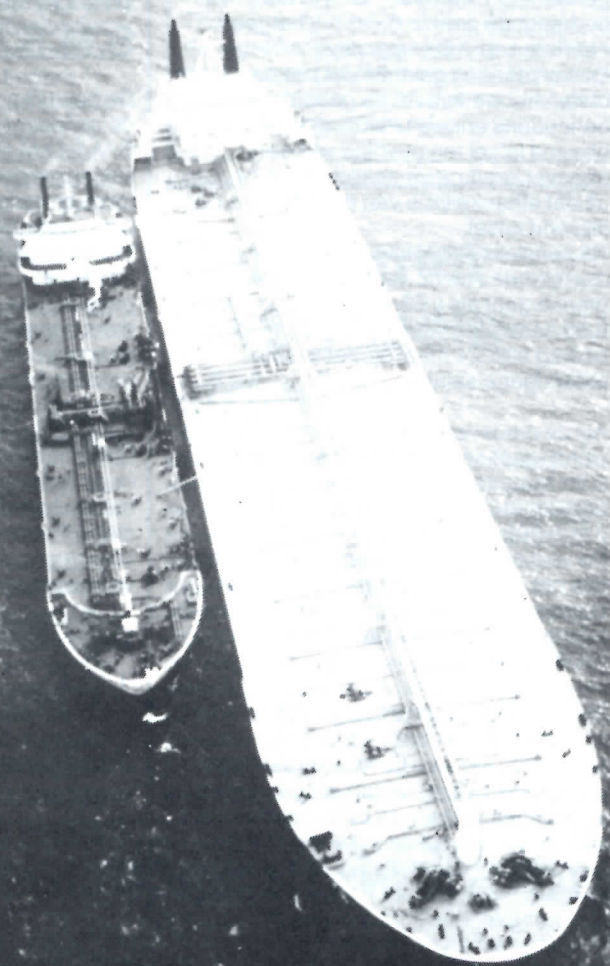


SCHEEP



ENTKA

22e jaargang
nummer 3
november
1982



QUO VADIS

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 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 3
november 1982

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696126

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

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

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 Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

O.R.	4
Zestien vlootcollega's met pensioen	9
Quo Vadis	10
Volgendjaar weer	14
Schoonschip	16
Personalialia	18
Shellstudietoelagen	20

PERSOONLIJKE ONGEVALLEN-VERZEKERING

Zoals gebruikelijk maken wij u aan het einde van het jaar weer attent op de persoonlijke ongevallenverzekering, die Shell-werknemers via de maatschappij kunnen sluiten. De premie voor 1983 bedraagt 0,5 % van het verzekerd bedrag (= 50 cent voor iedere duizend gulden)

Voorbeeld

12 maanden
(basis)gage/salaris: f 30.000,—
uitkering bij overlijden: f 60.000,—
premie 0,50 % van deze uitkering:
f 30,— per jaar

Echtgenotes kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 60.000,—. De premie (ook 0,50 %) bedraagt f 30,— per jaar. Voorts bestaat de mogelijkheid om de echtgenote te verzekeren voor een bedrag van f 120.000,— in plaats van de genoemde f 60.000,—. Ook in dat geval bedraagt de premie 0,50/00, hetgeen neerkomt op f 60,— per jaar.

De verzekering geldt 24 uur per dag, in en buiten het werk, over de gehele wereld, behoudens enkele uitsluitingen. Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit dat afhankelijk is van de ernst van het blijvend letsel.

Na pensionering kunt u blijven deelnemen aan de verzekering, de premie gaat als u 65 wordt omhoog van 0,50 naar 0,60 %, maar het verzekerd bedrag blijft 24 maal de/het laatste maandgage/salaris.

Als de medeverzekerde echtgenote 65 jaar wordt, gaat de premie omhoog van 0,50 % naar 0,60 % van het verzekerd bedrag ad f 60.000,— respectievelijk f 120.000,—

De verzekering eindigt op 31 december van het jaar waarin men 70 jaar wordt. Gepensioneerden worden voor nadere informatie verwezen naar het 'VOEKS-nieuws'.

Inlichtingen en opgaven

Leden van het vlootpersoneel die deze verzekering willen sluiten of hieromtrent inlichtingen wensen te ontvangen dienen zich te wenden tot de sectie DFP/3 (tel. 010-696110). Neemt u reeds deel aan de verzekering, maar wilt u daarin wijziging aanbrengen, dan kunt u eveneens bij DFP/3 terecht. Leden van het walpersoneel verwijzen wij naar de circulaire die hierover is verspreid.

Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de ingehouden premie voor het volgende jaar in de gage-/salarisspecificatie over de maand december vermeld. Wij maken ons vlootpersoneel erop attent dat deze specificaties in de tweede helft van

januari 1983 naar de huisadressen zullen worden gezonden. Indien u deelnemer bent aan de verzekering en de premie wordt niet ingehouden dan dient u dit zo spoedig mogelijk te melden. Vlootpersoneel bij DFP/3, walpersoneel bij Mw. Homan, toestel 6769.

Als er iets gebeurt

Als u of uw echtgenote een ongeluk overkomt, dan moet dit onmiddellijk worden gemeld. Het is dan ook verstandig het aan uw omgeving te laten weten dat u deelneemt aan de persoonlijke ongevallenverzekering. Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij: R. Mees en Zonen Assurantiën B.V., Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam. Ook als niet zeker is dat na het ongeval blijvend letsel zal bestaan moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.

21-jarige niet verplicht verzekerde kinderen

Mededeling van het S.M.S./O.M.S.

De besturen van de fondsen vestigen er de aandacht op, dat kinderen van bij het S.M.S./O.M.S. aangesloten employés slechts onder de richtlijnen van de fondsen vallen tot en met het kalenderjaar waarin zij de 21-jarige leeftijd bereiken. Wordt het kind in de loop van dit jaar 21, dan is het noodzakelijk *tijdig* een passende verzekering af te sluiten. Er dient namelijk rekening mee te worden gehouden, dat verzekeringsmaatschappijen doorgaans een wachttijd van enkele maanden hanteren.

Doet men dit niet dan kan men, gezien de hoge kosten die momenteel aan medische behandeling en ziekenhuisverpleging zijn verbonden, voor zeer onaangename financiële verrassingen komen te staan.

Vergeet U het niet?

Jaarlijkse bijeenkomst vloot-en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

op

woensdag 15 december a.s.
16.00 uur in de lunchkamer van het Shell Gebouw aan het Hofplein in Rotterdam.
In de Shell-winkel op de 1e étage kunt U al vanaf 15.00 uur terecht.

Als u studerende kinderen heeft is dit bericht belangrijk voor u

Voor het studiejaar 1983/1984 zal wederom een aantal

STUDIETOELAGEN

beschikbaar worden gesteld voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Hiervoor komen uitsluitend kinderen in aanmerking die financieel ten laste van hun ouders komen. In totaal zullen 60 tot 80 studietoelagen beschikbaar worden gesteld, ongeveer gelijkmatig verdeeld over *hogere beroeps- en universitair onderwijs*.

Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan zij aan wie bij het verlaten van de maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend.

VÒOR 15 DECEMBER

Er zijn nog een aantal bepalingen die gelden voor het aanvragen van zo'n toelage. Die staan volledig vermeld op een formulier, dat verkrijgbaar is op de personeelsafdeling (voor zeevarenden 010-696135, voor walemployés toestel 6139). Aan de hand van de in dat formulier vermelde gegevens moet vòòr 15 december a.s. schriftelijk bericht worden gegeven aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen, Postbus 162, 2501 AN 's-Gravenhage.



Tijdens de bijeenkomst van 6 gezagvoerders en 6 hoofdwerktuigkundigen (een van de regelmatig georganiseerde zgn. 'zes bij zes' bijeenkomsten) op 1 oktober jl. werd een bezoek gebracht aan het Opleidingsschip voor de Handelsvaart 'Nederland'. Hier ziet U een paar leden van het gezelschap, rondgeleid door commandeur J. E. Kalkman (links op de foto)

Bellen met personeels- afdeling

De personeelscomputer wordt steeds verder in gebruik genomen. Dit heeft echter tot gevolg dat niet op ieder tijdstip van de dag vragen van vlootpersoneel of naaste familieleden op het gebied van reizen en bezoek aan kantoor bij aflossing en tewerkstelling direct kunnen worden beantwoord. U gelieve hiervoor de volgende tijden aan te houden: op werkdagen tussen 09.00 en 12.00 uur en van 14.00 tot 16.30 uur. De desbetreffende telefoonnummers zijn: 010-696124 en 696156.

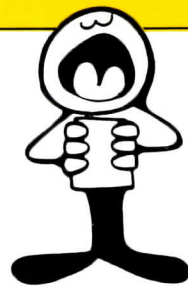
VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1904	24.09.82	Roken en 'heet werk' op 'Tagelus' tijdens vervoer van steenkool
1905	24.09.82	Reparaties elektromotoren (PCOR)
1906	28.09.82	Richtlijnen voor behandeling gonorrhoea a/b van schepen
1907	30.09.82	Koersen (PCOR)
1908	4.10.82	Aanstellingen (PCOR)
1909	4.10.82	Monthly Safety Reporting System
1910	4.10.82	Ex-bursalen (PCOR)
1911	7.10.82	Meevaren veiligheidsinstructeurs (PCOR)
1912	11.10.82	OR-overlegvergadering (PCOR)
1913	11.10.82	Voyage report message form (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Crania	m.s. Ficus	s.s. Kylix	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Dallia	m.s. Flammulina	s.s. Laconica	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Daphne	m.s. Fossarina	s.s. Latia	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Diadema	m.s. Fossarus	s.s. Latirus	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Caurica	m.s. Felania	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	s.s. Onoba	s.s. Zaria
m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fusus			

Lof voor civiele dienst vlootplan nauwelijks gewijzigd



Naast de volle dag besteed aan de bespreking van het conceptreglement OR (zie apart verslag), kwamen tijdens de oktoberzitting punten aan de orde zoals het korte- en lange-termijn vlootplan, het civiele-dienstproject, het financieel beleid 1e halfjaar 82, het 'Flammulina'-project, maar ook de wachtassistenten. Over dit laatste punt is reeds in het oktober-nummer van dit blad gerapporteerd, maar – zoals ook aan de bestuurder op de vorige zitting gezegd: de OR zou zich hierover nader beraden.

Aan het begin van de eerste overlegvergadering verwelkomde de bestuurder, tevens voorzitter, commissaris Vernède, wiens aanwezigheid op bijzondere prijs werd gesteld vanwege het te geven financieel overzicht 1e halfjaar 82. Een deel van de overlegvergaderingen werd ook bijgewoond door het hoofd van de afdeling 'Vlootbeheer', terwijl het hoofd van de afdeling 'Personeel', zoals gebruikelijk, tijdens beide overlegvergaderingen aanwezig was.

Vlootplan

Tijdens de overlegvergadering gaf de bestuurder eerst een overzicht van recente ontwikkelingen in de tankvaart. Na de vlootreducties van Esso, Chevron en BP in het verleden, was net in de kranten gepubliceerd dat BP op korte termijn haar vloot van 45 naar maximaal 29 schepen zal terugbrengen. Daarbij wordt het personeel verminderd met 1301 man, waarvan 116 aan de wal, 325 officieren en 860 scheepsgezellen. Omtrent reducties in de Shell-vloot is reeds vorig jaar juni het nodige gepubliceerd, met name dat de Nederlandse vloot aan het eind van 1981

OR-OR

waarschijnlijk zou bestaan uit 32 schepen, terwijl er ernstig rekening mee moest worden gehouden, dat de vloot in 1985/6 niet meer dan 25 schepen zou tellen. In overlegvergaderingen daarna is steeds uitgebreide informatie verstrekt, ook ten aanzien van de situatie op de wereldtankermarkt. Ook in de december-'81-kersttoespraak is uitgebreid aandacht besteed aan deze problematiek.

Er is thans weinig toe te voegen aan al datgene dat in het verleden reeds is verteld. De situatie is en blijft onveranderd slecht. Van enig herstel in de vraag naar tankertonnage is geen sprake. Integendeel, de vraag zal dit jaar naar alle waarschijnlijkheid 25% beneden het niveau van 1981 komen te liggen. Hierbij dient aangetekend te worden, dat in 1981 de vraag naar tankertonnage ruim 20% beneden die van 1980 lag. Samengevat, meer dan 50% van alle tankertonnage is op dit moment surplus.

Bestuurder: 'Kijken wij naar de toekomst, dan zal het niemand verbazen, wanneer ik zeg, dat het nog minstens 5 jaar zal duren voordat de wereldtankermarkt weer in evenwicht zal zijn. In dit verband is 5 jaar bijzonder optimistisch; in vele vakbladen wordt niet gesproken van een evenwicht vóór 1989/1990'.

Medio 1981 werd er dus van uitgegaan, dat de vloot aan het eind van dat jaar uit 32 schepen zou bestaan. Het zijn er 33 geworden. In het specifiek voor 1982 vastgestelde schepenplan werd aanvankelijk uitgegaan van het verlies van de 'Marinula' en 'Acteon', terwijl de 'Caurica' in de vaart zou worden genomen. In het verleden is steeds gesteld, dat een flexibele benadering van het schepenplan essentieel is. Deze flexibiliteit blijkt uit het feit, dat het wenselijk bleek om niet de 'Acteon' maar de 'Meta' uit de vaart te nemen. Voor 1982 worden geen verdere veranderingen in het schepenplan verwacht.

Naar de toekomst kijkend, moet er nog steeds van worden uitgegaan, dat de vloot in 1985/6 uit niet meer dan 25 schepen zal bestaan. Voor 1983 moet

rekening worden gehouden met het uit de vaart nemen van in elk geval drie schepen, t.w. de 'Macoma', de 'Sepia' en een derde nog nader te specificeren schip. Hier staat tegenover, dat de 'Cardissa' in de vaart zal worden genomen, zodat volgens dit plan de vloot aan het eind van 1983 uit 30 schepen zal bestaan. Zoals gezegd, wordt nog steeds uitgegaan van een vloot die in 1985/6 uit niet meer dan 25 schepen zal bestaan en blijft het beleid gericht op een zo **geleidelijk mogelijke** afslanking van de vloot ten einde de daaraan verbonden gevolgen voor het personeelsbestand zoveel mogelijk op te vangen. Samengevat kan worden gesteld, dat het vlootplan, zoals medio vorig jaar aangekondigd, nog recht overeind staat en dat er daarom geen enkele reden is om verandering te brengen in het tot dusverre gevolgde personeelsbeleid.

