budget aan boord 'Fulgur' en 'Niso'



Cursus technische handvaardigheid stuurlieden



algehele ervaring nodig voor een nieuw schip, dat ongetwijfeld op z'n eerste reizen extra aandacht vraagt. Een aantal toekomstige opvarenden zal trouwens binnenkort al bij de afbouw worden tewerkgesteld opdat zij bij de oplevering schip en uitrusting reeds kennen.

- Een van de grotere successen bij het spreidingsbeleid van PLA is het geven van een voedingbudget aan de individuele schepen. Dat in een enkel geval het budgetcijfer hoog is, zegt op zichzelf niets. Veelal, maar niet altijd, blijkt dit bij evaluatie later te zijn veroorzaakt door gedwongen aankoop in dure havens. Zo lang de ingekochte hoeveelheden juist zijn, is dit dan ook acceptabel. Vrijheid van scheepsleverancier kiezen kan niet zonder meer worden gegeven. Immers, later verrekende kwantumkortingen leveren heel andere prijzen op dan ter plaatse gelden. Wel wordt rapportage omtrent alternatieve leveranciers op prijs gesteld.

Training/opleiding

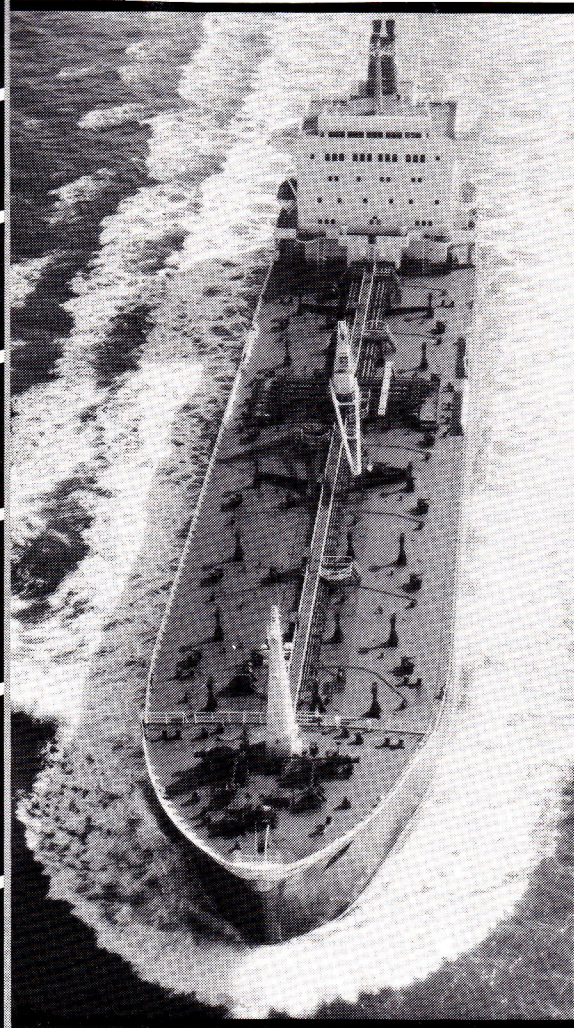
Inmiddels heeft evaluatie van de vier in 1981 gehouden werkoverlegcursussen plaatsgevonden. Dit was niet alleen op basis van het verslag van de

cursusleiding, maar ook op basis van door cursisten in de eindopdracht weergegeven wensen en opmerkingen. Besloten is met deze cursussen door te gaan, zij het dat in het programma enkele wijzigingen zijn doorgevoerd. Aan het begin van de cursus zal door een lid van het management team de maatschappijvisie ten aanzien van werkoverleg worden uiteengezet. Daarbij wordt ook ingegaan op reeds naar voren gebrachte wenselijkheid ook het werkoverleg met de walorganisatie te verbeteren. Aan het eind van de cursus zal iemand van fleet management aanwezig zijn om de tijdens de conferentie opgekomen vragen te beantwoorden.

Ondanks het aanvankelijke voornemen ook eigen mensen als begeleider van de cursus in te schakelen, is men thans algemeen van mening dat het beter is om ook de volgende cursussen te doen plaatsvinden met begeleiders die hierin ervaring hebben en ook over de nodige theoretische kennis beschikken.

De cursus technische handvaardigheid voor stuurlieden zal in de toekomst weer worden gehouden als daar behoefte aan is. Wat dit betreft is het nodig dat de leiding aan boord, via de conduites, duidelijke indicaties heeft voor wie dit gewenst lijkt. Trouwens, op het gebied van training en opleiding in het algemeen zijn meer en duidelijker signalen van de

'Flammulina' project



leiding aan boord gewenst. Dat na een cursus de 'follow-up' aan boord, dus het in praktijk brengen van het geleerde, ook noodzakelijk is, moet voor een ieder duidelijk zijn.

Ook training aan boord van groepen nieuw aangenomen scheepsgezellen onder leiding van een mentor wordt in 1982 voortgezet. Deze training draagt ertoe bij de kwaliteit van het werk hoger op te voeren.

'Acteon'

Zoals uit berichtgeving in 'Nieuws van Shell Tankers' alsmede uit de pers reeds bekend, zijn aan boord van de 'Acteon' door de douane van Bangladesh goederen aangetroffen die kennelijk clandestien aan land zouden worden gezet.

Ofschoon sensationele berichten in sommige kranten aanduiden, dat de opvarenden bewegingsvrijheid was ontzegd, is dit geenszins het geval geweest. Fleet Manager Busker slaagde er, na zijn overkomst, snel in de zaak op te lossen, waarna het zijn regelmatige dienst Singapore-Chittagong kon hervatten.

Eigen schepen/schepen in beheer

Gevraagd naar de verwachte verhouding tussen eigen schepen (dus in eigendom van STBV) en schepen in beheer (dus eigendom van andere Shell-maatschappijen of derden, maar door onze rederij bemand, enz.) legde de bestuurder uit dat – sprekende over 1986 – het natuurlijk moeilijk was vaste percentages op te geven. Ook in de toekomst gaat het erom wie het schip 'het beste kan managen', d.w.z. per ton/mijl de beste prestatie levert tegen de laagste kosten. Daarin liggen onze overlevingskansen.

Slotwoord

Aan het eind van de vergadering, de laatste van de 3-jarige zittingsperiode, bracht Hans Baard namens de leden aan bestuurder en het hoofd van de afdeling personeel dank uit voor het goede en zakelijke overleg en het walpersoneel voor de ondervonden medewerking. Hij memoreerde hoe – in totaal 5½ jaar O.R.-vloot – met drie directeuren (Brouwer, Van Heeswijk en Rasterhoff) besprekingen hadden plaatsgevonden. Niet alle verwachtingen van de leden van de ondernemingsraad zijn gerealiseerd, maar er is altijd genoeg begrip ondervonden om vertrouwen in de toekomst te hebben. Daarbij wenste hij de nieuwe raad, die nu èn vloot èn wal vertegenwoordigt, alle succes. De bestuurder waardeerde deze woorden bijzonder. De periode dat hij met de raad heeft mogen samenwerken is relatief kort geweest. Daarbij heeft hij zich gerealiseerd dat het O.R.-werk voor de leden niet altijd even gemakkelijk was. Hij bedankte hen voor hun positieve bijdrage en zei met optimisme de volgende zittingsperiode met voor een deel nieuwe O.R.-leden, tergemoot te zien.

O.R.-ALLERLEI

- Zowel de na de verkiezing van de nieuwe O.R. plaatshebbende retraite, overplaatsingen naar andere Groepsmaatschappijen, het selecteren van officieren voor eventuele overplaatsing naar Tunirex en het daadwerkelijk beschikbaar stellen, veelal op korte termijn, van de gekozenen leidt ertoe dat, tijdelijk, het aflosschema lichtelijk is verstoord. Dat wil zeggen dat wijzigingen op korte termijn doorgevoerd zullen moeten worden, niet dat gemiddelde dienstperioden weer langer worden. De bestuurder vroeg hiervoor begrip, waarbij de aandacht erop werd gevestigd dat middels een PCOR de vloot hiervan al op de hoogte is gesteld.

- Vanwege de komst van een nieuwe gemeenschappelijke ondernemingsraad voor Shell Tankers hebben de CDA's van de O.R.-vloot en -wal een aantal adviezen aan de leden van de nieuwe raad opgesteld. Deze betreffen o.a. de bezetting van het toekomstige secretariaat, vertegenwoordiging in de Centrale Ondernemingsraad, het werk van de commissies, enz.

- De directie zal in de toekomst niet alleen jubilarissen (met echtgenote) bij 25 dienstjaren voor een lunch uitnodigen, doch ook degenen van vloot en wal die er 35 jaar op hebben zitten.

- Voorgelegd werd het overzicht 4e kwartaal met de lengte van de dienstperioden officieren. Slechts één overschrijding i.v.m. stafpositie werd hierin gerapporteerd, een toenemend aantal 'privé'-verzoeken en voor de rest duidelijke daling in lengte. Zoals ter vergadering werd opgemerkt, begint personeelsoverschot duidelijk waarneembaar te worden. Aangezien de productie van dergelijke overzichten nog vrij tijdrovend is, ging de O.R. ermee akkoord deze te staken.