De bestuurder vervolgde met in herinnering te brengen, dat van de zijde van de OR vorig jaar een nogal vurig pleidooi is gehouden voor het diversificeren van de bedrijfsactiviteiten. Met name werd een lans gebroken voor het op grotere schaal investeren en participeren in schepen geschikt voor bulktransport. Dit pleidooi werd ondersteund door te wijzen naar de investeringsplannen van andere gerenommeerde binnen- en buitenlandse rederijen op dit gebied. Van maatschappij-zijde werd toen gesteld, dat zij op korte termijn de markt voor het vervoer van z.g. massagoederen eveneens als weinig rooskleurig inzag. Degene die de kranten de afgelopen maanden goed heeft gelezen, weet hoe de situatie op het gebied van massavervoer thans is en wie door de feitelijke marktontwikkeling in het gelijk is gesteld. Onder deze omstandigheden zal het een ieder duidelijk zijn, dat er momenteel geen plannen bestaan om in deze sector over te gaan tot grootschalige investeringen. Nodeloos om te zeggen, dat ook de markt voor LNG en LPG schepen op dit moment geen attractieve investeringskansen biedt.

Gegeven het feit, dat in elk van de hierboven genoemde transportsectoren de markt sinds 1981 alleen maar slechter is geworden, mogen wij blij zijn, dat het tot dusverre mogelijk is gebleken om het medio 1981 aangekondigde schepenplan te handhaven. Bestuurder: 'Of dit ook in de toekomst mogelijk zal zijn, zal in sterke mate worden bepaald door onze eigen

inzet, slagvaardigheid en inventiviteit. Zelf zullen wij onze eigen kansen, zeg maar rustig overlevingskansen, moeten creëren, anderen zullen dit niet voor ons doen'.

Na deze uiteenzetting van de bestuurder bevestigde hij, op een desbetreffende vraag van OR-zijde, dat hoewel VLCC's in de bestaande plannings op kantoor teboek lopen tot 1986, het grootste overschot toch in deze klasse zit. Daarom zijn ook al relatief veel VLCC's afgestoten, zowel bij ons als andere Shell-maatschappijen. Ook al is in de andere klassen het overschot minder geprononceerd, het beeld kan snel veranderen.

Op de vraag hoe het mogelijk is, dat voor 1983 nu drie van onze schepen op de nominatie staan om te worden afgestoten, terwijl steeds rekening is gehouden met twee, stelde de bestuurder dat hij nimmer twee tegen de OR heeft gezegd. In de planning op kantoor is inderdaad wel met twee schepen rekening gehouden, maar die planning is en wordt voortdurend aangepast aan de omstandigheden en verwachtingen. Steeds, aldus de bestuurder, heb ik nadrukkelijk gesteld, dat de reductie zo geleidelijk mogelijk plaatsvindt om de personeelssituatie binnen de perken te houden. Van 38 schepen in 1980 zullen we naar niet meer dan 25 schepen gaan in '85/86. dus – rekening houdend met de twee nieuwe produktenschepen erbij – worden er zeker 15 afgestoten. Dat is gemiddeld 3 per jaar, maar afhankelijk van de situatie kan dat cijfer schommelen. Met nadruk stelde hij daarbij, dat de informatie die hij nu aan de OR had verstrekt op basis was van hetgeen slechts twee dagen daarvoor in Londen was besproken. Zelfs in de kantoorganisatie moest dit nog worden bekend gemaakt. De OR had dus de meest recente informatie als eerste gekregen.

Het Civiele-dienst-project

Zeker het civiele-dienstpersoneel maar – naar wij vertrouwen – ook de overige collega's zullen zich het OR-verslag herinneren in de juni-82-editie, waarin veel aandacht werd besteed aan een informatiestuk van de maatschappij omtrent een proef aan boord van de F-klasse schepen, met een gewijzigde C.D.-organisatie. Er waren daarbij drie uitgangspunten, als volgt:

- het gegeven, dat de toekomstige vlootsterkte en personeelsbehoefte een permanente opleidingsplaats aan boord niet langer rechtvaardigen
- de wens geuit vanuit de C.D. zelf om na de gezellen en de officieren ook aandacht te besteden aan het gehele C.D.-gebeuren
- de wens om meer uniformiteit te brengen in het gehele C.D.-gebeuren ten einde op die wijze tot meer efficiency en kwaliteitsverbetering te komen.

Daarbij golden als randvoorwaarden, dat – er geen concessies gedaan zouden worden aan die zaken die essentieel zijn voor het leefklimaat aan boord van de schepen

OR-OR

– het C.D.-gebeuren niet mag leiden tot onaantvaardbare werkbelasting en inspanning. Inmiddels heeft Kees van Schuppen, die dit project begeleidt, vier schepen bezocht, t.w. 'Felipes', 'Felania', 'Fusus' en 'Flammulina', ten einde de voorgestelde veranderingen door te voeren. Kijkend naar de opgedane ervaringen dan mag, aldus de bestuurder op de overlegvergadering, zonder enige aarzeling worden gesteld, dat de resultaten positief zijn en in feite de verwachtingen hebben overtroffen. Deze resultaten hadden niet bereikt kunnen worden indien bij de voorbereiding niet een grote mate van deskundigheid en zorgvuldigheid was betracht. De resultaten hadden evenmin kunnen worden bereikt zonder de begeleiding die is gegeven, maar bovenal – en nu letterlijk de woorden van de bestuurder: **'Ik denk dat wij een pluim op de hoed van de civiele dienst zelf moeten steken, die in het algemeen een groot begrip heeft getoond voor de situatie en zonder wier inspanning en inzet een dergelijk goed resultaat op zo korte termijn niet had kunnen worden gerealiseerd. Daarvoor verdient zij ons aller blijk van waardering.'**

Op grond van de opgedane ervaringen is de maatschappij dan ook voornemens om op de ingeslagen weg door te gaan, zij het met enkele kleine wijzigingen. Zoals al eerder aangekondigd, zullen de opgedane ervaringen als het ware worden meegenomen bij het aanpassen van de civiele dienst op alle andere schepen. Eind 1983/begin 1984 zal naar verwachting de civiele dienst op alle schepen zijn doorgelicht, waarbij dus wordt nagegaan of ook daar met een man minder kan worden gevaren of dat op andere wijze verandering moet worden doorgevoerd.

Onder dankzegging voor deze rapportage had de OR toch nog wel een aantal vragen, met name wat die 'kleine wijzigingen' zoal omhelsden. Het kwam erop neer, aldus de bestuurder, dat bij

voorbeeld op de 'Fusus' is toegestaan de duty mess meer te gebruiken dan oorspronkelijk de bedoeling was. Ook zijn meer wijzigingen in het werkschema doorgevoerd dan aanvankelijk de bedoeling was. Ook het inzetten van de algemene werkploeg voor het schoonhouden van openbare ruimten is nader gedefinieerd; deze hulp is dus niet beperkt tot 'incidenteel'.

Op de vraag of de aanbeveling van de OR, om het accent bij 'Bediende/kok' meer op kok te leggen, ook is doorgevoerd, antwoordde de bestuurder dat de model-werkverdeling wordt aangehouden, net zo goed als 4 man in de civiele dienst bij een bezetting van 24 tot 28 man. Er zijn namelijk nog geen indicaties, dat van dit voornemen moet worden afgeweken.

De OR wilde daarop met name weten wat de reacties van de opvarenden zelf zijn. Er zijn – aldus luidde het antwoord – geen klachten over achteruitgang van de kwaliteit van de maaltijden en het schoonhouden van de hutten. Wel dat er b.v. geen koffie meer op de brug wordt geserveerd, doch daarin is voorzien door apparatuur beschikbaar te stellen. Bovendien is gebleken, dat de uren door de civiele dienst gemaakt, inclusief overtijd, niet hoger zijn dan voorheen, dus ook van extra werkbelasting is geen sprake. Enkele andere negatieve punten waren persoonsgebonden, een kwestie die nimmer op de OR/Overlegvergadering ter sprake mag komen.

De OR had toch wat moeite met het meer dan was voorgenomen inschakelen van leden van de algemene werkploeg voor het schoonhouden van algemene ruimten. Als je tracht het vakmanschap op te voeren, zal er toch bezwaar worden geopperd tegen het nog meer dan voorheen verrichten van schoonmaakwerk door leden van deze ploeg. Met name als spreiding naar de L-klasse plaatsvindt, vreest de OR dat de reeds zware tol die schoonmaakwerk vraagt, nog wordt vergroot.

Nee, repliceerde de bestuurder, moeilijkheden zijn er niet op dit gebied. We zullen nog bekijken hoe door het nemen van maatregelen hierin nog kan worden voorzien. Maar de les die de maatschappij heeft getrokken is wel, dat zonder medewerking van de civiele-dienstleden zelf en de begeleiding die plaatsvindt, het tot nu toe op de 4

Aanwezig waren . . .

Op de oktober-zitting waren de volgende OR-leden aanwezig:

Groep A:

Jan Alsmas, Wouter Kalkman, John van Kesteren, Jaap van der Pas en Erik Petrusma

Groep B:

Ruud Verhoeve, Albert Vrolijk en (gedeeltelijk) Willem Huygen

Groep C:

Jillis van Duuren, Chris de Goey, Piet Huigen, Ineke Koot en Lenny Kosten.



F-klassers bereikte resultaat onmogelijk zou zijn geweest.

Op de vraag of de Commissie Moderne Bedrijfsvoering in de toekomst de kans krijgt mee te denken, kwam ten antwoord dat, net als voorheen de PLA-commissie, de Commissie Moderne Bedrijfsvoering op de hoogte wordt gesteld alvorens concrete plannen worden gerealiseerd.

Bij intern beraad stelde de OR vast, dat in ieder geval duidelijk is geworden, dat het hele concept nog voor wijziging vatbaar is; het is niet een star beleid. Ook bleek de raad dat met 4 man in de C.D. het aantal reële arbeidsuren per dag per man, inclusief wasserijwerkzaamheden en inclusief het gedeeltelijk schoonhouden van de algemene dienst ruimten, omstreeks 10 uur ligt. Ook is de raad niets gebleken van aantasting van het leefklimaat.

Wachtassistenten

Reeds in de september-vergadersessie is uitgebreid gesproken over het thans door de maatschappij ingenomen standpunt dat, gezien de gewijzigde personeelssituatie, wachtassistenten met VD die in hun eigen tijd het A-diploma hebben behaald, niet wederom als 5e wtk in dienst worden genomen. De OR bleef destijds – ondanks nadere toelichting door de bestuurder – bij haar standpunt dat deze wijziging in een bestaande regeling, tevoren, met de raad had moeten worden doorgenomen.

De raad stelde duidelijk vast dat bijv. wijzigingen in aanname en promotiebeleid niet zonder instemming van haar mogen worden doorgevoerd. Alleen op die wijze kan de OR ook in de toekomst optimaal functioneren. Vaststellende dat het niet ging om een met de raad overeengekomen regeling, erkende de bestuurder dat het – wellicht – netter was geweest tevoren de raad te kennen in de doorgevoerde wijziging in de wachtassistentenregeling. Tevens werd door de maatschappij nog benadrukt dat het uitsluitend aan de genomen maatregelen, waaronder dat voor het wachtassistentenbeleid, te danken is dat er thans meer licht is gekomen in de totale personeelssituatie. De verwachting bij derden gewekt moet toch minder zwaar wegen dan de verplichting die er is ten aanzien van eigen personeel.

OR-OR

Het 'Flammulina'-project

Fred Busker – hoofd afdeling 'Vlootbeheer' – vertelde ter vergadering zijn bevindingen bij het bezoek dat hij had gebracht aan de 'Flammulina'. Bij dit project stond voor ogen

- de logische stap volgend op wat tot nu toe binnen PLA is verricht, namelijk varen met vier SGO-ers aan boord.
- de historische band tussen rang en takenpakket losser maken.
- vaststellen welke kennis en ervaring plussers moeten hebben om in een scheepsorganisatie optimaal te kunnen functioneren.

Busker benadrukte dat, gewapend als je bent door meningsvorming van al degenen die nu juist niet direct met het project te maken hebben, je aan boord van de 'Flammulina' bijzonder verrast bent. Als daarbij nog wordt bedacht dat het project pas zes maanden draait, grenst het bereikte haast aan het ongelooflijke. Er is een strak roulatiesysteem. Hoe verleidelijk het ook is om bijvoorbeeld bij grotere en moeilijker karweien in de machinekamer, bepaalde werktuigkundigen in te schakelen, daaraan wordt niet toegegeven. Het zijn de twee SGO-ers van de wacht die het moeten klaren. Dat dit ook discipline van de hoofdwerktuigkundige vraagt, is begrijpelijk. Het rang/takenpakket is dus volkomen ontkoppeld. Maar, men helpt elkaar wel in de vorm van advies. Busker maakte mee hoe een werktuigkundige-plusser de brugwacht liep en de 2e stuurman-plusser, in ketelpak, hem om een technisch advies kwam vragen. Hun antwoord op zijn vraag hoe het systeem beviel, kwam erop neer dat juist én navigeren én werken in de machinekamer het monotone dat op den duur in elk werk kan ontstaan, doorbreekt. Een stagiaire die al op een ander schip had dienstgedaan, vertelde dat hij juist op de 'Flammulina' echt aan de bak kwam. Natuurlijk, aldus Busker, het succes hangt nauw samen met de

instelling en kwaliteit van de mensen zelf. Er wordt ook een zware wissel getrokken op de top, er is echt dialoog. En wat de scheepsgezellen betreft: zij zijn zeer zeker boven het gemiddelde.

Natuurlijk is er ook een keerzijde aan de medaille. We moeten voorzichtig zijn dat de semi-geïntegreerde officieren geen 'staat in de staat' gaan vormen. De 1e stuurman en 2e werktuigkundige zelf zijn geen plussers. Eerstgenoemde was uiterst tevreden over de hulp die hij had, terwijl de 2e werktuigkundige een geboren leraar was, die daarin kennelijk ook een zekere 'job satisfactie' vond. Gevraagd door de OR in hoeverre de maatschappij aan uitbreiding denkt, kwam ten antwoord dat voor de twee nieuwe C-klasse schepen er voldoende plussers met ervaring ter beschikking zijn. Anderzijds, de opmerkingen – ook van de OR – die destijds gemaakt zijn naar aanleiding van de sprong van vier naar acht PLA-schepen, zijn ter harte genomen. Het 'Flammulina'-project is weliswaar geen experiment, maar de mate waarin het project zich ontwikkelt en het aantal SKO-ers met ervaring dat ter beschikking komt, bepalen wanneer en in hoeverre geleidelijke uitbreiding mogelijk is. Eind 1983 zullen ongeveer 85 plussers in dienst zijn, waarvan een deel met voldoende ervaring. Pas dan zal de uitbreiding iets kunnen worden versneld.

Financieel beleid 1e halfjaar 82

Alle lof had de OR voor de bijzonder duidelijke uiteenzetting door het hoofd van de afdeling 'Financiële Zaken' Dick van Zanen bij de door hem toegelichte cijfers over het 1e halfjaar 82. Duidelijk kwam naar voren hoe afwijkingen van het budget kunnen worden teweeggebracht door bijvoorbeeld het niet uit de vaart nemen van de 'Acteon' maar van de 'Meta'. Ook de stijgende dollarkoers heeft – gunstige – invloed gehad. Maar de onzekere koers van die munteenheid, waarin time charter huren worden afgerekend, maakt het weer moeilijk een betrouwbaar budget op te stellen voor 1983.

Met de goede resultaten die dit jaar worden bereikt bij het in de hand houden van de dokkosten, alsmede het terugdringen van het personeelsoverschot, ziet het er naar uit, dat 1982 met een bescheiden winst kan worden afgesloten. Wat dit betreft stelde

Toch nog hangijzers!

Concept-reglement besproken

de bestuurder, dat dit mede te danken zal zijn aan aller inspanning: de trend van de afgelopen jaren, met sterk stijgende kosten, is nog niet tot staan gebracht, maar toch minder sterk opwaarts dan voorheen.

Het was frappant te horen dat een personeelssurplus van slechts 5% de gehele winst teniet doet. Dit komt omdat personeelskosten ruim de helft van onze exploitatiekosten vormen. De opbrengsten (de huurpenningen dus) kunnen wij nauwelijks beïnvloeden, het zijn uitsluitend de kosten die we, zij het gedeeltelijk, in de hand hebben.

Nederland wordt weer concurrerend

Een bemoedigend bericht was, dat bij inschrijvingen van werven op te dokken schepen, Nederlandse werven er dit jaar in zijn geslaagd zodanige offertes te maken dat van de totaal 14 te dokken Shell-tankers, er 8 in Nederland hun dokbeurt ondergaan.

Op woensdag 6 oktober jl. vond een extra OR-zitting plaats, met als enig agendapunt: Het reglement. Wie dacht dat dit een hamerstuk zou zijn, heeft geen idee van het belang van een deugdelijk reglement; is waarschijnlijk ook niet op de hoogte van de eisen die de Wet op de Ondernemingsraden aan zo'n reglement stelt

Trouwens, er waren enige artikelen waar de Reglementscommissie van de OR, die het geheel had voorbereid, extra veel aandacht aan had besteed. Dit op basis van opgedane ervaringen b.v. bij de verkiezingsprocedure. Ook was getracht rekening te houden met gedachten die in de achterban leven. Uitvoerige bespreking van vele punten was daarom strikt nodig. De OR heeft, ofschoon wettelijk al goedkeuring zou kunnen worden verleend, daarmee nog even gewacht.

Het concept wordt nu door de

Reglementscommissie bijgewerkt n.a.v. de gemaakte opmerkingen en gaat dan eerst naar de bestuurder. OR en ondernemer bieden het geheel daarna de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij aan. Nadat deze commissie het heeft bestudeerd en ook weer eventuele wijzigingen heeft voorgesteld, wordt het wederom in de OR besproken om van minstens twee derde van de in de raad zitting hebbende leden, goedkeuring te verkrijgen. De in februari te houden retraite is daarvoor de meest geschikte gelegenheid, want dan hoopt de OR voltallig te zijn.

Maar wat waren nu die hangijzers bij de eerste bespreking in oktober? We zullen enkele voorbeelden geven, die al aantonen dat men

Lof voor de civiele dienst



OR-allerlei

– Benoemd in de Commissie voor Pensioen-Aangelegenheden zijn:

Jan Alsmā

Jolle de Jong

Roel Jousma

Wouter Kalkman

Hieraan toegevoegd worden nog 2 'buiten'-leden, wier namen zo spoedig mogelijk worden bekendgemaakt.

– Tot de volgende vergadersessie in december bestaat de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden uit:

Piet Huigen – voorzitter

Wouter Kalkman – secretaris

Jan Alsmā – vlootlid

Ineke Koot – wallid

– Het aanbod van de bestuurder om de veiligheidsdeskundige van de maatschappij (Kees Koppendraaijer) een exposé te laten geven naar aanleiding van de veiligheidsrapportage in september, is door de raad aangenomen. De Commissie Sociaal Beleid zal ook een aantal gerichte vragen opstellen ter voorbereiding van de december-vergadering waarin dit onderwerp op de agenda geplaatst zal worden.



– om later problemen te vermijden – bij het samenstellen van zo'n reglement niet over een nacht ijs moet gaan.

Vertegenwoordiging

De ondernemingsraad, zo vermeldt een artikel (en dat stond ook in het voorlopig reglement, opgesteld na de samensmelting van de vroegere OR-vloot en OR-wal), bestaat uit 23 leden, waarvan 12 uit de kiesgroep 'kapiteins en officieren', 6 uit die van de 'scheepsgezellen' en 5 uit die voor 'walpersoneel'.

Je zou zo op het eerste gezicht kunnen stellen, dat – rekening houdend met het aantal kiesgerechtigden in elke groep – deze cijfers niet kloppen. Maar daar zit nog heel wat anders aan vast, namelijk hetgeen bij de samensmelting is overeengekomen. Daarbij is bepaald dat er 5 leden van de wal zouden zijn, opdat die vertegenwoordiging niet als het ware wordt ondergesneeuwd. De getallen 12 en 6 voor resp. de kiesgroepen 'kapiteins en officieren' en 'scheepsgezellen' worden meer bepaald op basis van het aantal kiesgerechtigden in die groepen plus, vanwege veelvuldig afwezig zijn door dienst op zee, een zekere reserve. Toch werd dit artikel nauwgezet bekeken, want de walvertegenwoordiging is op de meeste vergadersessies praktisch compleet. Die van de overige kiesgroepen nimmer, behoudens dan bij een installatie (tevens de eerste zitting) en bij een retraite.

OR-OR

In een ander artikel is nu duidelijk gesteld dat van de functies voorzitter en secretaris in ieder geval één functie moet worden vervuld door een lid van de kiesgroepen 'kapiteins en officieren' of 'scheepsgezellen'. Theoretisch is het dus mogelijk dat beide functies door zeevarenden worden vervuld, maar dat twee wal-OR-leden beide functies vervullen, dat is uitgesloten.

Nederland weer concurrerend

Meer vrijheid bij het stemmen?

Bij de laatste verkiezing zijn er heel wat collega's geweest die er ernstig bezwaar tegen maakten, dat zij op evenveel kandidaten moesten stemmen als er plaatsen in zijn/haar kiesgroep waren. Iedere kiesgerechtigde uit de 'kapiteins en officieren'-groep moest dus maar liefst 12 vakjes rood maken, een scheepsgezel 6 (niet meer en niet minder) en een walman 5. 'Kom nou!', zo riepen sommigen, 'er zijn er maar 3 die ik goed ken en m'n vertrouwen waard vindt'.

'Nee, niet veranderen' zei de raad. Want juist een Ministeriële beschikking bepaalt, dat iedere kiezer uit een kiesgroep evenveel personen **moet** kiezen als de andere kiezers in die groep. Dus niet een collega die 5 personen kiest en een ander 7, terwijl 12 stoelen vrij zijn. Een tegenargument – door meerderen ondersteund – was dat je dan dus net zo goed zelf, als raad, kunt zeggen: 'Best, maar dan allemaal een **lager** aantal kiezen dan er vacatures zijn. Neem de groep 'scheepsgezellen'. Zes vacatures? Dan moet een ieder, pakweg, vier personen kiezen.'

Een rekensom ter vergadering uitgewerkt gaf echter de doorslag om hier niet aan te beginnen, want de kans dat je dan met een incomplete raad komt te zitten is zeker aanwezig. En stapt een lid op tijdens de drie-jarige zittingsduur, dan is het zeker mogelijk dat er vervangende kandidaten zitting gaan nemen die slechts een paar stemmen hebben.

Immers, bij het kiezen van minder personen dan nu voorgeschreven, zijn het de, laten we zeggen populaireren of meest deskundig geachten die alle stemmen trekken. De overige kandidaten komen dan nauwelijks aan bod. Nu kan je wel weer een kiesdrempel gaan invoeren, d.w.z. je komt niet in de raad als je niet minstens zo-en-zoveel stemmen haalt (of een percentage), maar ook dan dreigt het gevaar dat de raad niet voltallig wordt. Te weinigen met voldoende stemmen kunnen dan OR-lid worden. Omdat ook voorgaande OR-en met dit systeem goede ervaringen hebben, blijft het systeem gehandhaafd, ondanks de nadelen die ook hieraan kleven. Juist die Ministeriële beschikking waarover we hierboven spraken, maakt het nauwelijks mogelijk meer vrijheid aan de kiezers te geven.



ZESTIEN VLOOTCOLLEGA'S MET PENSIOEN

Op 7 oktober jl. was voor zestien vlootmedewerkers het moment gekomen om formeel afscheid te nemen van de maatschappij waar zij zo vele jaren werkzaam waren geweest. Zij vormden de grote groep collega's voor wie nu een periode van 'uitrusten na gedane arbeid' aanbreekt.

Enige stafmedewerkers verwelkomden de afscheidnemenden en hun resp. echtgenote in de hal van het Shell Gebouw. De dames kregen van twee charmante kantoorcollega's een geurig en kleurig handboekje uitgereikt. De lunchkamer op de 2e etage was goed gevuld met vloot- en walmedewerkers die hun met pensioen gaande collega's de hand kwamen schudden. Niet als afscheid maar met een 'tot ziens' op latere bijeenkomsten, zoals de op 15 december a.s. te houden 'kerstreunie' of de CNOOKS-bijeenkomsten. Onder de belangstellenden ontwaarden we ook een aantal reeds langer geleden gepensioneerde collega's. Onze vroegere directeur, de heer M. L. C. van Heeswijk, was eveneens naar Rotterdam gekomen.

Verbazing

Voordat onze directeur, de heer Rasterhoff, een afscheidswoord zou spreken was in de lunchkamer al een gezellig samenzijn ontstaan. Vele belevenissen en vroegere ontmoetingen werden weer uit de herinnering teruggeroepen. Ook klonk verbazing. Sommige afscheidnemenden hadden elkaar namelijk nog nooit eerder ontmoet. En dat na zo veel jaren voor één en dezelfde werkgever te hebben gewerkt . . . De gesprekken moesten even worden onderbroken. De heer Rasterhoff werd aangekondigd en richtte enige woorden tot de aanwezigen.

Bakens verzetten

'Het is verleidelijk om op een dag als deze naar het verleden om te zien – die goeie ouwe tijd – maar dat moeten we niet doen. Het is de toekomst waar we met z'n allen naar toe gaan. En u hebt aan die toekomst mede gestalte gegeven. Uw pensioendatum staat vast en u hebt daar al naar toe kunnen leven. Een bedrijf echter weet niet hoe de toekomst er uit zal gaan zien. In een bedrijf zijn aanpassingen nodig om op die toekomst in te spelen. Het gebeurt maar al te vaak dat men in de krant leest dat een bepaald bedrijf de veranderingen niet tijdig heeft onderkend en de bakens niet bijtijds heeft verzet. Shell Tankers bevindt zich thans in zo'n aanpassingsproces. We zijn bezig ons voor te bereiden op de toekomst'. Vervolgens ging de heer Rasterhoff een ogenblik in op de energievoorziening van Europa. Hij vertelde dat in de tweede helft

'80, begin '90 de Europese landen hun energie voornamelijk zullen betrekken uit Europa zelf alsmede uit Noord en West Afrika. De enorme hoeveelheden olie uit het Midden Oosten zullen dan niet meer nodig zijn. Ook de energievoorziening van de Verenigde Staten zal een heel ander beeld te zien geven. Geen grote stroom tankers vanuit het Midden Oosten, maar Canada, Alaska, Mexico en Venezuela worden de grote energieleveranciers van de VS.

Veel dank

Naar verwachting zal het transport van ruwe olie gaan plaatsvinden met tankers van maximaal 250.000 tot 275.000 ton dw. 'Ik verwacht dat deze tankers zo tegen begin 1987 gebouwd zullen gaan worden. Produktentankers zullen in de orde van grootte liggen van 60 à 70.000 ton. Al die schepen zullen worden uitgerust met de meest moderne

apparatuur. Onbemande machinekamer, satellietnavigatie, aan boord geplaatste mini-computers. Hierdoor zal voortdurend contact met kantoor mogelijk zijn. Men moet niet bang zijn voor technische vernieuwingen. Indien men indertijd de technologie van de stoommachine niet had aanvaard, zou men thans niet het huidige welvaartspeil hebben bereikt'. Bijna aan het eind van zijn toespraak gekomen dankte de heer Rasterhoff de afscheidnemenden voor de inspanningen die zij zich voor onze maatschappij hebben getroost. 'Wij zijn hen veel dank en erkentelijkheid verschuldigd'. Als blijvende herinnering aan de diensttijd bij Shell Tankers B.V. bood onze directeur alle afscheidnemenden een kleinood aan, de overhandiging waarvan hij vergezeld liet gaan van enkele persoonlijke woorden. Tenslotte, en hiermede was het officiële gedeelte van die avond voorbij, las de heer Rasterhoff de inhoud van een ontvangen telegram van de officieren van de 'Abida' voor waarin de goede wensen voor de afscheidnemenden waren verwoord. Onder het nuttigen van een drankje en een hartigheidje bleef het gezelschap nog geruime tijd gezellig bijeen, om daarna door de overvloedig vallende regen huiswaarts te keren.



Zittend, van links naar rechts:

Hwtk. J. Polet, gezagv. L. van der Valk, hwtk. J. D. Donken, 2e wtk. A. J. Verkerk, gezagv. W. O. Kooi

Staan, eveneens van links naar rechts:

Hwtk. C. L. Fehrmann, gezagv. A. Post, hwtk. F. in 't Veld, hwtk. R. M. F. van den Berg, gezagv. G. W. Bouma, hwtk. K. L. Schuring, hwtk. H. W. van Diepen, gezagv. F. Minkels, scheepsgez. a/w W. Stremme en scheepsgez. a/w J. Bonte. Hoofdbediende F. van der Heijden kon wegens ziekte niet aanwezig zijn.

QUO VADIS

Onder auspiciën van het Havenbedrijf van de Gemeente Rotterdam en het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) vond in september jl. te Rotterdam het symposium 'Ship-trans-Port' plaats. Tijdens dit symposium hield onze directeur, Drs. A. L. Rasterhoff voor een internationaal gezelschap van naar schatting 350 personen een lezing. De inhoud van deze lezing, genaamd 'Quo Vadis', treft u hieronder aan.

'Quo Vadis – waarheen van hieruit? Alvorens een poging te doen hierop te antwoorden dienen we het verleden aan een nauwkeurige beschouwing te onderwerpen, de zwakke en sterke punten van vroegere filosofieën te onderzoeken, beoordelingsfouten te onderkennen en ons te bezinnen op de gevolgen van de onvoorspelbare veranderingen die zich hebben voorgedaan. Pas dan kunnen we de uitdaging van het ontwikkelen van een soepele strategie die de enorme onzekerheden van de toekomst onderkent op waarde schatten.