- Het dienstreglement voorziet in rustperioden na een lange vliegreis indien men hierom verzoekt. Echter, het komt ook voor dat door vertragingen aansluitingen worden gemist, die ertoe leiden dat men vele uren verloren doorbrengt, nog afgezien van de kans dat men niet meer tijdig het schip bereikt. De ondernemingsraad vroeg zich af of de maatschappij in zo'n geval duidelijker instructies zou kunnen geven hoe te handelen.

(N.B. Gezien de veelheid van onvergelykbare situaties lijkt dit niet mogelijk en moet vertrouwd worden op de ervaring en vindingrijkheid van onze personeelsleden).

- Gevraagd werd met het secretariaat van de O.R. te bespreken welke regels kunnen worden gesteld (overigens zonder administratieve rompslomp) voor iemand die aan het begin van de maand huiswaarts keert maar geen geld meer kan opnemen.

(N.B. Hierbij zij opgemerkt dat in het algemeen mag worden verwacht – wat de meesten ook doen – dat men tevoren enig geld voor de thuisreis reserveert en dat met het noemen van deze mogelijkheid dit probleempje de wereld uit is.)

Toen 20 jaar geleden onze Ontspanningsvereniging Shell Tankers werd opgericht had waarschijnlijk niemand kunnen voorzien dat er heden ten dage zoveel moeite moet worden gedaan om bij voorbeeld een feestavond tot een geslaagd feest te maken. Want wat eens een redelijk bloeiende vereniging mocht worden genoemd, met een aardige hoeveelheid geslaagde activiteiten, is nu niet meer dan een voortborduurself op 'wat eens was'.

Een der meest actieve bestuursleden, Rinus van Lier, heeft nog vorig jaar getracht onze vereniging wat nieuw lever ingeblazen te krijgen door een circulaire aan alle STBV-werknemers te zenden met het verzoek onze O.V.S.T. enige steun te geven. De reden hiervoor was een grote terugloop in het aantal aanmeldingen voor ongeacht welke georganiseerde dag of avond. Het resultaat van deze 'ledenwerfactie' was enorm, d.w.z. ± 100 van onze collega's werden lid van onze ontspanningsvereniging. En daar zijn wij deze collega's dankbaar voor. Maar helaas was het daardoor bij het bestuur gewekte optimisme, namelijk dat er dan ook meer belangstelling zou worden getoond voor komende activiteiten, voorbarig. Want nadat het bestuur zich had gebogen over de mogelijkheden voor het vieren van het 20-jarig bestaan van de O.V.S.T. in de vorm van een feestavond op 16 januari jl. moest zij zich troosten met het feit dat

zich voor deze avond slechts 92 personen aanmeldden. Het bestuur was de mening toegedaan dat een feestavond, die – grotendeels gratis – in de Rotondezaal van Restaurant Engels (wat een gezellige zaal is) met een gezellige band – de 'Fantasia's' – wordt gehouden en waarbij er keus is uit een portie kaas en/of paté in de loop van de avond, op een redelijk succes kon rekenen. Ook de garderobe was vrij en een ieder kreeg bij binnenkomst een kopje koffie aangeboden, waarbij men tevens werd voorzien van 3 consumptiebonnen voor even zoveel drankjes. En dat alles onder het genot van afwisselende muziek, waarop men zijn dansplezier kon beleven.

Dat wij al met al van een geslaagde avond kunnen spreken hebben wij in de eerste plaats aan onze directie te danken, want die heeft dit feestje voor ons mogelijk gemaakt door haar financiële bijdrage. In de tweede plaats aan de gezellige sfeer, die de 71 aanwezigen al etend, dansend, drinkend en pratend schiepen. Voor hen was het 1 uur geworden voordat zij er erg in hadden. Zo moesten velen zich nog haasten naar de trein, want ook dat was erg gunstig: het Centraal Station is naast de deur! De grootste teleurstelling op deze avond was echter dat, ondanks dat er meerdere

aanmeldingen waren, toch slechts twee (ja twee!) vlootleden op deze feestavond acte de présence gaven. In een volgende circulaire aan onze leden willen wij daarom een formulier bijsluiten waarop kan worden ingevuld wat de reden was voor deze slechte opkomst. Graag zouden wij namelijk in de toekomst weer een dergelijke avond organiseren (misschien in een andere samenstelling) maar dan moeten wij wel kunnen rekenen op een grotere opkomst en dat kan alleen als we van de wensen van de leden op de hoogte zijn.

Hopelijk krijgt u door de op deze pagina afgedrukte foto's een indruk van de sfeer op de voorbije feestavond. De zaal was gezellig ingericht, met zitjes met parasols en in het midden een bar en op speciale tafels de plateaus met vele soorten kaas en paté met toast en stokbrood.

Wij geloven als bestuur van onze O.V.S.T. te mogen zeggen dat de avond door de aanwezigen over het algemeen zeer werd gewaardeerd en dat om vele redenen. Het is echter de grotere belangstelling en grotere opkomst die een dergelijke avond ook in de toekomst weer rechtvaardigen, hetgeen eveneens slaat op de overige door ons regelmatig georganiseerde avonden, zoals bowling, klaverjas en bingo.

Graag tot ziens!

Bestuur O.V.S.T.



DOKKEN

'nieuwe stijl'

Eind augustus gingen mededelingen uit naar de vloot en aan de walsecties, waarin werd aangekondigd dat een werkgroep, onder leiding van M. A. Busker, zich ging buigen over alle aspecten verbonden aan het dokken van onze schepen. In de daarna

volgende edities van 'Schip en Ka' kwamen wij reeds tweemaal terug op de doelstelling van en de gemaakte voortgang door deze werkgroep. De lijst van aanbevelingen (die inmiddels ook door de directie

zijn geaccepteerd) brengt in wezen grote veranderingen teweeg. Niet in het dokken zelf, wél in de voorbereiding, begeleiding en afwikkeling van dit regelmatig terugkerend gebeuren met onze schepen. Zij leiden tot dokken 'nieuwe stijl'.

Zo'n werkgroep krijgt bij de instelling een aantal referentietermen mee die voor de niet-direct betrokkenen wat koeltjes overkomen. Maar in wezen omvatten zij een werkgebied, waar vlootdiensten en diverse walsecties ten nauwste bij betrokken zijn. Die referentietermen waren:

1. Een onderzoek in te stellen naar de ervaringen opgedaan bij de dokkingen van de 'Daphne', 'Lepton', 'Dallia' en 'Felipes'.
2. Tegen de achtergrond van de hierboven bedoelde ervaringen de bij Shell Tankers B.V. in gebruik zijnde dokkingprocedures te evalueren.
3. Na te gaan of de bestaande taakverdeling alsmede de daarbij behorende verantwoordelijkheden en bevoegdheden optimaal zijn geregeld.
4. Voorstellen te doen om te komen tot een samenstel van procedures, taakverdeling, verantwoordelijkheden en bevoegdheden, die optimale dokkingresultaten mogelijk maken.

Dat doorlichten van enkele dokkingen gaf een aantal verrassingen. Achteraf is het

gemakkelijk kritiek te leveren, maar daar ging het niet om. Waar het wel om draaide was dat een aantal onplezierige ervaringen bij het dokken van schepen nu eens door een werkgroep gedegen zouden worden doorgelicht. Op die manier zou dan kunnen worden nagegaan hoe het bij voorbeeld komt, dat in menig geval de dokkosten aanmerkelijk hoger zijn dan aanvankelijk gepland. Wanneer de oorzaken aldus boven water waren gekomen, kon de werkgroep aanbevelingen doen aan welke aspecten van het dokgebeuren meer aandacht moet worden geschonken.

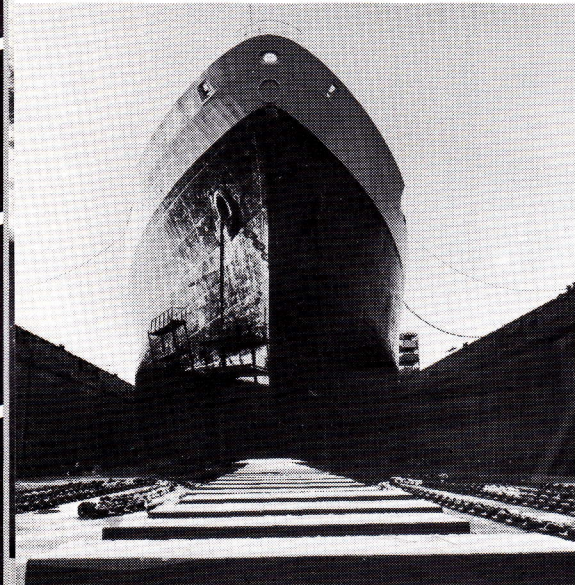
De oorzaken

De werkgroep, waarin vertegenwoordigers waren opgenomen van de operationele, technische en financiële hoek van ons bedrijf, en die assistentie kreeg van vele varende collega's, is diep gedoken in de mogelijke oorzaken. Daarbij bleek, dat met het opstellen van de gedetailleerde Workorders Drydock (WOD's) veelal gewacht wordt tot vlak vóór het daadwerkelijke dokgebeuren, terwijl een redelijk inzicht in het dokgebeuren reeds aanwezig dient te zijn zo'n 12 maanden vóór het dokken. Dit hoeft geen 'nattevingerwerk' te zijn. Door gebruik te maken van de bij een vorige dokking opgedane ervaring, de ervaringen met zusterschepen en periodieke systematische inspectie kunnen zeer veel uit te voeren werkzaamheden met een redelijke mate van zekerheid worden voorspeld en worden opgenomen in de begroting. Vaststaat dat het tijdig en op grond van alle beschikbare informatie opstellen van WOD's in de loop der jaren aan belangrijkheid heeft gewonnen, doch niet die systematische benadering heeft gekregen als het verdiende. Daarnaast past ook kritiek op de kwaliteit van de WOD's zoals die soms werden ontvangen; met summiere of geheel ontbrekende omschrijvingen kom je niet ver.

Op die WOD's willen we nog even terugkomen. Om een van de vier

dokkingen maar eens te pakken (en niet eens de ongunstigste): tot de formele sluitingsdatum – drie maanden vóór de dokking – werden 82 WOD's ontvangen. Weliswaar grotendeels vlak voor de sluitingsdatum, maar, enfin, ze waren binnen. Daarna – schrik niet – kwamen er nog 62 stuks (om van de 'additional's' niet eens te spreken), maar toen was ook bekend welke hoofdwerktuigkundige en gezagvoerder tijdens de dokking aan boord zouden zijn. Dit was voor de werkgroep een schokkende ervaring.

Ook onzekerheid ten aanzien van de werf waar zal worden gedokt zal voortaan zoveel mogelijk moeten worden tegengegaan. Want net zo goed als het pas laat inzenden van de WOD's, brengt ook die onzekerheid nog een extra kostenpost teweeg, namelijk transportkosten. Wanneer tijdig bekend is waar zal worden gedokt, tevens bekend welke vervangingen enz. er nodig zullen zijn, kunnen al het materiaal en de benodigde onderdelen bijtijds, per voordelige gelegenheid, worden afgezonden. Is een en ander pas in een



laat stadium bekend, dan komen er extra transportkosten bij. Soms hebben die meer dan f 400.000 in één jaar belopen! Maar ook hier geldt, dat aan de onzekerheid ten aanzien van de werkkeuze pas een eind kan worden gemaakt, als de WOD's tijdig bekend zijn. Immers, de aard en hoeveelheid van de uit te voeren werkzaamheden is mede bepalend voor de werkkeuze.

Wie het voorgaande goed tot zich heeft laten doordringen, kan daaruit concluderen, dat de late inzending van WOD's, een taak van degenen die aan boord dienst doen, een belangrijke oorzaak van de hoge kosten en te lange duur van de dokkingen is geweest. Maar ook in de walorganisatie zijn verbeteringen nodig, aldus de werkgroep in haar eindrapport.

Te weinig zijn de dokkingen in het verleden geanalyseerd. Te weinig ook is om nadere uitleg van ingezonden WOD's gevraagd of, van de andere kant bezien, is de man aan boord op de hoogte gesteld van waar hij nou juist bijzonder op moet letten.

Hoewel de vastgelegde procedures voor een dokking volledig zijn omschreven, blijkt nogal eens van die procedures te zijn afgeweken en dat er onvoldoende overleg is geweest tussen alle bij het dokken betrokken functionarissen. Vastgesteld is wel door de werkgroep dat het leeuwedeel van de werkzaamheden die tijdens de dokkingen van de vier in de inleiding genoemde schepen is gebeurd, werkelijk nodig was. Met andere woorden: er is geen geld besteed aan overbodige zaken, maar het heeft wel meer gekost dan bij een betere planning, d.w.z. een meer tijdige inzending van de WOD's, nodig was geweest. En dit is doodzonde omdat het onze concurrentiepositie verzwakt.

Continuïteit

We schreven in de vorige editie onder de kop 'Continuïteit' al hoe nodig het was gebleken om ten behoeve van betere prestaties van een schip grotere continuïteit door te voeren, te beginnen met de vier toprangen op de L-klasse schepen. Die grotere continuïteit zal zeker ook vruchten moeten afwerpen bij toekomstige dokkingen. Wie het beleid aan boord, inclusief het onderhoud, bestiert, zal eerder dan voorheen het geval was doordrongen raken van de noodzaak tijdig de werkorders uit te maken als hij weet, dat hij aan boord blijft *tot en met de komende dokking*. Ook zal hij eerder, bij langere wachtperiodes, laten overhalen met eigen mankracht of met een daartoe aangevraagde werkploeg en aldus de doklijst korter maken.

De gewenstheid van een en ander zal reeds vóór de indiensttreding op het betrokken schip tijdens de 'briefing' worden besproken. Dit is een taak van de walorganisatie, met name van Operations, te zamen met de dokvoorbereiders en dokinspecteurs. Reparatiewerk aan boord dient ook door de wal mogelijk te worden gemaakt door tijdige verstrekking van materiaal, enz. Bij

de 'debriefing', dus na elke aflossing, zullen gezagvoerder én hoofdwerktuigkundige gezamenlijk moeten verklaren waarom in bepaalde gevallen een en ander niet is geschied. Niemand zal zich voortaan tegen de doktijd kunnen beroepen op het onbekend zijn met de toestand aan boord. Ook de walman niet. Immers, er is voortdurend contact mogelijk geweest tussen alle bij het schip betrokkenen. De lijst van schepen in het DFM-organisatieschema (zie februari-editie) wijst hem zonder meer aan. 'Operations' zal dus ook tot taak hebben te letten op tekortkomingen in de WOD's, zowel wat betreft hoeveelheid als kwaliteit ervan.

Zowel de mannen aan boord als die aan de wal zijn dus verantwoordelijk verschuldigd over hetgeen wel of niet is gebeurd. Of wel of geen WOD's zijn uitgemaakt, voldoende of onvoldoende gegevens aan het schip zijn verstrekt, of de gebudgetteerde bedragen wel of geen goede indicatie gaven voor de totale dokkosten.

Nauwere banden

Dat niet alleen met de nautische en technische inspecteurs van Operations, maar ook met de dokinspecteurs nauwere banden nodig zijn, is uit het onderzoek zonneklaar naar voren gekomen.

Een dokinspecteur dient waar nodig en mogelijk zich geruime tijd vóór een dokking ook zelf aan boord nog op de hoogte te stellen, aanvullende informatie ter plekke te vragen. Bovendien dient hij tijdens een dokking nog meer dan voorheen na te gaan hoe bij voorbeeld



het staalwerk is; indien mogelijk dient hij zelf reeds metingen te verrichten. Dergelijke metingen zijn niet altijd mogelijk tijdens de vaart, vanwege de IG-installatie, maar dat wil beslist niet zeggen, dat de scheepsstaf daarom niet op het staalwerk dient te letten. Zij dienen ook instructies te krijgen waarop precies te letten, ook op moeilijk bereikbare plaatsen. Staalwerk vernieuwen is bijzonder kostbaar en wil men derhalve een meer accurate begroting van de dokkosten bereiken, dan dient het staalwerk daarbij ten volle te worden betrokken.

De resultaten moeten door de dokinspecteur worden verwerkt in de Condition Appraisal en in zijn recommendaties voor de volgende dokking.

Ook ervaringen met de diverse werven, de ontwikkeling van de prijzen en 'condition appraisals' van voortstuwingsinstallaties en werktuigen, dit laatste te zamen met de scheepsstaf, moeten nauwer worden betrokken bij het opstellen van de te verwachten dokkosten.

De verantwoordelijkheid voor de te budgetteren bedragen en voor de uiteindelijk uitgegeven bedragen zal voortaan berusten bij de dokafdeling. Dus niet meer, zoals voorheen, budgetteren door de ene afdeling en het uitgeven door de andere.

Ook de financiële afdeling wordt nauwer betrokken bij het dokgebeuren. Met name bij de afwikkeling van de kosten. Zij zijn het die, uiteraard op basis van eventuele toelichting door de betrokken inspecteurs, de rekeningen van de werf bekijken en eventueel daarover onderhandelen. Om hierbij grotere zekerheid te verschaffen zullen de dokinspecteurs er nauwlettend op moeten toezien dat, voordat zij de werf verlaten, overeenstemming is bereikt over ten minste de technische omschrijving van verrichte werkzaamheden. Onder andere met het oog hierop zullen hun richtlijnen binnenkort worden uitgebreid.

Kortom: het dokgebeuren dient zorgvuldiger te worden gepland, mede met de inbreng van de scheepsstaf. Daarna dient de doklijst met de werf te worden besproken, opdat de haalbare doktijd zo nauwkeurig mogelijk kan worden geschat.