Laten we om te beginnen eens een blik werpen op de bulk (massa goederen) scheepvaart. (afb. 1: totale vervoer over zee) Dit plaatje laat zien dat het

wereldvervoer over zee uit vier belangrijke artikelen bestaat: olie, ijzererts, kolen en graan. Uit deze gegevens kunnen verscheidene interessante conclusies worden getrokken. Ten eerste, dat tussen 1970 en 1980 de totale groei 40% bedroeg, maar dat deze naar verwachting in de volgende tien jaar niet aanmerkelijk zal toenemen. Ten tweede, dat olie het voornaamste artikel is en dit voorlopig zal blijven ook. Niettemin zal het aandeel van de olie dalen, terwijl het andere bulkvervoer zal blijven toenemen. Vooral het kolenvervoer zal naar verwachting belangrijk toenemen. Het is mijn bedoeling het vandaag voornamelijk over het olievervoer te hebben, doch ik zal aan het eind van het verhaal onze ideeën ten aanzien van het kolenvervoer in het kort weergeven. Men kan de tankvaartindustrie in drie hoofdgroepen verdelen: de onafhankelijke reders, de oliemaatschappijen en de regeringen. Op het ogenblik zijn er ongeveer 600 onafhankelijke reders, die tezamen zo'n tweederde van het tankertonnage bezitten. Deze onafhankelijken zijn erg nuttig voor maatschappijen zoals de Shell, die zelf niet volledig in al hun behoefte aan scheepsruimte voorzien. Met zo'n groot aantal verschillende reders is het echter wel moeilijk om effectieve plannen voor de toekomst te maken en gemeenschappelijke oplossingen voor zich voordoende problemen te vinden. De grootte van de tankers is ontstellend snel toegenomen. Het volgende plaatje (afb. 2: de grootte van de tankers

aangeschaft door Shell) toont het formaat schepen dat Shell tussen 1945 en 1976 heeft aangeschaft, te beginnen met 16.500 ton laadvermogen in 1945 en eindigend met meer dan een half miljoen ton in 1975, een stijging van 3000% in slechts 30 jaar!

Schaalvergroting

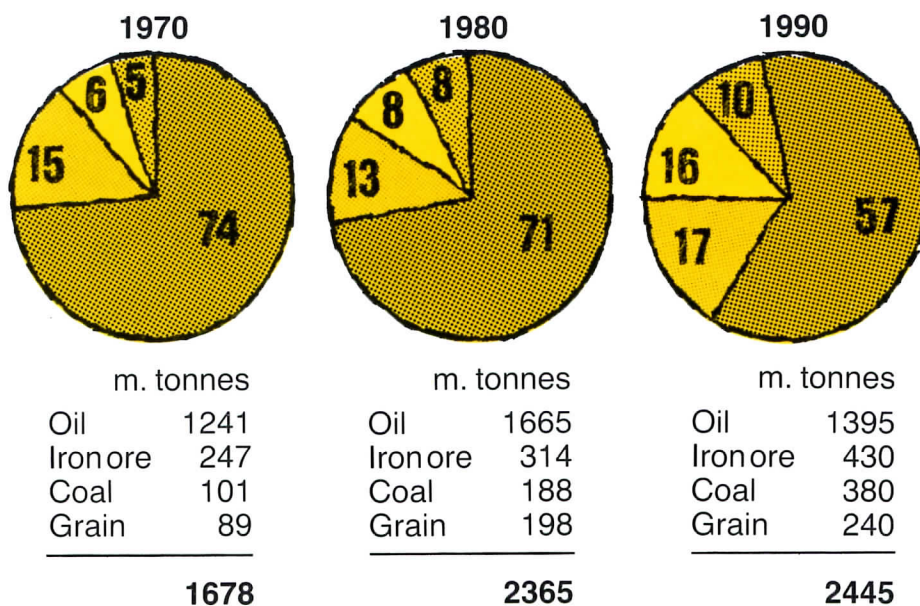
Maar waarom die noodzaak om zulke grote schepen te bouwen? Omdat, als de maten van een schip worden vergroot, de onderhoudskosten, de kosten van brandstofverbruik en de aanschafkosten niet in dezelfde verhouding toenemen als de vervoerscapaciteit van het grotere schip. Ook de verzekeringspremie per ton vervoerde lading van een groter schip is lager omdat die gebaseerd is op de nieuwbouwkosten. Verder hoeft de bemanning van grotere schepen niet te worden uitgebreid. Het totale resultaat van de kostenvermindering per ton lading wordt aangeduid als 'de voordelen van schaalvergroting' van grotere schepen. Toen tegen het eind van de vijftiger jaren de 60.000-tons tanker zijn intrede deed dachten velen dat dit toch wel het uiterste zou zijn, want het was het grootste schip dat vol-geladen het Suezkanaal kon passeren. Men kon echter niet aan de economische voordelen van grotere schepen voorbijgaan en spoedig werden nog grotere tankers ontwikkeld voor handelsroutes zoals tussen de Arabische Golf en Japan en waar men van de Suezkanaal beperkingen geen last had. En zo begon een tijdperk van steeds grotere schepen. Deze schaalvergroting ging echter wel ten koste van de flexibiliteit in de tankvaart.

Tegen het eind van de zestiger jaren zag men schepen verschijnen van meer dan 200.000 ton draagvermogen – de eerste generatie VLCC's. Tegen 1970 bestond de wereldvloot van VLCC's uit rond de 130 schepen, waarvan Shell, Exxon en Texaco ongeveer eenderde in hun bezit hadden. In het begin van de zeventiger jaren kwamen er ULCC's van meer dan 320.000 ton draagvermogen, terwijl er plannen bestonden voor gigantische schepen van meer dan 1 miljoen ton. Voor de onverwachte sluiting van het Suezkanaal in 1967 was de markt slap en waren de vooruitzichten voor tankers niet best. Van de ene dag op de andere werd echter de lengte van de belangrijkste olieroute ter wereld dramatisch vergroot van 13.000 mijl tot 22.000 mijl, met het gevolg dat het overschot aan tankers veranderde in een tekort. De vraag naar tankers nam nog verder toe toen de Verenigde Staten zich ontwikkelden tot een belangrijke importeur van olie. Tegen deze achtergrond bleef het ruwe-olieverbruik gestaag toenemen. De hausse in de tankerbouw in het begin van de zeventiger jaren volgde de toen heersende buitengewoon gunstige

figures in the spherics mean percentages

Total World Seaborne Trade Oil, Iron Ore, Coal, Grain

afb. 1



marktsituatie. De nieuwbouw orders kwamen niet alleen van de traditionele tankerreders, maar ook van reders die weinig ervaring in het olietransport hadden. 'Speculatieve' opdrachten, geruggesteund door een overvloed aan gemakkelijk te verkrijgen credieten en, in combinatie met een ruim aanbod van goede scheepswerven, bereikten in de periode 1972-73 een grootte van 130 miljoen ton draagvermogen. Deze nieuwbouwopdrachten resulteerden in een opvallende stijging van 50% in de grootte van de bestaande wereldvloot. De in die tijd geldende hoge vrachttarieven hadden tot gevolg dat de inkomsten van een paar reizen voldoende waren om de kapitaalsinvestering in een VLCC geheel terug te verdienen. Bijgevolg waren er weinigen die zich zorgen maakten om een eventueel tankeroverschot. Toen dan ook in 1973/74 de prijs van ruwe olie onverwacht verviervoudigde veroorzaakte dit schokgolven in de tankerindustrie. Het olieverbruik liep terug door de reactie van de wereld op de dure energie waardoor de tankvaartindustrie met een

overschot aan tankers kwam te zitten. De heropening van het Suez Kanaal in 1975 had dan ook weinig invloed op de reeds zwakke markt en het vaarpatroon van de tankers.

Havenfaciliteiten

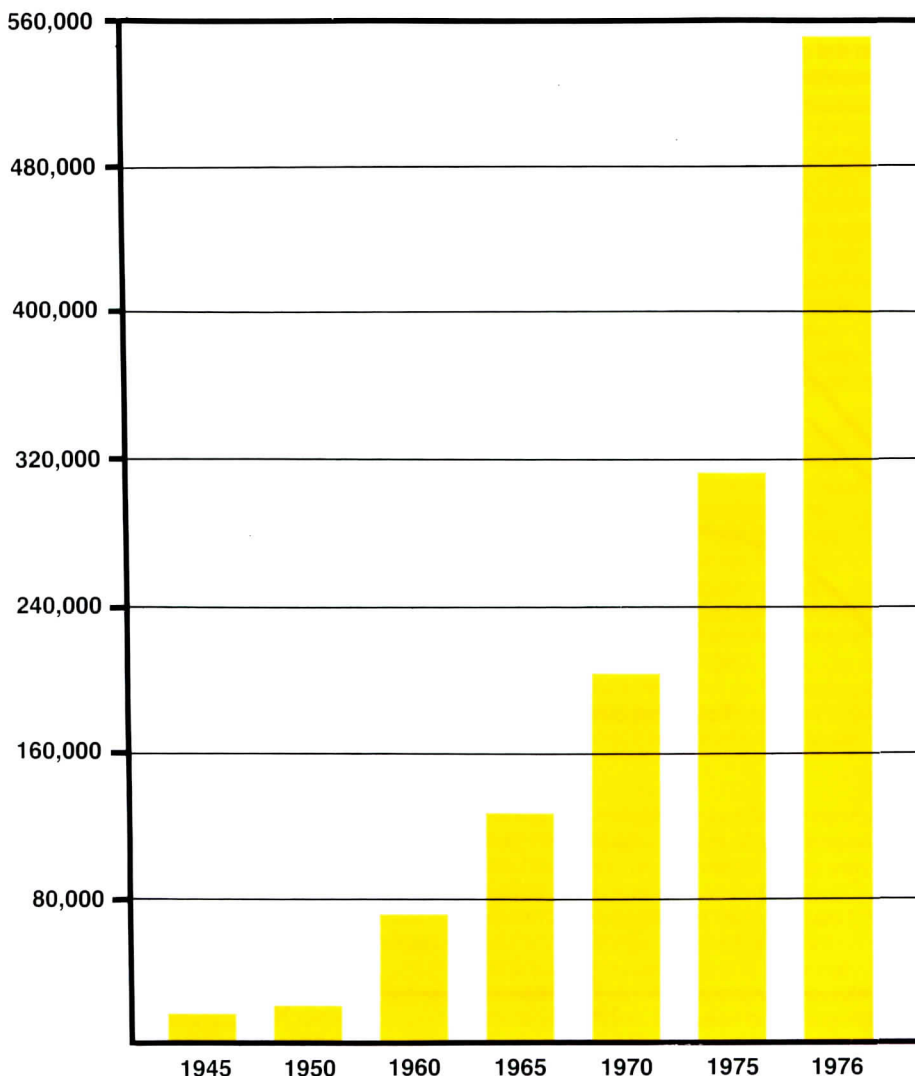
Tot dusver is voornamelijk aandacht besteed aan de ontwikkelingsfase van de VLCC en de ULCC. In dit stadium is het zinnig in te gaan op de ontwikkelingen die tegelijkertijd plaatsvonden in de belangrijke oliehavens. Voor de groter wordende tankers moesten nieuwe ligplaatsen worden gebouwd, diepere kanalen gegraven en de havens verbeterd. De haven van Rotterdam is een goed voorbeeld van dit soort ontwikkeling. In 1947 werd door het gemeentebestuur het Botlek-plan aangenomen, waarvan de infrastructuur in 1960 gereed was. In reactie op de steeds groter worden olietankers werden in 1957 plannen aangenomen om de 'Europoort' te bouwen en amper drie jaar later loste een tanker daar zijn eerste lading. Ook werd gewerkt aan het uitdiepen van de vaarroutes naar Hoek

van Holland, de zogenaamde Eurogeul. In 1967 konden schepen passeren met een diepgang van 18,9 m en in 1971, na verdere verbeteringen, 19,9 m. De investering in deze verbeteringen werd aanvaardbaar geacht omdat het olieverbruik toenam en de voordelen van schaalvergroting van de grote olietankers niet konden worden genegeerd. Traditioneel is de grootte van tankers altijd bepaald door de omvang en kwaliteit van de infrastructuur van de havens. Tegen het eind van de jaren zestig echter werden, vooruitlopend op enigerlei vaste plannen om de havenfaciliteiten uit te breiden, veel grotere schepen besteld. Het gevolg daarvan was dat de meeste havens volgeladen VLCC's en ULCC's, waarvan de diepgang soms meer dan 20 m bedroeg, niet konden ontvangen. In 1968 begon Shell met lichteroperaties om de diepgang van grote tankers te verminderen die dan daarna de haven konden binnengaan. Dit bleek zeer succesvol, ook wat betreft de vrachtkosten van kleine partijen olie, die vervolgens in een aantal Europese loshavens in schepen van de juiste grootte konden worden afgeleverd.

afb. 2

Size of Tankers Acquired by Shell (1945 - 1976)

Tonnes Deadweight



In die periode konden VLCC's havens aan de kust van de Verenigde Staten niet binnenlopen. Dit probleem werd echter opgelost door het toepassen van de succesvolle lichtertechniek waarmee in Europa was begonnen. Het was Shell die de eer te beurt valt voor het op gang brengen van lichteroperaties in zowel de Golf van Mexico als voor de kust van Los Angeles aan de westkust van de Verenigde Staten. De lichteroperaties in de Verenigde Staten verschilden in zoverre van die in NW Europa dat de VLCC's geheel werden gelost door middel van daarvoor bestemde en speciaal uitgeruste lichterschepen.

S.B.M.'s

Een nieuwigheid van eerdere datum, eind vijftiger jaren, was de Single Buoy Mooring (S.B.M.) die, als de boei in diep water lag, de mogelijkheid schiep aan het begin of het eind van een VLCC-reis, olie te laden dan wel te lossen. De eerste S.B.M. van het Shell-type kwam begin 1961 op de rede van Sarawak in gebruik na uitgebreide proeven met een model in het Nederlands Scheepsbouwkundig Laboratorium te Wageningen. Daarna zijn er in verscheidene plaatsen in de wereld grote aantallen S.B.M.-systemen ontwikkeld. Het S.B.M.-systeem op de rede van Anglesey (Engeland) is een modern voorbeeld van een dergelijke installatie en die in staat is de grootste van onze huidige tankers te bedienen. Het Louisiana Offshore Oil Port project, afgekort de LOOP-installatie, is nog een opvallend voorbeeld van een S.B.M.-systeem. De ontwikkeling van olievelden in zee, zoals de Noordzee, leidde tot verdere toepassingen van S.B.M.'s van waaruit ruwe olie naar tankers kan worden gepompt voor verscheping naar een raffinaderij. Een andere benadering van het lichtereren of Single Buoy Moorings is het lossen van

een VLCC in een diepwaterhaven, van waaruit kleinere schepen de partijen olie binnen een bepaald geografisch gebied kunnen distribueren. Voorbeelden van dit type ontwikkeling zijn de Curacao Oil Terminal, Bantry Bay in Zuid-Ierland en Kagoshima in Japan. Van de traditionele havens is Rotterdam thans in staat VLCC's te ontvangen met een diepgang tot 20,7 m terwijl Antifer in Frankrijk een toegestane diepgang heeft van 29,25 m en schepen kan ontvangen tot een half miljoen ton.