Dat daarbij een duidelijke planning wat betreft de inzet van het scheepspersoneel tijdens het dokgebeuren onontbeerlijk is, zal duidelijk zijn. Eventueel zal ook de personeelsafdeling tijdig moeten worden ingeschoren, gezien de mogelijke noodzaak extra mensen aan boord te plaatsen en ook om beleidsverstoringen tijdens de dokking door aflossingen te voorkomen. Mocht tijdens de dokking extra werk nodig zijn, dan dient de inspecteur zich eerst van de financiële consequenties daarvan op de hoogte te stellen en ruggespraak met kantoor te houden. Overschrijdingen als in het verleden zijn voorgekomen behoren dan definitief tot het verleden en STBV is er een sterker en beter bedrijf van geworden.

Er zijn in het recente verleden verzoeken geweest om nu eens duidelijk uit de doeken te doen welke verlofaanspraken men heeft en hoe het verloftegoed wordt opgebouwd. De gehele verloffregeling is weliswaar neergelegd in het dienstreglement (hoofdstuk E), maar de toch wel officieel klinkende terminologie van zo'n reglement maakt voor sommigen de zaak nog niet overduidelijk. Onze sectie Arbeidsvoorwaarden heeft een en ander samengevat in een 'vraag-en-antwoord' verhaal. Aan de hand daarvan kan men zelf nauwkeurig nagaan of de berekening van het verloftegoed door het kantoor klopt. Leidt dit tot een andere uitkomst dan in de verlofbrief vermeld, dan kan uiteraard contact daarover met de sectie DFP/3, toestel 6110, worden opgenomen.

Wat wordt verstaan onder actief dienstdoen?

In eerste instantie de dagen waarop aan boord is dienst gedaan. Verder de dagen die onmiddellijk daaraan voorafgaand of daarop volgend in het buitenland zijn doorgebracht, zoals reisdagen, dagen aan de wal in verband met wachten op inschepping of repatriëring en arbeidsongeschiktheid.

Waarom wordt gesproken van 'samengesteld verlof'?

Er zijn twee soorten verlof, die bij elkaar opgeteld, het samengesteld verlof opleveren. Het ene is het periodiek verlof. Dit is vergelijkbaar met de jaarlijkse vakantie waarop werknemers in Nederland recht hebben. Daarnaast is er het compensatieverlof. Dit is voor de zeevarende een compensatie in vrije tijd voor de zaterdagen, zondagen en de op andere dagen vallende feestdagen die hij aan boord of aan de wal buitenslands doorbrengt.

Het aantal kalenderdagen samengesteld verlof na een vol jaar actief dienst doen is vermeld in artikel E.1 van hoofdstuk E van het dienstreglement. Dit aantal kalenderdagen is afhankelijk van de lengte van het laatste dienstverband, de leeftijd en wat betreft de officieren ook van de rang.



Hoe kan ik mijn verlofaanspraken berekenen?

Door het aantal dagen te tellen dat na het laatste verlof actief is dienst gedaan. Zijn dit te zamen bij voorbeeld 125 dagen dan bedraagt het verloftegoed over die periode $125/365 \times$ het aantal dagen samengesteld verlof waarop men over een vol jaar actief dienst doen volgens het dienstreglement aanspraak heeft.

Hoeveel bedraagt het compensatieverlof?

Dit is vastgesteld op 158 kalenderdagen voor ieder vol jaar actief dienst doen. In dit aantal is naast de compensatie voor de zaterdagen en zondagen begrepen een compensatie voor de 7 jaarlijkse feestdagen (artikel A.1 sub C dienstreglement), voor zover die niet op zaterdag of zondag vallen.

Ook is er rekening mee gehouden dat er één keer per 4 jaar sprake is van een schrikkeljaar en dat er met een zekere regelmaat 53 zaterdagen of zondagen in een jaar vallen.

Een gemiddeld kalenderjaar telt 365,25 kalenderdagen en is onderverdeeld in 254,89 werkdagen, 104,36 zaterdagen en zondagen en 6 op maandag tot en met vrijdag vallende feestdagen.

Er moeten dus $104,36 + 6 = 110,36$ week-end en feestdagen in werkdagen worden gecompenseerd. Dit komt overeen met $365,25/254,89 \times 110,36$ of 158,14 kalenderdagen.

Hoeveel bedraagt het periodiek verlof?

Dit is het verschil tussen het aantal kalenderdagen samengesteld verlof volgens het dienstreglement en de 158 kalenderdagen compensatieverlof. Is het aantal dagen samengesteld verlof bijvoorbeeld 216, dan bedraagt het deel periodiek verlof $216 - 158 = 58$ kalenderdagen.

Wordt er ook verlof opgebouwd tijdens perioden dat niet actief wordt dienstgedaan?

Dit is inderdaad het geval. Er wordt periodiek verlof toegekend over perioden van arbeidsongeschiktheid in Nederland, over een periode van tewerkstelling aan de wal in Nederland als deze langer dan 1 maand voortduurt en over perioden waarin men een studie-uitkering geniet. Is men echter langer dan 2 jaren onafgebroken arbeidsongeschikt dan wordt slechts periodiek verlof toegekend over de eerste 2 jaren.

Hoe worden de aanspraken op periodiek verlof berekend?

Voor de berekening van het periodiek verlof wordt ervan uitgegaan dat dit wordt

genoten na 365 kalenderdagen actief dienstdoen en 158 kalenderdagen compensatieverlof of wel na 523 kalenderdagen. Voor elke dag waarover aanspraak bestaat op periodiek verlof wordt dan $1/523$ deel daarvan opgebouwd. In het voorgaande voorbeeld dus $1/523 \times 58$ dagen = 0,1109 dag.

Wordt er verder nog extra verlof toegekend?

In artikel E.2 is geregeld dat in principe na een dienstperiode *aan boord* van 4 maanden samengesteld verlof wordt verleend. Wordt de dienstperiode *aan boord* door bedrijfsomstandigheden langer dan deze 4 maanden, dan worden voor elke volle week overschrijding 2 kalenderdagen extra verlof toegekend. Een korte overschrijding van minder dan een week leidt dus niet tot extra verlof. Geen proportionele toekenning vindt plaats voor gedeelten van een week overschrijding, terwijl ook reisdagen e.d. buiten beschouwing blijven. Overschrijding als gevolg van een desbetreffend verzoek van de medewerker leidt niet tot toekenning van dit extra verlof.

Hebben wij nu alle verlofaanspraken gehad?

Nog niet helemaal. Er is nog een mogelijkheid maar die zal in de praktijk zelden voorkomen. Als namelijk in Nederland aan een cursus wordt deelgenomen die ook op zaterdag en/of zondag zou worden gegeven, dan wordt voor elke zaterdag of zondag dat dit het geval is $1\frac{1}{2}$ kalenderdag compensatieverlof toegekend.

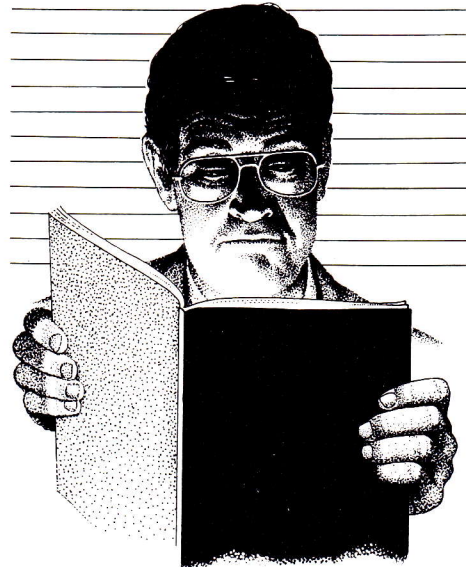
Stelt de maatschappij mij op de hoogte van mijn verloftegoed?

Inderdaad. Zodra iemand na een periode van actief dienstdoen in Nederland terugkeert stelt de maatschappij het verloftegoed vast en deelt dit met een zogenaamde 'verlofbrief' mee.

Dit tegoed kan zijn samengesteld uit:
– resterend verloftegoed bij aanvang van de actieve periode;
– samengesteld verlof opgebouwd tijdens de actieve periode;
– eventueel extra verlof wegens overschrijding van de 4-maanden periode aan boord door bedrijfsomstandigheden.

Waardoor kan een resterend verloftegoed bij aanvang van de actieve dienstperiode ontstaan?

In de verlofbrief, die na het einde van de actieve periode wordt toegezonden, is het verloftegoed op het moment van terugkeer in Nederland vermeld. Men kan daaruit zelf de einddatum bepalen. Tegen die datum kan tewerkstelling worden verwacht. Afhankelijk van het



tijdstip waarop het schip waarvoor u bent bestemd in een haven is, zal de datum van vertrek enkele tot meerdere dagen voor de einddatum van het verlof liggen.

Leidt opschorting verlof tijdens de walperiode tot opschuiving van de einddatum?