Veranderingen

Op dit punt aangekomen is het goed enige aandacht te wijden aan de veranderingen die de tankerindustrie in recente jaren heeft ondergaan. De olieprijsexplosie van 1973/74, die een einde maakte aan de tanker hausse van die periode, werd gevolgd door een aantal betrekkelijk rustige jaren. De Iraanse revolutie van 1979, gevolgd door de oorlog tussen Iran en Iraq, veroorzaakte wederom een spectaculaire stijging van de olieprijsen. Tegen 1980 was de officiële prijs van olie gestegen tot \$ 34 per barrel en hoger. Deze stijging heeft rechtstreeks bijgedragen tot de ernstige economische teruggang waarin we ons vandaag bevinden. Steeg de jaarlijkse vraag naar olie tussen 1961 en 1973 met gemiddeld 8%, tussen 1973 en 1979 was de stijging teruggelopen tot 0,4% en in 1980 en 1981 is de vraag zelfs met 5% gedaald. Voor 1982 wordt een verdere daling verwacht. In de laatste tien jaar zijn er nog andere belangrijke veranderingen in de

olie-industrie geweest. De grote oliemaatschappijen hebben vele van hun oorspronkelijke concessies verloren en van de internationaal verhandelde olie wordt nu minder dan 50% door hen verhandeld tegen rond 75% in het begin van de zeventiger jaren.

Er zijn ook opvallende veranderingen opgetreden in het aanvoerpatroon. Het beeld van vandaag verschilt erg van dat van het begin der zeventiger jaren. De opening van de Yanbu pijplijn in 1981 had een aanzienlijke oliestroom van Saudi Arabië naar de Rode Zee tot gevolg en van waaruit het merendeel via de Sumed pijplijn naar het Middellandse Zee-gebied wordt gepompt. De Noordzee en Alaska zijn thans grote, dicht bij de afnemers gelegen olieproducenten. De productie in Mexico, nog maar enige jaren terug onbetekenend geacht, blijft verder stijgen. Een andere belangrijke factor betreft het uitdiepen van het Suez kanaal, waardoor sinds 1981 schepen tot rond 150.000 ton in geladen toestand kunnen passeren. Het gevolg van al deze veranderingen is geweest dat de gemiddelde lengte van de reis aanzienlijk korter is geworden. Meer dan welke oorzaak dan ook is dit de voornaamste reden voor de sterk gedaalde vraag naar de tankertonnage. Sinds 1973 bestaat er een overcapaciteit aan tankers en ongeveer de helft van de huidige tankervloot van vandaag is overtollig. Het volgende overzicht toont u het enorme verschil tussen vraag en aanbod van tankerruimte. (afb. 3: beschikbare wereld tankertonnage versus vraag). Opgemerkt dient te worden dat als gevolg van veranderingen in de marktverhoudingen het

aanvoerpatroon minder efficiënt is dan voorheen. Dit heeft geleid tot wachttijden, 'multi-port loading' en 'dead-freight'. Het gevolg hiervan is dat de vraag naar tonnage met ongeveer 25% is toegenomen. Door de zwakke markt varen veel tankers en nagenoeg alle VLCC's met verminderde snelheid, in het algemeen 'slow steaming' genoemd. 'Slow steaming', gecombineerd met verbeteringen van de operationele procedures en technische vernieuwingen, maakt het mogelijk aanzienlijke besparingen van brandstof te realiseren. Het overzicht toont aan dat 'slow steaming' een doelmatig middel is om overtollige tankertonnage 'weg te werken'.

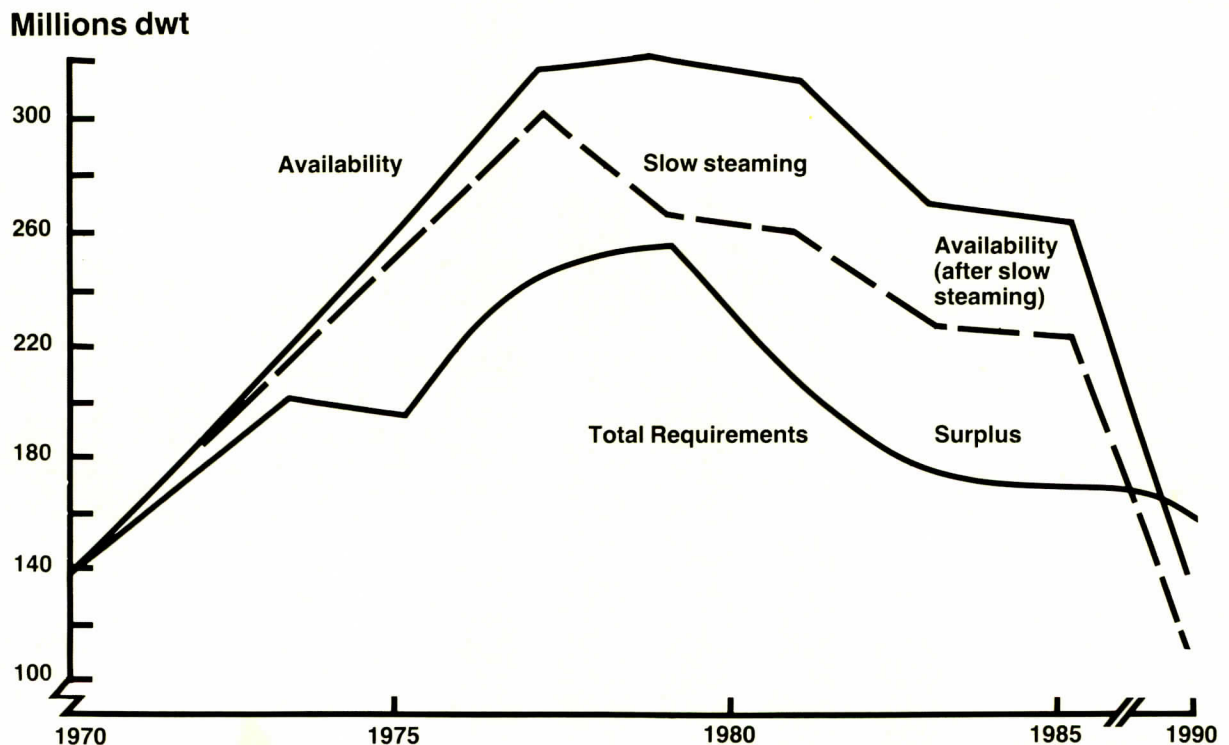
Om de overtollige tankerruimte te verminderen is het nodig dat op grote schaal schepen worden gesloopt. Sinds 1973 is per jaar ongeveer 9 miljoen ton draagvermogen gesloopt. Niettemin zal dit getal moeten worden verdrievoudigd wil in het midden der tachtiger jaren een evenwicht worden bereikt. Voor VLCC's betekent dit zo'n 75 schepen per jaar, waarvan het merendeel minder dan 12 jaar oud is. 1982 heeft een verhoogde activiteit op dit gebied te zien gegeven. Vast staat dat een geïsoleerd sloopbeleid alleen het probleem van de overtollige tankerruimte op korte termijn niet geheel zal kunnen wegwerken.

Toekomst

Hoe staat het verder met mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de tankvaart?

afb. 3

World Tanker Tonnage Availability versus Requirements



Energiebesparing zal in een wereld van dure brandstoffen een steeds belangrijker rol gaan spelen. Zelfs als de economie weer gaat groeien mag worden verwacht dat de toename van de vraag naar olieproducten minder groot zal zijn dan in voorgaande jaren. Nog verder in de toekomst kijkende mag worden verwacht dat andere vormen van energie, zoals kolen, gas, atoomenergie en zelfs synthetische brandstoffen uiteindelijk olie gaan vervangen.

Kijkende naar de toekomst moet ook rekening worden gehouden met de invloed die de z.g. ontwikkelingslanden op de structuur van de scheepvaartindustrie kunnen hebben. De activiteiten van UNCTAD, de United Nations Conference on Trade and Development, zijn in dit verband uiterst belangrijk. Zo is het bijvoorbeeld de bedoeling dat in de lijnvaart tot 40 % van de goederen wordt vervoerd in schepen van het producerende land, nog eens 40 % in schepen van het verbruiksland zodat er 20 % overblijft voor niet-gebonden vervoerders. Voor wat betreft de lijnvaart zijn reeds gedragscodes opgesteld en men concentreert zich nu op het massa-goederenvervoer. Als dit voornemen wordt doorgevoerd zal dit onherroepelijk de flexibiliteit van de vaart verminderen, aanzienlijk kostenverhogend werken en een inbreuk betekenen op wat historisch altijd een waarlijk vrije markt is geweest. Met name voor een maritieme natie zoals Nederland is deze ontwikkeling niet van het nodige gevaar ontbloot.

Verder zijn er, eveneens onder auspiciën van UNCTAD, veranderingen voorgesteld ten aanzien van de z.g. vrije registratie. In het bijzonder is men erop gebrand dat een deel van het scheepspersoneel de nationaliteit heeft van de vlag waaronder het vaart. Dergelijke maatregelen, indien doorgevoerd, zullen op zijn minst de flexibiliteit van de traditionele vrije registratie verminderen terwijl zij in bepaalde gevallen de operationele kosten zullen verhogen. Verder is het mogelijk dat elke stap ter beperking van vrije registratie, die door zeer veel respectabele scheepseigenaren om zuiver economische redenen wordt toegepast, de algehele veiligheidsstandaard zal verlagen als deze schepen moeten worden geregistreerd in landen zonder enige zeevaarttraditie of ervaren personeel. Al met al dienen de ontwikkelingen binnen de UNCTAD nauwgezet te worden gevolgd omdat zij van grote invloed kunnen zijn voor de toekomst van de scheepvaartindustrie.

Los van bovenstaande ontwikkelingen overwegen de olieproducerende landen verder serieus de eigen vloot uit te bouwen. Tevens worden zij zich steeds meer bewust van de voordelen verbonden aan het zelf raffineren van de eigen ruwe olie. Verwacht wordt daarom dat vooral het transport van olieproducten zal toenemen.

Als men al deze veranderingen in ogenschouw neemt, wat zal dan de toekomstige grootte van een olietanker

zijn? Onze huidige mening is gebaseerd op de veronderstelling dat het vervoer van olie en olieproducten over grote afstanden zal afnemen, terwijl het aandoen van meerdere havens voor het laden dan wel lossen zal toenemen. Verder, als de noodzaak van transportflexibiliteit en de beperkingen van het Suez kanaal in aanmerking worden genomen, geloof ik dat de volgende generatie VLCC's waarschijnlijk niet groter zal zijn dan 200.000 tot 300.000 ton draagvermogen.

Wat zou dit voor de ontwikkeling van de havens betekenen?

Als we het succesverhaal van het lichter, de SBM's en de bestaande diepwater havens zoals Antifer en Rotterdam in ogenschouw nemen, is het twijfelachtig of er drastische verbeteringen nodig zijn. Natuurlijk kunnen havens zeker verbeterd worden als dit uit kosten oogpunt doelmatig is, maar de belangrijkste diepwater havens zoals Rotterdam, met een toegestane diepgang van 20,7 m, zijn nu reeds in staat de volgende generatie van VLCC's te kunnen ontvangen.

Kolen

Nu een kort overzicht van het kolenvervoer.

Na de dramatische prijsverhogingen van olie in 1973 en 1979 bleken kolen een goedkoop, ruimschoots beschikbaar en betrouwbaar alternatief. Veel landen hebben een programma gestart voor het overschakelen van olie op steenkolen voor industriële doeleinden en elektriciteitsopwekking. Dit soort kolen, beter bekend als 'stoom'- of 'thermische' kolen, is goedkoper en wordt op grotere schaal gedolven dan de steenkool die in de staalindustrie wordt gebruikt. Als reactie op deze vraag worden thans in verscheidene landen kolenreserves tot ontwikkeling gebracht waaronder de Verenigde Staten, Australië, Zuid-Afrika en West-Canada. Het internationale vervoer van stoomkolen over zee onderging tussen 1978 en 1980 een stijging van 48%, met als gevolg dat laad- en loshavens snel stijgende hoeveelheden kolen kregen te verwerken. Moderne kolenlaadhavens zoals Richards Bay zijn in staat deze hoeveelheden kolen doelmatig te verwerken. Sommige van de meer gevestigde havens echter hebben ernstige problemen ondervonden, waarvan het meest opvallende voorbeeld was de congestie in Hampton Roads tijdens de winter van 1980/1981. Op een gegeven moment lagen er 180 schepen met een totaal van 12 miljoen ton draagvermogen te wachten om kolen te laden.

De kosten verbonden aan kolenvervoer over zee zijn aanzienlijk. Zo bedragen de vrachtkosten van het verschepen van Australische kolen naar Europa bijvoorbeeld ongeveer 20% van de aanlandingsprijs, hetgeen in schril contrast staat met de 2-3% voor het vervoer van olie. Uiteraard wil men deze kosten verlagen, hetgeen o.a. mogelijk is via de economie van de schaalvergroting door gebruik te maken van grotere

schepen. Verdere besparingen kunnen worden bereikt door het installeren van de meest kost-efficiënte voortstuwingssystemen. Installaties gebaseerd op de dieselmotor zijn thans het meest efficiënt maar gezien het kostenverschil tussen kolen en olie is een kolengestookte stoominstallatie nu zeker een serieus alternatief.

Veel laad- en loshavens over de gehele wereld kunnen thans bulkschepen met een draagvermogen van 120.000 ton nog niet ontvangen hoewel er een aantal plannen voor verbeteringen ten uitvoer worden gebracht. Er zijn momenteel slechts vijf loshavens die in staat zijn bulkschepen boven de 150.000 ton te ontvangen, t.w. Rotterdam, Le Havre, Fos, Taranto en Hunterston. De Rotterdamse Maasvlakte-terminal, welke tegen het eind van de zeventiger jaren in gebruik werd genomen, heeft de mogelijkheid bulkschepen van ruim 250.000 ton draagvermogen te ontvangen en neemt in dit opzicht dus duidelijk de eerste plaats in de wereld in. Het zijn niet alleen de loshavens waar zich beperkingen kunnen voordoen. Minstens even belangrijk zijn de beperkingen in de laadhavens. Richards Bay, de allergrootste en modernste laadhaven, kan momenteel schepen ontvangen van 170.000 ton draagvermogen, maar andere laadhavens hebben veel ernstiger beperkingen. Naar het zich thans laat aanzien zal het nog wel duren tot de negentiger jaren alvorens laadhavens schepen met een draagvermogen van 200.000 ton en meer kunnen ontvangen.

De verwachtingen zijn dat het totale kolenvervoer over zee van zijn huidige peil van iets beneden de 200 miljoen ton zal stijgen tot omstreeks 380 miljoen ton tegen het eind van de tachtiger jaren. Momenteel is er een tonnageoverschot veroorzaakt door voorbarige nieuwbouworders als gevolg van optimistische voorspellingen. Dit tonnageoverschot zal waarschijnlijk tot het midden van de tachtiger jaren blijven bestaan. Maar dit niettegenstaande zal de heropleving van kolen als belangrijkste energiebron de vervoerders van droge bulk een aantrekkelijke toekomst bieden.

Ik heb vandaag een kort beeld geschetst van de voornaamste ontwikkelingen in het bulkvervoer met bijzondere nadruk op de tankvaartindustrie. We hebben gedurende de laatste tientallen jaren enorme veranderingen gezien, waarvan de onverwachte explosies van de olieprijs in de zeventiger jaren niet de minste waren. Kijkende naar de volgende tien jaar staan ons vele nieuwe uitdagingen te wachten in een bedrijfstak die zich in een voortdurende staat van ontwikkeling bevindt. Wat betreft havenontwikkeling schijnen tankers tot 300.000 ton draagvermogen en bulkschepen tot 250.000 ton redelijke richtlijnen. Rotterdam kan dergelijke schepen reeds ontvangen en daarom lijken de voorgestelde plannen om de toegestane diepgang te vergroten tot 21,3 m in 1983, 21,95 m in 1984 en 22,9 m op wat langere termijn thans wat voorbarig.'

De mooie zomer van 1982 ligt weer achter ons. Een zomer waarin, zoals ieder jaar, naar hartelust is gereisd. Naar bestemmingen ver weg of dicht bij. Op kantoor hoorde je overal opgetogen verhalen. Veel verhalen, verteld met een tikkeltje weemoed. We hebben het zo fijn gehad daar, maar het was allemaal weer veel te vlug voorbij . . .'

't Ging veel te vlug, maar we hopen er volgend jaar weer naar toe te gaan'. Hennie de Boer van DFP/3 doet ons verslag van haar belevenissen tijdens haar vakantie in Rusland dit jaar. Hennie is iemand die avontuurlijk is aangelegd. Een paar jaar geleden trok ze te voet, met een rugzak over de schouders, door Zuid-Engeland. Een reis die ze helemaal zelf regelde. 'Maar het organiseren van een reis zoals nu gemaakt moet je aan een reisbureau overlaten', aldus Hennie. 'Maar ook dan blijft er een verrassingsmoment in zitten'. Rusland, een land waar veel over wordt gesproken. Immens uitgestrekt, met steden waar dagelijks miljoenen mensen door elkaar krioelen op weg naar hun werk of school. Hotels met 2200 (!) kamers. Talloze bezienswaardigheden, ondermeer uit de Tsarentijd. Ook een land met een indrukwekkende natuur, met gebieden waar nog nooit een menselijk wezen een stap heeft gezet. Maar bovenal een geheimzinnig land achter een onvriendelijk ogend ijzeren gordijn.

Een Russische reisorganisatie voor jongeren biedt de reizen aan en zorgt voor de accommodatie, maaltijden, excursies, reizen van stad tot stad, enz. Ze zorgt ook voor de aanwezigheid van gidsen. Toerisme is voor de Sovjet Unie van groot belang geworden. Ze brengt deviezen het land in.

Ongastvrij

Op Schiphol kwam al sterk het gevoel van het onbekende, mysterieuze, tegemoet te gaan over Hennie en haar man heen. Plaatsnemen in een vliegtuigstoel van de luchtvaartmaatschappij Aeroflot. Spannend bovendien als je bedenkt dat het Hennie's eerste vliegreis werd. Tegelijk stapten een paar Russische damfenomenen in het toestel. Ze hadden weer hun partijen op Westerse toernooien gespeeld en keerden met de prijzen

huiswaarts. Na een rustige vlucht en een tussenlanding in Warschau werd de luchthaven van Moskou bereikt. Hennie: 'De ontvangst was uitermate ongestuurd. Een langdurige procedure bij de inkleding. En de manier waarop dit gebeurde was op het onbeschofte af. Het leek wel of we voor lieden werden aangezien die iets vreselijks op hun kerfstok hadden'. Maar, gelukkig, de verdere ervaringen en belevenissen tijdens het verdere verblijf in Rusland maakten veel goed. De reisgenoten, ruim 20 in getal, waren geen onbekenden voor elkaar. Immers, een paar weken voordat de reis zou plaatsvinden had men al kennis met elkaar kunnen maken tijdens een ontmoetingsavond. Het waren allen jongeren tot 35 jaar. De rondreis begon met drie dagen Moskou. Veel lopen, dan weer een stuk met de bus. Bussen die hun beste tijd hadden gehad. En overal een gedrang bij de haltes om er in te komen . . . Overigens, de ongedisciplineerdheid die de inwoners van Moskou ten toon spreiden bij het reizen met bus of tram staat in schril contrast tot het oneindige geduld dat deze mensen opbrengen om urenlang in de rij te staan bij winkels. En dat soms enkel en alleen voor een paar sokken, overhemd of een paar schoenen.

'Hollandski'

'Er werd ons in het geheel niets in de weg gelegd als we probeerden contact te zoeken met de mensen in de straat. Maar 't is ontzettend jammer dat de taal zo'n enorme barrière vormt. Je hoeft er echt niet met Engels of Duits aan te komen. Op Duitsers is men trouwens bepaald niet gesteld. Zelf lachte je maar eens vriendelijk en zei 'Hollandski, Hollandski'. Uit de stortvloed van woorden die dan over je werd uitgestort kon je soms het woord 'Amsterdam' halen. De gids die we in Moskou hadden, en zich voor 24 uur verhuurde, was de Engelse taal aardig machtig. De man was ingenieur van professie en deed het rondleiden van toeristen tijdens z'n vakantie 'om een roebeltje bij te verdienen'. We werden nogal eens aangeklampt door mensen die allerlei dingen van ons wilden kopen. Van kauwgom en snoep tot zelfs de spijkerbroek die we aan hadden'. Het wordt de toerist echter ontraden daarop in te gaan. Wel te begrijpen, zeker voor wat betreft het afstaan van je spijkerbroek, je hebt zo een kou te pakken . . . Als

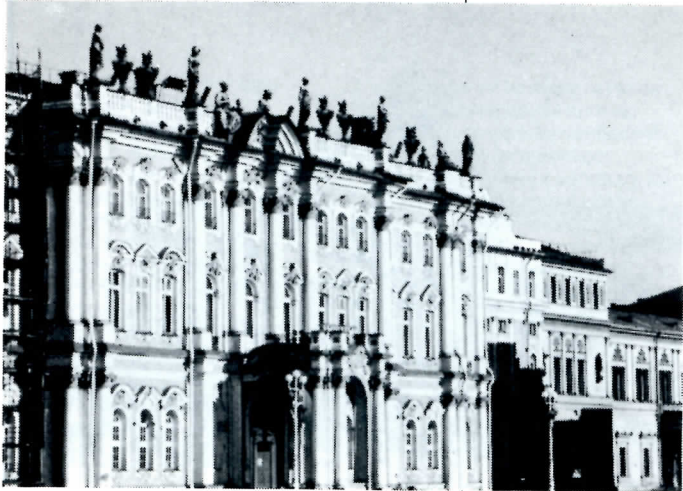


vreemde koop je geen gebruiksgoederen in Rusland. Allereerst is de prijs, naar Westerse maatstaven, erg hoog maar bovendien haal je het niet in je hoofd achter al die wachtenden in de rij te gaan staan. Nog afgezien van de tijd die je er aan kwijt bent ontleem je het artikel dan wel aan iemand die het honderdmaal meer nodig heeft. Er zijn speciale toeristenwinkels met een keur aan souvenirs. Veel beschilderd houtwerk. Jams en andere confituren worden ook goed verkocht.

Geen restricties

In Moskou woonde het reisgezelschap een uitvoering bij van een klassiek ballet. De dansers kwamen van het Bolstoy Theater. De entreprijzen waren erg schappelijk. Voor, omgerekend, vijf gulden kan op een redelijk goede plaats de drie uur durende voorstelling worden bijgewoond. Het theaterbezoek ligt, door die lage prijzen, binnen het financiële bereik van de gehele bevolking. Na Moskou ging de reis naar Kiev en na een paar dagen in deze stad te hebben vertoefd werd, na ruim 20 uur sporen, Leningrad bereikt. 'Onderweg stopte de trein een paar keer. Iedereen kon uitstappen om een kwartiertje de benen te strekken. Geen waarschuwend vingertje om niet buiten de stations te gaan. Ook in de bezochte steden zijn er geen restricties. Fotograferen is overal toegestaan, echter niet bij militaire objecten, vliegvelden of grensposten. Wil je er zonder gids tussenuit, geen probleem'. En gaat Hennie verder 'in geval je de weg terug niet meer weet laat je het kaartje met naam en adres van het hotel zien. Een taxi brengt je weer keurig naar het hotel terug.'

JAAR WEER



Over het eten was Hennie niet zo bijster enthousiast. Weinig variëteit. Rijst, varkensvlees en eieren waren er op dat moment in voldoende hoeveelheden te koop. Restaurants zijn er niet of nauwelijks. Op centraal gelegen punten staan automaten met frisdrank opgesteld. Ze leveren bronwater. Een cent of tien zonder smaakje, vijftien mèt. Nergens zijn je plastic bekertjes ('t materiaal is te duur) maar bij iedere automaat staan een paar glazen. Na het nuttigen van de inhoud wordt van je verwacht dat je het glas bij een fonteinje even omspoelt en weer klaarzet voor een volgende klant . . .

'Toen we in Kiev waren werd een bezoek aan een schoenfabriek 's avonds afgesloten met een feestavond. 't Was een uitstekende gelegenheid om met jongeren van je eigen leeftijd kennis te maken en zo goed en zo kwaad als het ging onderling te converseren. Ook werden er die avond geschenken uitgewisseld. Weer viel op hoe sympathiek de mensen waren. Niet tegenstaande hun zeer bescheiden financiële middelen hadden ze kans gezien om wat geschenken voor hun Nederlandse gasten te kopen'. Hennie vond het een ontroerende en onvergetelijke avond.

Vanuit Leningrad, waar meer Westerse invloeden merkbaar waren, bracht een Aeroflot toestel het gezelschap, via Stockholm, weer terug naar Schiphol. Hondsmoe maar met een schat aan indrukken zette het gezelschap weer voet op vaderlandse bodem. 'Ja hoor, als het even kan wordt het reisdoel volgend jaar weer Rusland' zegt Hennie. 'Er valt daar nog zo onnoemelijk veel te zien dat we aan deze tien dagen lang niet genoeg hadden!'



SCHOON SCHIP

Met pensioen

Velen van ons zullen wel eens de postkamer in het Shell Gebouw hebben bezocht. De collega's van de postkamer zorgen er ondermeer voor dat de post voor de opvarenden zo snel en efficiënt mogelijk naar onze schepen wordt doorgezonden. Degene die verantwoordelijk is voor deze vlotte verzending en dagelijks de diverse bestemmingen van de couverts met scheepspost bepaalt is Gerard Knijf. Hij zwaait al vele jaren de scepter over de postkamer en wordt door zijn enorme kennis op het gecompliceerde terrein van de postverzending alom zeer gewaardeerd. Na deze belangrijke (en soms wel eens ondankbare) taak jaren achtereen te hebben vervuld gaat hij binnenkort met pensioen.

Voor degenen die Gerard Knijf willen bedanken voor al hetgeen hij voor onze opvarenden deed en hem het beste voor de toekomst willen wensen bestaat er gelegenheid dit te doen tijdens een op vrijdag 10 december a.s. te houden afscheidsreceptie in de lunchkamer van het Shell Gebouw in Rotterdam. Aanvang: 16.30 uur.

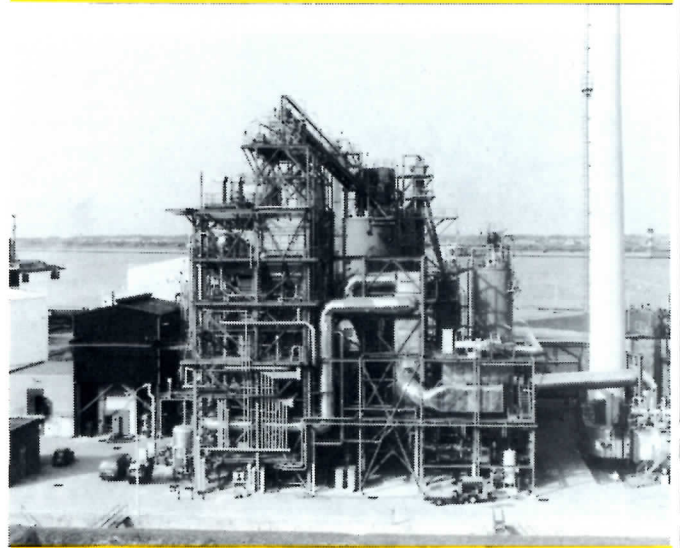
Dank

De 'Dallia' vond schipbreukeling en schipbreukeling vond daarna de 'Dallia' weer terug. Zo zou de aanhef kunnen luiden van het verhaal over de redding van de opvarenden van de Venezolaanse kustvaarder 'Quinzandal' in de nacht van 6 op 7 augustus jl. in de

Caribische Zee. Negen anderen van de ongelukkige 'Quinzandal' waren al opgepikt door een Liberiaanse tanker toen bleek dat nog drie man werden vermist. Na intensief zoeken, in het nachtelijk duister, gelukte het de 'Dallia' de dingy met de drie man te vinden. Aan boord werden ze van droge kleding en voedsel voorzien, waarna het drietal een dag of wat later veilig en wel aan de wal kon worden afgeleverd. Via het agentschap te Punto Fijo werden door de Venezolaanse autoriteiten woorden van dank naar het schip geseind. Het bericht bevatte ook de grote dank van de familieleden van de geredde opvarenden over de geslaagde redding.

Een paar weken later ontvingen wij een brief, voorzien van Venezolaanse postzegels, en als volgt geadresseerd:
Srs Roder: Shell Tankers B.V.
Bouwjaar 1967
Braagvemogen
Roterdan Olanda

De enveloppe bevatte een in het Spaans gestelde brief. Na vertaling lezen wij het volgende: 'Ik heb het potlood ter hand genomen om u even iets te schrijven. Ik hoop dat u dit briefje in goede gezondheid ontvangen heeft en dat wens ik ook voor de werkgever en de werknemers van Shell Tankers. Eerst wil ik u bedanken voor de redding door de 'Dallia' verricht op 7 augustus 1982 in de Caribische wateren. En dan wend ik me tot het hele personeel van Shell Tankers om ook hen te bedanken. Vervolgens wil ik u vragen of het mogelijk is mij een foto van het schip 'Dallia' te sturen als een herinnering'. De foto is verzonden en zal inmiddels wel van hand tot hand zijn gegaan bij de familie van José Santana Vasquez, de man die door de 'Dallia' van een wisse dood werd gered.