In hoeverre monstere[n], in opdracht op kantoor komen, kort verzuim, volgen van cursussen etc. leidt tot opschuiving van de einddatum van het verlof is afhankelijk van de voor U geplande datum van herplaatsing. Opschuiving zal zeker plaatsvinden bij langere ziekteperiodes. Overigens wordt in dit verband opgemerkt dat arbeidsongeschiktheid tijdens verlof wettelijk niet tot opschorting van verlof hoeft te leiden. Binnen de koopvaardij is evenwel afgesproken dat opschorting van verlof plaatsvindt als de arbeidsongeschiktheid 5 dagen of langer duurt.

Leidt opbouw van periodiek verlof tijdens de walperiode tot opschuiving van de einddatum?

Periodiek verlof tijdens een walperiode, zoals over perioden van arbeidsongeschiktheid in Nederland, tijdelijke tewerkstelling aan de wal en betaald studieverlof, behoeft – evenals dat elders in de koopvaardij gebruikelijk is – in principe niet in diezelfde walperiode, maar in de eerstvolgende te worden verleend.

SCHOON SCHIP

SBS

In de SBS-serie (de Shell Briefing Service) is wederom een nieuwe uitgave verschenen, ditmaal over energie. Juist nu energie bijzonder in de belangstelling staat, zal de Nederlandse versie, getiteld 'Energie in kort bestek' veel belangstelling trekken. De brochure bevat acht grafieken met bijbehorende tabellen over zaken als olie-, gas en kolenreserves, vraag naar en aanbod van energie, produktie, reserves en inkomsten van de OPEC-landen en de opbouw van de consumentenprijs van een vat OPEC-olie. Ook in het Engels verkrijgbaar, dan getiteld 'Energy profile'. Van beide uitgaven zijn exemplaren naar de schepen verzonden, terwijl uit de informatiestand op de 6e etage vrijelijk een exemplaar kan worden genomen.

Reünie

Het bestuur van de Reünisten Hogere Zeevaartschool Den Helder verzocht ons bekend te maken, dat op vrijdag 2 april a.s. een reünie wordt georganiseerd. De ontvangst begint om ca 16.00 uur op de school, met koffie en gebak. Daarna op weg naar het nieuwe internaat voor bezichtiging en de aansluitende maaltijd. Vanaf 21.00 uur staan de visserijschool en het gymlokaal ter beschikking respectievelijk als rustige ruimte om bij te praten en als dansruimte, waarvoor een band is ingehuurd. De bijdrage voor de reünie is gesteld op f 30 per persoon, 'all-in'. De bedoeling is dat reünisten vanaf het moment dat zij op school arriveren tot het einde, dat rond 1.00 uur 's morgens kan liggen, de beurs in de zak houden.

Voor diegenen die van ver komen en in Den Helder wensen te overnachten, bestaat wellicht de mogelijkheid tot overnachting in het woongebouw. Daar dit echter gelimiteerd is, verdient het aanbeveling hierover zo spoedig mogelijk met de directie van de school contact op te nemen. Aanmeldingen postbus 276, Den Helder, postrekening 1557392 t.n.v. penningm. verg. Reünisten H.Z.V.S., Kerkgracht 12, Den Helder.

Vijf cent hoger

Aan prijsverhogingen ontkomt niemand. Ook de bezoekers van de lunchkamer in het Shell Gebouw aan het Hofplein moeten meer betalen voor hun lunch. Maar de verhogingen zijn zeer bescheiden te noemen, ongeveer een cent of vijf per artikel. Sommige prijzen zijn ongewijzigd gebleven. En dan te bedenken dat er na 1976 geen aanpassing van prijzen meer heeft plaatsgevonden (behalve de artikelen op dagprijs-basis zoals fruit, e.d.).

Kolenvloot in Rotterdam

Binnen een maand de gehele Shell-kolenvloot in Rotterdam. Op 22 januari jl. meerde de 'Tectus' af op de Maasvlakte. Een week later was dit het geval met de 'Tricula', direct gevolgd door het zusterschip, de 'Tribulus'. Beide laatstgenoemde schepen zijn recentelijk gebouwd in Korea voor Shell Tankers U.K. Ook onze 'Tagelus' heeft de steven naar Rotterdam gewend. Het schip is daar in februari binnengelopen. Het zal niet vaak voorkomen dat vier Shell drogeladingschepen binnen zo'n kort tijdsbestek in een en dezelfde loshaven liggen afgemeerd.

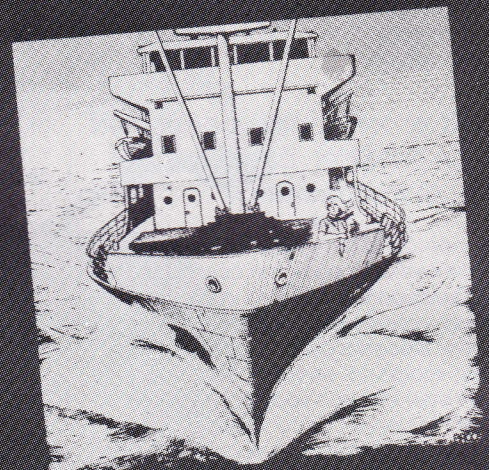
'Als zeemansvrouw aan boord . . .'

Aldus de titel van een handig boekje, geschreven door Monique Willemse en uitgegeven door het Nederlands Maritiem Instituut naar aanleiding van het STANSS-project. Aardige tips staan erin waar elke meevarende echtgenote die voor het eerst met manlief het ruime zeesop kiest, iets van kan meepikken. Maar, zoals het Maritiem Instituut zelf zegt in het slotwoord: 'Het is best mogelijk, dat u vanuit uw instelling kritische kanttekeningen maakt bij dit verhaal' . . . 'Toch zullen de

meesten – zij het soms slechts op bepaalde punten – dingen herkennen, dingen misschien in een ander licht zien. Nu, als dit inderdaad het geval is, dan beantwoordt dit boekje al aan zijn opzet'.

Wie een exemplaar ervan in z'n bezit wil hebben, kan hierom vragen via toestel 6127 zolang de voorraad strekt.

Als zeemansvrouw aan boord . . .



door Monique Willemse

SCHOON SCHIP

Blauwe zaal

Niet een ieder zal bekend zijn met wat vroeger de 'gastenkamers' werden genoemd. Enkele kleine kamers waren het, achter de PR-zaal, waar tijdens de lunchpauze gasten werden ontvangen. Deze kamers zijn nu gerenoveerd. De eersten die de zaal in gebruik namen waren de afscheid-nemende zeevarenden van onze maatschappij op 28 januari jl. Dat van een metamorfose kan worden gesproken is niet overdreven. Met recht worden de diverse kamers, die dank zij de vouwanden tot één geheel kunnen worden samengevoegd, de 'blauwe zaal' genoemd, welke kleur overheerst doch het geheel een bijzonder cachet geeft.

Radio Medische Dienst

Wij ontvingen een overzicht van de door de RMD gedurende 1981 verstrekte medische adviezen ten behoeve van zieke en gewonde schepelingen. In 539 gevallen werd vorig jaar een beroep gedaan op de bij deze dienst aangesloten artsen. De adviezen gingen naar schepen van de grote handelsvaart, kleine handelsvaart, visserij, sleepvaart en binnenvaart. Het aantal advies-vragende schepen neemt nog steeds toe. De hoeveelheid eerste adviezen en vervolg-adviezen was in 1981 ruim twee en een half maal zo hoog als in 1967. Tussen de vele schepen die de Radio Medische Dienst oproepen zagen we 31 keer een naam van een STBV-schip genoemd.

Kinderbijslag

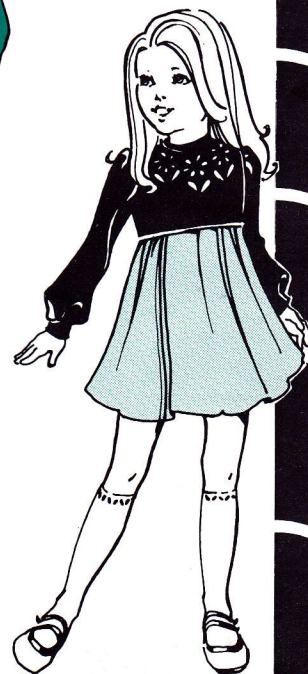
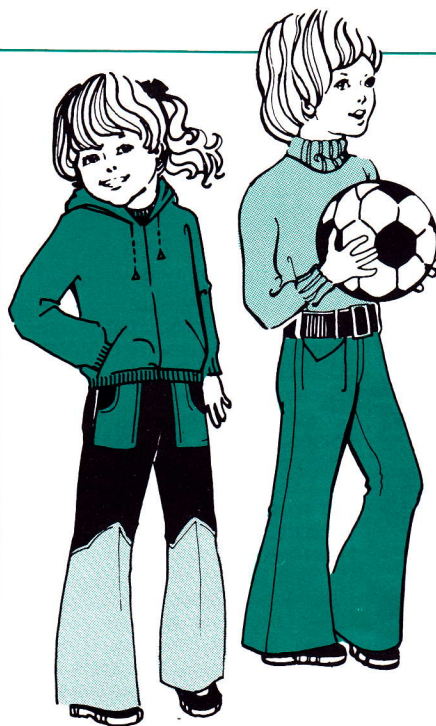
Vanaf 1 januari 1982 aan de verzorgende ouder

M.i.v. 1 januari jl. is de kinderbijslagwet ingrijpend gewijzigd. Vanaf die datum zal voortaan de verzorger in de eerste plaats aanspraak op kinderbijslag kunnen maken. Dit betekent dat in vrijwel alle gevallen belangrijke veranderingen zullen plaatsvinden in de procedure van het aanvragen van kinderbijslag bij de Raad van Arbeid. De voornaamste wijzigingen houden het volgende in:

1. Bij samenloop van aanspraken tussen enerzijds een verzorgende ouder en anderzijds een onderhoudende (alimentatieplichtige) ouder gaan de aanspraken van de verzorgende ouder voor. Deze situatie kan zich met name voordoen ingeval van echtscheiding of duurzaam gescheiden leven.