Steenkoolverbranding

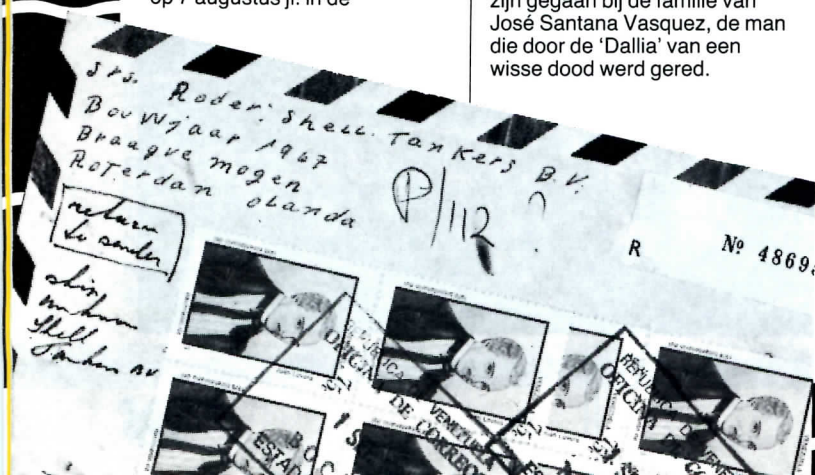
Met luid ceremonieel heeft Shell Pernis een nieuwe stap gezet op het gebied van steenkoolverbranding. Op 7 oktober jl. verklaarde Dr. A. Peper, in zijn hoedanigheid van burgemeester van Rotterdam als belangrijke invoer- en doorvoerhaven van steenkool, de eerste industriële warmtekrachtcentrale ter wereld met wervelbed kolenketel operationeel. 'Ik beschouw het succes van dit demonstratieproject, zowel voor Shell als voor Rotterdam, van grote betekenis', zo zei hij erbij. Vrijwel alle gebeurtenissen rond de officiële ingebruikneming van de nieuwe aanwinst van Shell Nederland Raffinaderij speelden zich af in Spijkenisse. Daar namelijk organiseerde het Koninklijke Instituut van Ingenieurs een symposium over het fenomeen wervelbedverbranding bij de toepassing van steenkolen. Tijdens dit symposium verrichtte

de Rotterdamse burgervader de symbolische inbedrijfstellingshandeling, welke bestond uit het indrukken van een omvangrijke rode knop. Vervolgens daalde onder de welluidende tonen van een blazers-ensemble van de Shell-harmonie een maquette van de installatie naar beneden. Uit de mini-schoorsteen ontwikkelde zich zelfs enige rook . . .

De echte installatie in kwestie werd echter op SNR's terrein in Europoort gebouwd, waar de ruwe olie wordt opgeslagen alvorens te worden verwerkt in de raffinaderij te Pernis. Om stolling van deze aardolie in de tanks te voorkomen moeten deze worden verwarmd, waarvoor de installatie stoom levert. Vanwege de grote energiebesparing die daarmee te bereiken is, wordt een gedeelte van de druk van deze stoom benut om er elektriciteit mee op te wekken, waarmee de pompen kunnen worden aangedreven die de olie naar Pernis moeten brengen (warmtekracht koppeling wordt dat genoemd). Het werkelijk innoverende van de installatie zit 'm in de wijze waarop beide energievormen worden opgewekt. Dat gebeurt door steenkool te verbranden in een wervelbed. Dat is niet alleen efficiënt, maar ondervangt bovendien milieutechnische bezwaren die tegen de toepassing van steenkool bestaan. De uitworp van zwaveldioxide is nog maar een fractie van die bij de

Ze komen er aan

De nieuwe Shell Tankers-kalender voor 1983 hebben we weer in huis. Een voldoende aantal exemplaren is al onderweg naar de schepen. De vlootzakagenda's zullen weldra volgen. Verzending naar de huisadressen zal eind november/begin december plaatsvinden.



SCHOON SCHIP

conventionele manier van kolenstook. Met de ingebruikneming van de nieuwe installatie is de stap gezet van experimentele naar industriële toepassing van atmosferische wervelbed verbranding. De Rotterdamse burgemeester schetste in zijn betoog dat grootschalige toepassing van steenkolen voor onze nationale energiebehoefte de meest voor de hand liggende weg is. 'Op een bijeenkomst als deze hoef ik

niet verder uit te wijden over de milieuproblemen die kunnen optreden bij een conventionele toepassing van steenkool', aldus Peper. 'Maar vandaag, nu we deze grote en veelzijdige kolengestookte wervelbedketel in bedrijf stellen, kunnen we zien in hoeverre technologie een groot deel van deze problemen de wereld uit kan helpen'. En dat is het grote belang aan dit project: het is een startpunt voor verdere ontwikkelingen.

meeste behoefte bestaat. In de afgelopen jaren is de vraag naar lichtere fracties sterk toegenomen en zijn de verwerkingsinstallaties daarvoor door Shell aangepast.

pauze van twintig minuten, waarin een kopje koffie wordt aangeboden. Alle films zijn voorzien van Nederlands commentaar

na de pauze:

'Tijd voor energie':
Een overzicht van conventionele en alternatieve energiebronnen, de stand van zaken, de mogelijkheden en de kosten, en de noodzaak om door te gaan met het verminderen van onze huidige afhankelijkheid van olie.
- **'Charlie - stad op zee':**
'Charlie' is een van de vier kolossale olieproducerende platforms in het reusachtige Brent-veld. Het is een stad op zichzelf, met alle faciliteiten om zo'n 180 man te huisvesten, die een hechte gemeenschap vormen en onder vaak barre omstandigheden wonen en werken, vele mijlen verwijderd van hun woonplaats en familieleden.

Iedere voorstelling duurt ongeveer twee uur en er is een

Hoe kunt u kaarten aanvragen?

De hierbij afgedrukte bon kunt u gebruiken om kaarten aan te vragen. Gaarne bij het invullen een reservedatum aangeven. Het is namelijk mogelijk dat de organisatoren gedwongen zijn om u, als voor een bepaalde datum te veel animo is een andere datum aan te wijzen. De bon dient u vóór 5 november 1982 te sturen aan: Shell Nederland B.V., afdeling PAI/3, Wassenaarseweg 12, 2596 CH Den Haag. Telefonische inlichtingen kunt u verkrijgen bij Ursel Kriekjes, SN-PAI/3, telefoon 070-773700.

Gezien de korte tijd tussen het verschijnen van dit blad en het houden van de filmvoorstellingen is het van het grootste belang dat u de bon zo snel mogelijk instuurt.

Personeels- filmvoorstellingen

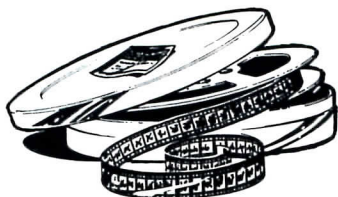
In het oktober-nummer van dit blad gaven wij u al enige bijzonderheden over de in deze maand te houden filmvoorstellingen voor Shell employés en Shell gepensioneerden en hun (eventuele) introducés. In geval u de gegevens niet meer bij de hand mocht hebben vindt u hieronder nogmaals de plaatsen waar en de data waarop de films zullen worden vertoond:

Den Haag, in het Babylon Theater, in het Centraal Station complex op:

- zaterdagmorgen 13 november
- woensdagavond 17 november
- donderdagavond 18 november
- vrijdagavond 19 november

Rotterdam, in het Zuidplein Theater (Rotterdam-Zuid) op:

- zaterdagmorgen 20 november
 - zaterdagmorgen 27 november
 - dinsdagavond 30 november
- en bovendien voor de in Noord-Brabant woonachtigen **Etten-Leur**, in 'De Nobelaer', A. van Berchemlaan 2 op:
- woensdagavond 24 november
- Alle** ochtendvoorstellingen beginnen om 10.00 uur en de aanvang van **alle** genoemde avondvoorstellingen is gesteld op 20.00 uur. In het programma zijn de volgende films opgenomen die in opdracht van Shell zijn gemaakt:



vóór de pauze:

'Het Shell-journaal 1982':
Een gefilmd overzicht van enkele belangrijke Shell-gebeurtenissen die dit jaar plaats vonden, met onder meer: de nieuwe president-directeur Van Wachem, de doop van de produktentanker 'Caurica', de opening van het nieuwste Billiton-bedrijf en de tocht van het Underwater Manifold Centre naar de Noordzee.

'Het ontstaan van aardolie':
Rotsformaties aan het aardoppervlak kunnen een levendig beeld verstrekken van de enorme krachten die dieper in de aardkorst heersen. Krachten waardoor bergen, zeeën en meren zijn ontstaan en die soms zorgen voor de omstandigheden waaronder winbare hoeveelheden koolwaterstoffen zoals steenkool, olie en gas kunnen worden gevormd.

'De olieaffinaderij':
Met behulp van een verscheidenheid aan verwerkingsprocessen worden uit olie die produkten afgescheiden, waaraan de

AANVRAAGBON VOOR KAARTEN SHELL- FILMVOORSTELLINGEN 1982

Verzoeken toezending van . . . toegangskarten voor de filmvoorstelling op:
(data in volgorde van voorkeur)

..... dag november 1982 te

of

..... dag november 1982 te

Mw/de heer

Adres te

(s.v.p. postcode vermelden)

Telefoon

Werkzaam bij

Gebouw Kamer

* Plaatsnaam van theater invullen s.v.p.

Gehuwd:

24.09.82: N. H. van der Geugten, aank. sch. vakman, met Mw. T. Soeparti;
06.10.82: H. Hoekstra, 4e wtk, met mw. L. Koning
06.10.82: J. A. C. Gerretse, 4e wtk, met mw. R. S. de Jongh
08.10.82: L. J. Afink, alg. sch. vakman, met Mw. G. Groenhuysen

Geboren:

02.10.82: Jacomina, Maria, dochter van J. Blaak, 4e wtk, en mw. E. C. Blaak-Hoogwerf.

Aflossingen:

gezagv.: R. Jousma, J. van Beele, H. W. Vermaas, C. R. Groen, J. Verhoeven, P. Cammel, F. Klaassen, A. P. J. Ham, H. Unger, L. J. Hirs,
1e stl.: J. Broekmeyer, H. Wijnberg, W. J. H. van Dipten, G. L. A. Martens, R. Hendriks, L. A. Groendijk, J. Boonstra, N. Venendaal, G. C. Peters, W. Hoogendijk, M. C. Kalkman,
2e stl.: M. M. Scheele, B. Crum, R. van der Maas, J. W. J. Rodenhuis,
3e stl.: W. J. Levering, L. F. F. T. van Oudvorst, J. Ghijsels, E. Witteveen, R. van der Bos, D. F. A. Maljers, W. M. Ritter, R. Koers,
4e stl.: M. J. A. Krijvenaars, M. C. G. M. Notten, K. R. Feddes, H. W. Kapma,
radio-off.: J. H. ten Pas, H. W. Hogeweg, D. Bins,
hfd. wtk.: J. R. Alsma, H. de Jong, W. Groendijk, F. Bakker, O. A. van der Want, S. A. Verhage, H. H. Apfel, J. L. 'T Mannetje, B. Oudkerk,
2e wtk.: E. Dallinga, C. G. van der Zwet, J. E. A. Westerbeek, D. Westdorp, J. L. de Bondt, A. Houwaard, F. A. J. Boot, K. J. Faasse, H. Brand, J. H. Burger, F. D. Dieleman, J. W. van Velze, T. Bakker,
3e wtk.: F. H. de Jong, W. P. N. Kramer, W. I. van der Burght, J. M. G. M. van Kooten, G. R. Spijkerman, N. P. Dekker, F. R. R. Smith,
4e wtk.: A. A. Wagenaars, J. Schillemans, O. Broksma, P. P.

van der Wilt, J. F. Wind, K. Wagenaar, R. J. Verspoor, C. J. Blijleven,
5e wtk.: C. H. V. Leenders, P. Drewes, H. Hendrikse, J. W. Golstein, J. W. van Bodegraven, F. Piek, P. J. Hanemaayer, E. van der Holst, R. H. J. Bos, R. T. M. Wilmering, N. J. Galama,

sch. voorman: J. Pronk, P. van der Toorn;
sch. vakman 1: L. van der Velden, J. P. de Landes, G. A. Vermeer, R. Groot, J. J. van Triet;
sch. vakman 1w: J. J. Snijders, H. W. M. Rolvink, J. Doolaar;
sch. vakman 2w: L. Nunnikhoven, J. Buis, M. Prins, A. C. in 't Hout, R. D. Crena de Jongh, P. A. Volwerk, H. Klijnstra;
alg. sch. vakman: R. A. Curial, G. S. J. Metzelaar, J. J. Donleben, A. de Baat, J. R. van Engel, J. H. Oosterhof, G. Struik, L. T. A. C. Roodakker, R. Zwart, J. H. Spaans;
sch. gezet a/w: G. H. de Visser, J. Booy, T. J. van der Maat, P. Raams, J. H. T. M. Vissers, C. J. F. van den Berg, R. B. A. Spronck;
aank. sch. vakman: G. Bos, A. W. Weerheim, P. A. Raas;
aank. sch. gezet a/w: T. van Vessem, R. van der Blom, A. van Eijdsden, R. Renders, R. Spiering;
hoofdvoeding: G. van Driel, F. Tüllman, H. Otter, J. L. Menger, M. W. B. Kitzen, B. Gohres, J. M. C. Verjans;
sch. kok: C. van Zal, R. A. Snel, J. J. Coppoolse;
hoofdbediende: A. J. J. Ceelen;
bediende: C. J. A. W. M. Buenen, H. Wezenaar, M. F. Velsink;
bediende a/d: P. de Vries;
jongen a/w: R. C. de Pronk;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
1e stm. F. B. Schröder, 4e stm. M. Zoethout, 2e wtk. F. de Roos, 4e wtk. A. K. Vennik;
m.s. Acila:
4e stm. F. B. A. van der Elsen, hfd. wtk. C. C. Bartels, 2e wtk. J. J. Ludekuse, sch. vakman 1w J. de Gans;
m.s. Acmaea:
sch. vakman 2w E. M. Brouwer, A. Pasman;
m.s. Acteon:
1e stm. R. Agema, hfd. wtk. J. van der Schee, 2e wtk. I. J. Albrecht, 5e wtk. H. K. W. M. Hagemans, hoofdvoeding J. M. Maaskant;
m.s. Cinulia:
4e wtk. L. A. van Beelen,

m.s. Crania:

gezagv. H. van Slegtenhorst, 2e stm. H. J. Lenstra, sch. vakman 2w H. W. Nusselder;

m.s. Dallia:

1e stm. H. Sieders, 2e stm. H. Rijpkema, 3e stm. W. M. Ritter, 4e stm. R. de Leur, hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 2e wtk. J. M. van de Wal, 5e wtk. D. J. Haazebroek,

m.s. Daphne:

4e stm. G. Y. Bouma, 4e wtk. G. J. Harlaar, sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. vakman 1 L. A. T. Blankemeijer, W. Gerritsen, sch. gezet a/w G. A. Brand, sch. kok I. C. van Gend;

m.s. Diadema:

1e stm. H. J. de Vries, 2e wtk. P. Stachelhausen, 4e wtk. B. van den Ban, man. esp. J. Crespo Fontenla;

m.s. Felania:

3e stm. W. M. de Bruyn, hfd. wtk. N. C. van der Vecht, 2e wtk. G. de Goede, alg. sch. vakman R. W. A. van Rooyen, bediende J. Havenga;

m.s. Felipes:

gezagv. W. Bosma, 1e stm. J. van Ruiven, H. Slot, radio-off. J. H. van der Toorn, hfd. wtk. C. G. Pusch, 2e wtk. H. Tesink, 3e wtk. W. J. Adema, stag. wtk. P. S. Hartmans, alg. sch. vakman R. F. Huysers, aank. sch. vakman H. C. J. van Laarhoven, bediende S. J. Wollrabe;

m.s. Ficus:

gezagv. J. H. Korsen, 2e wtk. E. E. Kreune, 3e wtk. C. J. J. Verhart, alg. sch. vakman R. W. A. van Loon, aank. sch. vakman J. G. M. Adams, hoofdvoeding W. W. Huygen;

m.s. Flammulina:

3e stm. P. N. M. Ros, alg. sch. vakman J. H. G. M. Coppelmans, aank. sch. vakman F. T. M. Pisarowitz, hoofdvoeding B. M. de Roode;

m.s. Fossarina:

4e stm. G. H. G. M. Scheres, hfd. wtk. W. Muis, 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, alg. sch. vakman C. N. M. Prins, K. van der Sluis; H. A. Westhoff, aank. sch. gezet a/w W. van Dijke, hoofdvoeding H. A. Groenendijk, hoofdbediende A. R. Tanasale, bediende A. M. M. Wintjens;

m.s. Fossarus:

1e stm. B. Ritman, hfd. wtk. W. G. van der Velden, wnd. 3e wtk. B. L. C. Maas, alg. sch. vakman J. Brederveld, R. Schaap, J. H. Winands, aank. sch. vakman R. Engelsman, aank. sch. gezet a/w R. P. A. Smeysters;

m.s. Fulgur:

gezagv. G. Verbrugh, 1e stm. G. M. Schipper, 2e stm. P. J. van den

Driest, hfd. wtk. W. J. van der Hoek, 2e wtk. J. P. Kalkman, 3e wtk. J. H. van Leuven, alg. sch. vakman P. van Eenige, aank. sch. vakman R. S. J. Vrugteman, hoofdvoeding G. Barnhard;

m.s. Fusus:

gezagv. J. Klein Roseboom, aank. sch. gezel a/w M. J. W. Post;

s.s. Kylix:

gezagv. P. C. Rakké, stag. stm. R. S. M. Jacobs, hfd. wtk. L. Buitenkant;

s.s. Laconica:

3e stm. R. J. M. Herbes, 2e wtk. A. van Rijswijk, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, 5e wtk. A. M. P. Dekker, J. G. Verbeek;

s.s. Lepton:

2e stm. D. A. L. Hitz, 3e stm. P. J. Prenen, 4e wtk. R. G. M. Spruyt, sch. vakman 1 M. Temmerman; sch. vakman 1w R. S. Brak;

s.s. Macoma:

gezagv. H. A. Schelvis, 3e stm. P. J. Veenman, stag. stm T. D. van Waardhuizen, R. Raap, 4e wtk. E. M. Bosch, sch. vakman 1 J. M. Kools, M. A. J. Veen, sch. vakman 2w G. B. Wekking, sch. gezel a/w J. Bovenkerk, J. Hendrikkx, D. Hensen, J. Hofman, C. H. Moerkerk, J. van der Sluis, aank. kok P. J. J. Burger, bediende M. Jonkman, bediende a/d P. J. Geenen;

s.s. Marinula:

1e stm. A. T. van Es, 3e stm. K. Cramer, 2e wtk. J. W. van Putten, 4e wtk. R. R. Vijber, 5e wtk. J. T. G. Verwey, sch. vakman 1w R. J. G. van der Klis;

m.s. Niso:

gezagv. J. M. Hillen, 1e stm. R. Dijkstra, radio-off. A. Boutkan, 2e wtk. J. Smid, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 5e wtk. J. A. Louws,

s.s. Ondina:

hfd. wtk. P. J. de Lange;

s.s. Onoba:

gezagv. H. A. Kuling, 1e stm. G. J. Knol, wnd. 3e stm. R. F. Portman, stag. stm. S. J. Crispulo, stag. wtk. J. W. de Vries, sch. vakman 2w M. J. van der Veen, hoofdvoeding A. P. Maat;

s.s. Sepia:

1e stm. B. Koppe, 4e stm. A. M. G. van den Hurk, 5e wtk. M. P. M. Boeren, hoofdvoeding H. Seegers;

s.s. Vitrea:

radio-off. G. H. P. Ribbens, 5e wtk. W. J. Cheizoo, sch. vakman 2w E. L. Evers;

s.s. Zafra:

gezagv. J. Bosman, 5e wtk. G. Ipremburg;

s.s. Zaria:

5e wtk. P. H. van der Meulen, sch. vakman 2w B. J. Huizinga;

In memoriam

Op 17 september jl. is overleden de heer M. van Dijk, oud-inspecteur werktuigbouw in de toenmalige sectie Werktuigkundige Dienst, Vloot 'B'.

De heer Van Dijk trad in 1933 als 5e wtk. in dienst op de vloot van onze maatschappij. Na het doorlopen van de verschillende rangen werd hij in 1954 aangesteld als hoofdwerktuigkundige. In 1957 ging de heer Van Dijk in vaste waldienst over alwaar hij toezicht heeft uitgeoefend op de reparaties aan boord van onze schepen, in dok of tijdens de reis. Ook is hij in 1966 en 1968 voor langere tijd in Japan tewerkgesteld geweest om aldaar de bouw van schepen te begeleiden.

De heer Van Dijk verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 1 maart 1969 na ruim 35 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 68 jaar.

Nieuw indienst getreden



G. H. G. M. Scheres
S.G.O.



H. J. Pietersma
S.G.O.



D. J. Haazebroek
S.G.O.



L. G. Verbeek
S.G.O.



P. Verhoef
S.G.O.



H. K. W. M. Hagemans
S.G.O.



M. Zoethout
S.G.O.



M. P. M. Boeren
S.G.O.



B. Scholten
S.G.O.



H. T. J. Meyer
S.G.O.

Uit dienst getreden:

3e wtk.: C. Parrel;
sch. vakman 2w: J. A. Huissoon;
sch. vakman 2w: R. J. T. B. Vennegoor;
sch. vakman 2w: L. Nunnikhoven;

Overplaatsing:

3e wtk.: D. J. Blom – N. A. M. Assen;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: B. Koppe – Saba Shell;

Met pensioen:

hfd. wtk.: C. L. Fehrmann;

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: H. A. Kamsteeg;
1e stuurman G.H.V.-th.: P. H. Jacobs, P. L. van der Vos;
'C': T. J. van Lammeren;
'C-th.': J. A. Deelen;
'B': L. A. van Beelen, P. R. Schol;
'A/B-th.': D. T. Gelling, H. Goldenbeld, J. G. Verduin, E. H. A. Atsma;

Aangesteld als:

2e stm.: A. A. Schmidt, B. Kerver, P. C. Mink;
3e stm.: G. B. H. Stienissen, J. A. Valk, Y. de Boer, J. H. van Zanden, H. J. A. Verhoeven, G. Mensing, R. F. Portman;
3e wtk.: J. W. Jongkind, G. A. Mellonius, A. van der Ster, A. Hoosbeek, W. G. Kole, C. J. J. Verhart, E. Meyer;
4e wtk.: J. F. Wind, P. Roelvink, P. van Nierop, R. Groeneweg, N. A. Hoek, W. Jongens, E. J. H. Visscher, H. Hendrikse;

WAL WAL

Interne mutatie

Mw. E. M. Koot van DFP/DFF naar DFF/5

Uit dienst

M.i.v. 1.10 J. H. H. van Drooge (over naar Shell Nederland B.V.)

Drie voor kinderen van Shell-Tankers-collega's

De Shell-studietoelagen krijgen dit jaar de publiciteit die zij verdienen. Met opzet wordt de laatste jaren in ons bedrijf aan de uitreiking aanzienlijke aandacht geschonken. Niet alleen in dit blad, maar bij voorbeeld ook in het laatste Sociaal Jaarverslag. In de Shell-Venster-editie van oktober jl. – een blad dat wij allemaal ook thuis ontvangen – is onder de kop 'Shell-steuntje in de studierug' over drie pagina's een artikel eraan gewijd. Op pagina 3 in deze editie is weer de jaarlijkse oproep geplaatst voor het aanvragen van de toelage, nu voor het studiejaar 1983/1984. Maar op vrijdag 1 oktober konden al 50 jongens en 34 meisjes gelukkig worden gemaakt met de toelage voor het studiejaar 1982/1983. Daaronder één meisje en twee jongens van Shell-Tankers-collega's.

Behartenswaardig

Behartenswaardige woorden sprak Mr. W. A. Tiedemann, plv. Coordinator Personeel, die in Den Haag de uitreiking in aanwezigheid van de selectiecommissie en van de ouders verrichtte: 'Julie zijn hier met zijn vierentachtigen, kinderen van Shell-werknemers of gepensioneerden. Vierentachtig studenten die aan universiteiten, hogescholen of instellingen van hoger beroepsonderwijs een studie begonnen zijn die een nieuwe wereld voor jullie zal openen'. Hij legde vervolgens vooral de nadruk op de periode die na de studie komt, 'waarin de verworven kennis niet alleen dient om in het levensonderhoud te voorzien, maar hopelijk ook gebruikt zal worden om een bijdrage te leveren aan de wereld. We hebben er nog geen idee van hoe die wereld er over bijvoorbeeld 20 jaar uit zal zien, en op dit moment zijn er allerlei factoren die ons mismoedig kunnen maken. Gelukkig staan er tegenover de doemdenkers, de optimisten en gelukkig ook is in deze wereld een ongekend grote hoeveelheid individueel en collectief

intellect en persoonlijke creativiteit werkzaam. Dankzij dit creatieve intellect zijn er miljoenen mensen die zich niet neerleggen bij de idee van een ten dode gedoemd ruimteschip Aarde.

Begeleiding

De voorzitter van de Commissie Shell Studietoelagen, Drs. J. Groenevelt, legde in zijn toespraak niet alleen de nadruk op de selectie van de honderden kandidaten, maar vooral ook op de studiebegeleiding daarna. De studenten rapporteren regelmatig over hun studieresultaten en andere activiteiten, er worden jaarlijks continueringsgesprekken gehouden, waardoor, aldus Groenevelt, 'een band ontstaat en wij als commissie een steentje kunnen bijdragen aan een goed verloop van de studie'.

Gelukkigen

Na de uitreiking van de toelagen, waarbij ook vertegenwoordigers van onze ondernemingsraad, hadden wij een kort gesprek met twee van de winnaars van Shell Tankers dit jaar, namelijk Hetty Dekker, dochter van gezagvoerder J. E. Dekker, alsmede Rolf Wouters, zoon van W. N. Wouters van de voorlichtingssectie. Helaas was de zoon van ASV J. Tuinebreyer, Willem, verhinderd. Ook hij was een van de gelukkigen en gaat biologie studeren in Amsterdam. Hetty Dekker, wier foto wij op deze pagina plaatsen, is reeds begonnen aan haar medicijnenstudie in Nijmegen. Op de vraag waarom juist 'medicijnen' vertelde zij, dat de wens naar deze studie in de loop der jaren is gegroeid. Biologielessen hadden altijd al haar bijzondere belangstelling; ook de EHBO-lessen die zij volgde waren voor haar een extra stimulans om in die richting door te gaan. Zij gaf toe erg te hebben opgezien tegen het vraagesprek dat elke kandidaat voor een toelage moet ondergaan. Achteraf gezien was haar nervositeit niet nodig geweest. De vragen waren natuurlijk ook gericht op haar motivatie voor de medicijnenstudie, maar gingen eveneens



over haar hobbies. Hetty: 'Ze probeerden meer te achterhalen hoe mijn algemene ontwikkeling was, waar mijn belangstelling naar uitging'. De studie betekende wel op kamers gaan wonen in Nijmegen. Ze had ook daarbij geluk, want een kamer was door toeval al snel gehuurd. Wel was het even wennen aan de 'zelfverzorging', voor eten zorgen, het niet meer elke avond thuis zijn. Maar ook dat went snel, zo vertelt ze, en je maakt snel vrienden. Rolf Wouters studeert thans op Nijenrode in Breukelen. Het probleem van een kamer vinden gold niet voor hem, want Nijenrode betekent zonder meer de eerste twee jaar verplicht intern. Het campus-leven, dat een onderdeel van de studie is, bevat hem uitstekend; de studie zelf vindt hij behoorlijk zwaar. Op de mogelijkheid 'bedrijfskunde' te gaan studeren heeft hij lang gehoopt, later biedt zo'n opleiding kansen in diverse richtingen. Wat het interview bij de studiecommissie betreft, geeft hij toe wel wat gespannen te zijn geweest, maar zegt hij erbij: 'Ze stellen je snel op je gemak en de vragen zijn inderdaad gericht op motivatie en algemene ontwikkeling'.

Studieprijs

Tegelijk met de uitreiking werd, voor het eerst, de Shell-studieprijs uitgereikt. Deze prijs wordt toegekend aan degene die de studie met uitnemende resultaten heeft voltooid en op een bijzonder veel belovende wijze heeft voldaan aan de criteria gesteld bij de toekenning van de studietoelage. De prijs ging naar de 23-jarige Christian Wolff, dit jaar met lof als monetair econoom afgestudeerd.

In verband met zijn pensionering per 1 november 1982 nam de heer G. Pronk van DFP/3 onlangs afscheid van zijn collega's. De heer Pronk had er de voorkeur aan gegeven niet massaal uitgewuifd te worden maar toch kon hij er niet omheen dat hij op de laatste kantoor dag het middelpunt was tijdens een genoeglijke samenkomst van collega's die hem nog vele goede pensioenjaren kwamen toewensen.