De ouder die de kinderen verzorgt dient m.i.v. het eerste kwartaal 1982 zelf de kinderbijslag aan te vragen. Dat de verzorgende ouder voortaan voorrang heeft op de onderhoudende ouder betekent overigens niet dat deze laatste geen recht op kinderbijslag meer heeft. Dit is van belang indien de alimentatie betalende ouder opnieuw huwt of gaat samenwonen. Bij de vaststelling van de gezinsgrootte van het nieuwe gezin kunnen namelijk de kinderen uit het vorige huwelijk meetellen, hetgeen tot gevolg heeft dat in het nieuwe gezin aanspraak bestaat op een hogere kinderbijslag.

2. De huidige situatie waarbij in een gezin met kinderen veelal de man de kinderbijslag aanvraagt, is ook gewijzigd. M.i.v. het eerste kwartaal 1982 zullen de



aanspraken van de vrouw namelijk voorgaan. Dit betekent dus dat bij samenloop van aanspraken tussen twee verzorgende ouders, die samen één huishouding vormen (huwelijk of anderszins) voortaan *de vrouw in plaats van de man de kinderbijslag dient aan te vragen*. Overigens staat het de vrouw hierbij vrij om de kinderbijslag rechtstreeks door de Raad van Arbeid op de bank- of girorekening van haar echtgenoot te laten overmaken.

Nadere inlichtingen met betrekking tot de gewijzigde aanvraagprocedure kunt u verkrijgen bij uw Raad van Arbeid.

Gehuwd:

28.01.82: E. Meyer, 4e wtk, met mw. I. Meyer.
 28.01.82: P. H. Bastin, 5e wtk, met mw. A. Val.
 29.01.82: A. C. J. J. van Unen, 5e wtk, met mw. I. Schenkel.
 30.01.82: C. J. Wijngaarden, 3e stm, met mw. M. Soeterbroek.
 05.02.82: P. C. Jansen, sch. vakman 2w, met Mw. Verburg.
 12.02.82: J. Wolrabe, bediende, met Mw. Gonnessen.

Geboren:

21.01.82: Christiaan Johannes, zoon van J. J. Smit, 2e stm. en mw. G. C. Smit-van 't Wout
 23.01.82: Stefan Corniz, zoon van W. I. van der Burght, 3e wtk. en mw. M. A. A. van der Burght-Haek
 28.01.82: Mathijs Ruurd, zoon van R. Romijn, 4e wtk. en mw. C. M. Romijn-Bierman

Aflossingen:

gezagv.: J. van Beele, H. W. Vermaas, J. Verhoeven, P. F. L. Schölvincq, A. Post, R. Knol, G. Verbrugh, B. Ritman, M. Hus, C. Wolse, J. de Jager sr., J. H. A. Budding;
1e stl.: A. J. Both, J. G. Wientjes, F. Kuyt, G. Buma, C. D. Kromhout, A. T. van Es, J. M. Huygens, R. Agema, A. L. M. van Dun, G. van der Oord, G. Zoetendal, H. Sieders;
2e stl.: A. Breevaart, P. J. F. Steenbergen, J. S. de Vos, J. C. Hilberding, A. A. F. van der Markt, E. J. G. Kraszewski;
3e stl.: R. van der Bos, D. F. A. Maljers, H. J. Otte, G. E. H. Gerritsen, D. van der Heul, C. F. T. Smit, R. J. M. Herbes, W. J. Levering, C. Groenendaal, P. D. Blok, H. J. M. van der Sijp.
4e stl.: K. H. M. Smulders, R. de Leur, P. Vermaas, T. Bussink, J. H. van Zanden, H. G. van Boxtel;
stag. stl.: H. T. J. Meyer, P. J. Veldhuizen, H. J. Pietersma, M. Punter;
radio-off.: A. Akkerman, J. C. A. Alfrink, P. M. Summers, J. A. Griffioen, D. Bins, J. J. Maassen, S. Mason, H. J. van Homoet, M. Dijkman;
hfd. wtk.: W. G. van der Velden, J. G. Bron, K. L. Schuring, F. Bakker, H. Kuyper, H. Blaauw, R. M. F. van den Berg, C. H. de Koning, F. G. Krijgsman;
2e wtk.: K. L. J. Aertssen, J. Klemann, J. A. de Groot, J. E. A. Westerbeek, G. J. A. de Ruiter, M. J. Parent, J. L. de Bondt, A. J. Verkerk, A. de Jong;
3e wtk.: R. F. Hamar de la Brethoniere, J. G. van der Poel, W. P. N. Kramer, L. J. Criens, J. C. Ranshuysen, P. J. W. Hoogendoorn;
4e wtk.: T. E. Westra, R. M. van Schaik, J. M. G. M. van Kooten, J. C. Boogaarts, J. A. C. Gerretse, J. Marijs;
5e wtk.: F. C. H. Roete, D. Hemstra, A. M. van der Marel, A.

F. den Hengst, P. R. Kesting, P. J. Hanemaayer, W. J. D. M. Gakes, G. M. J. Welten, A. M. P. Dekker, G. Ipreburg, J. T. G. Verwey, M. P. Kesting, L. van der Woerd, N. A. Hoek, R. G. Kooiman, A. M. M. Duijn;
sch. voorman.: M. H. Grootveld, C. F. M. Hartman;
sch. vakman 1.: L. A. T. Blankemeyer, M. Temmerman, R. Vijlbrief;
sch. vakman 1w.: G. van Osselen, A. C. Hasenbalg;
sch. vakman 2w.: G. B. Wekking, J. A. Huissoon, W. Steensma, B. J. Huizinga, A. Hartsuiker, M. Prins, R. D. Crenia de long, J. Buis, E. Wuestman;
alg. sch. vakman.: A. Bravenboer, R. F. Huysers, J. J. Donleben, H. H. van Oostrum, C. Luykenaar, M. Kumentas, H. J. van Zoggel, H. J. Mensinga, J. J. F. M. Coppelmans, L. R. Stevens, I. Snoek, A. C. Kusters, B. A. Amstelveen, R. A. Curial, L. J. Afink, G. H. Clever, J. P. W. Dallmeyer, C. Vogelzang;
sch. gezal a/w.: R. E. Riedewald, M. G. W. Koomen, J. J. van der Kley, F. Kromjongh;
aank. sch. vakman.: R. T. Ringelberg, G. Ammeraal, J. R. van Engel, A. Sumantri, H. Noordam, H. Oosterhof, L. T. A. C. Roodakker, A. W. Weerheim;
aank. sch. gezal a/w.: J. H. G. M. Coppelmans, A. Pervoost, M. R. Muller, M. Meelis, A. J. de Gooyer, H. C. J. van Laarhoven, A. van Eysden;
hoofd voeding.: J. M. Maaskant, P. C. Bergmans, W. G. Meuleman, J. Roosenburg, H. W. J. van Haarst, H. Otter, G. H. H. Lammers;
sch. kok.: T. de Vos, R. Bakker;
aank. kok.: D. S. A. de Jong, E. M. Stolk;
hoofdbediende.: H. Moes, J. L. F. Romen, W. D. Anthonio, H. J. Denies, J. Breyer;
bediende.: W. J. Fenstra, A. M. M. Wintjens, M. P. H. M. Coppelmans-Couwenberg, C. J. A. W. M. Buenen, J. G. M. Sanders, A. D. Pattiiha, M. F. Velsink;
bediende a/d.: A. W. E. Jansen;
jongen a/w.: R. C. Pronk, M. H. H. Bosch, R. Mammen, T. van Vessem, R. van der Blom, F. Smagge, R. H. G. Smeysters, G. M. J. van Miltenburg;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
 1e stm. C. P. C. van Goethem, 4e stm. G. J. de Jong, radio-off. H. S. H. de Jong, sch. vakman 2w H. C. A. Muller;
m.s. Acila:
 2e stm. A. L. M. Nagelkerke, 4e stm. H. Brugts, sch. vakman 2w F. S. J. van Rossum;
m.s. Acmaea:
 1e stm. B. J. H. Wortelboer, wnd. 3e stm. F. B. A. van der Elsen, radio-off. W. Schelling, hfd. wtk. F. L. Alexandre, 4e wtk. G. R. Spijkerman, sch. vakman 1w J. Heeren, S. Y. Tijmsa;
m.s. Cinulia:
 3e stm. R. I. de Roos, 4e wtk. A. J.

Leget, sch. vakman 1w D. Kipperman, sch. vakman 2w J. H. Wisse;
m.s. Dallia:
 gezagv. P. Janssen, 1e stm. M. A. D. Hartlief, 4e stm. G. Y. Bouma, hfd. wtk. L. C. Spoon, wnd. 4e wtk. K. H. Lughart;
m.s. Daphne:
 gezagv. J. E. Dekker, 1e stm. D. C. Tazelaar, 4e stm. F. T. G. J. Mulder, 2e wtk. R. J. Bosman, M. F. Koens, 5e wtk. D. J. Galama, stag. wtk. R. A. J. de Vries, H. R. Gallis, R. A. Huting, H. Oudenes, J. van der Ster, M. P. van Tuyl, P. Verhoef, W. Verschuure, sch. voorman P. van der Toorn, sch. vakman 1w J. J. van Triet, sch. vakman 2w D. van Vliet, sch. gezal a/w P. J. M. van Dillen, M. J. Heiligers, E. P. Kesauly, P. Luyten, sch. kok A. Verbunt, hoofdbediende A. R. Tanasale, bediende G. C. Pfennings;
m.s. Diadema:
 gezagv. P. Hoogesteger, 1e stm. D. J. van Dijk, radio-off. J. Evans, 3e wtk. E. K. G. Schiefer, 4e wtk. P. Hack, 5e wtk. N. J. Galama, capataz A. Aragone de la Torre, man. esp. M. Docampo Rial, 2e man J. Hermida Millan, J. L. Rodriguez Dominguez, mar. int. M. Alonso Perez, F. Carrera Covelo, F. Costas Parcerio, E. Lago Alvarez, B. Nogueira Vieira, S. Portela Dominguez, E. Valverde Alonso, J. Villa Alvarez, coc. G. Castro Gomez, a.d. coc. L. M. Puime Amorin, cam. maydo. F. Dieguez Garcia, cam. J. Ferro Alvarez, C. Magdalena Gonzalez;
m.s. Felania:
 gezagv. D. M. Mos, 1e stm. J. van Ruiven, 2e wtk. J. P. Kalkman, 4e wtk. J. van Zijderveld, alg. sch. vakman H. Haasnoot, S. J. van der Heide, P. M. Hendriks, J. Vriendjes, aank. sch. vakman R. Bakker, hoofdbediende H. Domselaar, bediende A. Hansen, bediende a/d R. K. Boon;
m.s. Felipes:
 3e stm. A. R. Pieters Graafland, radio-off. D. J. Hage, hfd. wtk. D. A. van der Want, alg. sch. vakman W. H. Reimerink, H. A. Westhoff, aank. sch. vakman R. E. Curial, H. C. Weenink, hoofd voeding C. P. Hoogesteger, bediende J. M. N. Behle, M. Bouwkamp;
m.s. Ficus:
 gezagv. C. Vlas, aank. sch. vakman T. W. Meeuw, aank. sch. gezal a/w P. K. J. van de Bunt, J. G. Constant, hoofdbediende W. M. Beekman, bediende A. Smit;
m.s. Flammulina:
 gezagv. W. Bosma, 3e stm. P. N. M. Ros, alg. sch. vakman P. P. Flecken, G. S. J. Metzelaar, aank. sch. vakman J. M. D. Theunisse;
m.s. Fossarina:
 wnd. gezagv. M. de Graaf, 2e wtk. J. J. Timmers, alg. sch. vakman J. A. M. van Beurden, P. Buis, M. L. Delhaye, J. W. P. Grommen, aank. sch. vakman R. A. van de Sande, sch. kok I. C. van Gend, hoofdbediende L. J. Schalk, bediende C. M. Vervloet;
m.s. Fossarus:
 wnd. 2e stm. C. J. Wijngaarden, 4e stm. J. A. Valk, 3e wtk. T. W. P. B. Vermolen, alg. sch. vakman K.



In Memoriam

Wij ontvingen het droeve bericht dat scheepsgezel A/W **José Rodríguez Goberna** op 21 januari 1982 in Spanje is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 56 jaar. Laatstelijk deed hij dienst aan boord van het s.s. 'Marinula', van welk schip hij op 13 juni 1981 werd afgemonsterd. Hoewel hij reeds verscheidene maanden ziek was, kwam zijn heengaan voor ons geheel onverwachts. Wij verliezen in hem een zeer gewaardeerde mederwerker, doch op de eerste plaats gaan thans onze gevoelens uit naar zijn vrouw en kinderen. Mogen zij de kracht vinden om dit zware verlies te kunnen dragen.

Nos encontramos en el triste deber de comunicarles que el señor **D. José Rodríguez Goberna**, marinero integrado, falleció el día 21 de enero de 1982 en España, a la edad de 56 años. Últimamente prestaba servicios a bordo del vapor 'Marinula', de cuyo buque desembarcó el 13 de junio de 1981. Aunque ya se encontraba de baja durante algunos meses, su desaparición llegó para nosotros totalmente inesperada. En José Rodríguez hemos perdido un compañero muy apreciado y compartimos de veras la aflicción de su esposa e hijos. Ojalá encuentren fuerzas para poder sobrellevar tan dolorosa pérdida.

Onlangs bereikte ons het bericht dat dokter W. Steensma op 20 januari jl. plotseling is overleden. Voor de zeevarenden was dokter Steensma geen onbekende omdat hij de stuwende kracht was bij de Radio Medische Dienst van het Rode Kruis. Nooit deed men een vergeefs beroep op hem voor het geven van een advies bij de behandeling van een gewonde of zieke schepeling, waar ter wereld het schip zich bevond. Zijn naam zal onverbrekkelijk verbonden blijven met het vele en goede werk dat de bij de RMD aangesloten artsen dagelijks verrichten.

Op 27 januari jl. is overleden de heer **W. Haeck**, oud-gezagvoerder. De heer Haeck verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1973, na ruim 26 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 59 jaar.

van der Sluis, R. van Buuren, J. H. F. M. van de Kerkhof, A. van der Windt, aank. sch. vakman H. van der Laaken, aank. sch. gezel a/w J. van de Berg, hoofd voeding F. Tüllman, hoofdbediende F. G. Olde Wolbers, bediende H. H. P. Koppen, jongen a/w A. Quist;
m.s. Fulgur:
 alg. sch. vakman A. Fredriks, G. J. H. Muilenburg, hoofdbediende H. M. Kok, bediende a/d M. de Vrijer;
m.s. Fusus:
 1e stm. W. Hoogendijk, hfd. wtk. C. de Witte, 3e wtk. H. E. Daniels, alg. sch. vakman M. R. Cordu, C. W. S. T. Stoffels, J. Tuinebreyer, aank. sch. vakman H. Kammenga, aank. sch. gezel a/w H. Jacobs, hoofdbediende N. G. Wehrmann, hoofd voeding W. Haanepens;
s.s. Kylix:
 gezagv. H. G. Willemsen, 2e stm. L. van Doren, radio-off. P. J. Balkstra, 2e wtk. J. W. van Putten;
s.s. Laconica:
 1e stm. S. Termeer, 3e stm. R. G. Pieters jr., wnd. 3e wtk. J. L. M. Peeters, 5e wtk. A. H. van Klinken;
s.s. Latirus:
 2e stm. D. Venema, 4e wtk. M. J. Hoekman;

s.s. Lepton:
 3e stm. H. de Roo, 5e wtk. K. Kleyn, W. A. Koudijs;
s.s. Macoma:
 gezagv. A. C. Weide, 4e stm. R. H. Nagel, radio-off. W. Molenaar, hfd. wtk. J. L. van der Rijst, 5e wtk. A. B. M. Bokkers, R. de Vries, sch. voorman G. J. van Delft, sch. gezel a/w J. Hendriks, J. Hofman, hoofd voeding L. H. Thibaudier, koksmaat R. B. Takke;
s.s. Marinula:
 gezagv. J. L. Muyskens, hfd. wtk. W. J. Meuldijk, wnd 3e wtk. W. J. Adema, 5e wtk. H. P. M. Wouters;
s.s. Meta:
 1e stm. M. Buth, 4e stm. G. B. H. Stienissen, radio-off. J. H. van den Toorn, 2e wtk. J. M. van de Wal, 3e wtk. P. Naaktgeboren, 5e wtk. R. J. M. van Geel, J. van der Duin, capataz M. Lagares Chantretero, man. esp. R. Crespo Rivas, 2e man J. Duran Rodriguez, A. Perez Fernandez, mar. int. M. Carballo Suppo, J. M. Fernandez Pena, A. Miguez Boullosa, F. Perez Taboada, M. Refojos Sousa, B. Rey Lorenzo, E. Rivas Granjel, jefe de f. A. Lopez Nogueira, coc. A. Martinez Amoedo, cam. mayo. R. R. Freire Ferreira, cam. J. M. Freire Bouzas, B. A. Otero

periode van 16 januari t/m 15 februari

februari 1982

Na het heengaan van mijn man, K. Engelsma, wil ik graag allen die van hun belangstelling en medeleven hebben blijik gegeven, hartelijk dankzeggen.

Dat het overlijden van mijn man een onvoorstelbaar verlies is, zult U allen begrijpen.

Het was voor mij een grote troost, dat zo duidelijk is gebleken, welk een grote plaats hij in de

Shell-gemeenschap heeft ingenomen.

Alle medeleven en ook de hulp die ik van de maatschappij heb ondervonden, zijn mij tot grote steun geweest.

Het is mij een behoefte alle vloot- en walemployés en ook de gepensioneerden daarvoor op deze wijze te bedanken.

S. Engelsma-Groustra

Langs deze weg wil ik iedereen bedanken voor het medeleven tijdens Wim's ziekzijn.

Het gaf mij en de kinderen veel troost zoveel belangstelling te ondervinden bij zijn overlijden.

J. H. Bouma-Krol

Shell Pensioenfonds

Een dezer dagen is bij U in de bus gegleden de opgave van het Shell Pensioenfonds omtrent de pensioenuitkering, een opgave die tegenwoordig jaarlijks voor elk fondslied in actieve dienst wordt opgemaakt. Hierbij hoort een uitgebreide toelichting, die wij in het april-nummer van dit blad zullen opnemen.

Requejo;

s.s. Niso:

1e stm. W. Beekman, wnd 2e wtk. P. J. T. Knapstein, 5e wtk. J. W. van Bodegraven, D. W. van Heyst, hoofd voeding W. W. Huygen;

s.s. Ondina:

5e wtk. C. J. Blijleven;

s.s. Onoba:

gezagv. R. Verhoef, 3e stm. W. H. Nibbelink, hfd. wtk. J. D. Donken, 5e wtk. J. van der Harst, sch. vakman 2w L. Nunninkhoven, hoofd voeding H. Vrugt;

s.s. Sepia:

2e stm. B. M. Stubbe, radio-off. J. van der Linden, 4e wtk. A. van Beek, jr., 5e wtk. R. T. M. Wilmering;

m.s. Tagelus:

1e stm. T. H. Tromp, hfd. wtk. C. P. de Waard;

s.s. Vitrea:

gezagv. P. R. Brunet de Rochebrune, wnd. 3e stm. G. Mensing, radio-off. J. O. de Visser, hfd. wtk. B. Oudkerk, 2e wtk. P. Stachelhausen, wnd. 4e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen, hoofd voeding J. G. Volleberg;

s.s. Zafra:

2e stm. R. M. van der Aa, radio-off. K. A. Maat;

s.s. Zaria:

1e stm. M. C. Kalkman, 2e stm. P. A. D. Bouwman, wnd. 3e stm. R. Koers, sch. vakman 2w G. Ardon, J. H. M. Odijk;

Uit dienst getreden:

4e stm.: S. A. Forsten

Overplaatsing:

3e wtk.: A. Oost - N.A.M. Den Helder
 3e wtk.: G. A. de Wolf - N.A.M. Den Helder
 4e wtk.: E. A. Rumeser - N.A.M. Den Helder

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: W. Holwerda, P. C. J. Dikkentman
 1e Stuurman G.H.V.-th: N. C. M. Jonker
 2e Stuurman G.H.V.-th.: L. van den Ende
 'B': W. L. H. Goudt
 'C': E. S. Petrusma
 'C-th.': A. M. P. B. Fluitsma

Nieuw indienst getreden vlootpersoneel:



G. J. de Jong
4e stm.

Onze vlootjubilaren:



sch. gezel a/w E. Lago Alvarez
10 jaar op 03.02.82



W. T. van den Berg
2e stm.
10 jaar op 19.04.82

Op twee na waren ze compleet, de groep van 13 gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, onderofficieren en scheepsgezellen voor wie op 28 januari jl. een afscheidsreceptie op touw was gezet. Ook van alle gelederen van onze Maatschappij, d.w.z. verlofgangers, walpersoneel en gepensioneerden was een aantal aanwezig om dit 'vaarwel' luister bij te zetten. Na het maken van de groepsfoto werden de afscheidnemenden in de net vernieuwde gastenkamer, nu geheten 'de blauwe zaal', toegesproken door onze directeur, Drs. A. L. Rasterhoff.

'In het verleden ligt het heden'

Met deze zinsnede van Bilderdijk begon hij zijn woorden. En dat dit juist van toepassing was bij deze gelegenheid, demonstreerde onze directeur door te benadrukken dat hetgeen wij thans – materieel en immaterieel – bezitten, te danken is aan de vorige generatie. Hij riep daarbij herinneringen op aan de jaren waarin een groot aantal van hen die nu afscheid namen hun carrière waren begonnen, de 50-er jaren. De tijd waarin Nederland herstellende was van de oorlogsschade, de periode waarin werkgevers, werknemers en vakbonden zonder morren een loonsverlaging van 5% overeenkwamen, om de moeilijkheden te boven te komen. Dat economisch herstel kwam ook snel. En die resulteerde weer in grotere vraag naar olie, dus meer tankers. Het grootste nieuwbouwprogramma uit de rijke historie van de Shell-tankvaart kwam tot stand. Zesenvertig tankers van 18.000 ton liepen van stapel. Schepen

waarop men lange dienstperioden maakte, géén TV-ontvangsten, geen video had, terwijl de communicatiemogelijkheden met thuis slecht waren. Daarentegen wel een scheepvaartprogramma van Radio Nederland Wereldomroep, waar de 'Oost'- en 'West'-schepen regelmatig een Shell-tanker waren en aldus de stem van de huisgenoten kon worden gehoord. In een kersttoespraak maakte de toenmalige directeur, Jhr. Mr. H. G. A. Quarles van Ufford, bekend, dat de dienstperiode van 2 jaar geleidelijk zou worden teruggebracht tot één jaar voor degenen die dat wilden. Nu had hij dat laatste er niet bij hoeven te zeggen, want er waren er niet veel die dat niet wilden. Ook de schaalvergroting – van 18.000 naar 310.000 ton – kwam nog even ter sprake, de bezetting die van 47 voor een 'K'-tanker terugliep naar ongeveer de helft voor een 'L'-klasse schip. Voor de 'Caurica', de nieuwe produktentanker, zal die om en nabij de 20 man zijn. 'In het nu wat worden zal', aldus besloot onze directeur zijn toespraak, met andere woorden: wij zijn nu verantwoordelijk voor de toekomst, voor de volgende generatie, zoals u hier aanwezig het voor ons deed. Na dank te hebben gebracht voor al hetgeen de scheidenden voor de maatschappij hebben gedaan gaf de heer Rasterhoff het woord aan kapitein P. B. Hibma.

Hofplein-theater

'Dank voor de goede woorden en wensen die u tot ons richtte. Aangezien dit mijn laatste kans is in, wat wij op zee noemen, het Hofplein-theater, dat ik iets kan zeggen en u wel zult moeten luisteren,

maak ik daar graag gebruik van'. Hibma betreunde het dat bij dit afscheid van wat hij noemde 'de oude radja's' er bij zijn die niet hun diensttijd hebben kunnen voltooien. Met andere woorden: zij zijn door overmacht gedwongen het roer over te geven. Ook hij viel terug in herinneringen, bijvoorbeeld hoe hij 32 jaar geleden als jongen van het platteland naar de Raamweg in Den Haag ging (het KLM-gebouw, alwaar de afdeling 'Rederij' van de Bataafse destijds nog was gevestigd) en maar wat sigaren meenam. Wat overigens goed uitkwam, om althans op die manier de portier fluks te kunnen passeren. De ervaringen op diverse schepen, maar bovenal, dat hij – persoonlijk – nimmer spijt heeft gehad van zijn keuze voor de Shell. Hoevelen van die andere rederijen zijn niet verdwenen, terwijl de Shell-tankvaart er nog altijd is. Hij refereerde ook aan de toespraak van Fleet Manager Jongeneel, die sprak over de mannen van de eerste lijn. Zij die aan boord zitten, werken, vechten en de risico's lopen. Natuurlijk, de vloot kan het niet zonder walorganisatie doen, maar die moet dan op zijn beurt ook luisteren naar de mannen aan boord. Niet zoveel papieren rompslomp veroorzaken, dat de praktijk in het gedrang komt'. Namens de overige afscheidnemenden wenste hij ten slotte alle collega's op zee en aan de wal het allerbeste voor de toekomst en een goede en behouden vaart voor Shell Tankers. Dat daarna dorstige kelen nog ruimschoots konden worden gesmeerd behoeft nauwelijks betoog. Het was een goede afsluiting van een voor velen lange dienstperiode bij de Shell.

