

# SCHIP



# TECHNIEK

20e jaargang  
nummer 2  
oktober  
1980

## Shell bestelt tankers bij rsv

Den Haag — Shell heeft bij Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een order geplaatst voor twee produktentankers. Met de opdracht is volgens Shell f 140 miljoen gemoeid.

## Order van Shell voor RSV-concern

— Shell heeft bij Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een order geplaatst voor twee produktentankers. Met de opdracht is volgens Shell 140 miljoen gemoeid. De schepen zullen in de tweede helft van 1982 onder de Nederlandse vlag worden ingezet voor vervoer van smeerolie. Ze worden uitgerust met een zogenaamde geïntegreerde bemanning. De tankers BV heeft daarmee twee jaren geëxperimenteerd met verschillende Shell-tankers van de maatschappij gekomen. De andere verdeling van het werk met minder manning.

## RSV: Weer miljoenen-opdracht

ROTTERDAM — Opnieuw heeft Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een miljoenenopdracht aangehaald voor de scheepswerf. Ditmaal gaat het om een order van Shell voor de bouw van twee produktentankers met een bestelling vertegenwoordigend een waarde van 140 miljoen gulden.

## RSV krijgt Shell order van 140 mln

ROTTERDAM (ANP) — Shell heeft bij Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een order geplaatst voor twee produktentankers met een opdracht is volgens Shell f 140 miljoen gulden gemoeid.

## Grote order voor RSV

Rotterdam — Het Rijn-Schelde-Verolme concern heeft twee

## Order van 140 mln. Shell bestelt bij RSV twee tankers

Van onze economische redactie ROTTERDAM, vrijdag 10 oktober. Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een bouwmaatschappij heeft bij Shell een order geplaatst voor twee produktentankers. Volgens Shell is met deze opdracht 140 miljoen gemoeid. In de tweede helft van 1982 zullen deze schepen, onder de Nederlandse vlag, worden ingezet voor het vervoer van smeerolie. De overheid heeft Shell voor deze investering een WIR-premie toegezegd.

## Shell bestelt produktentankers bij RSV: f 140 mln

Shell Tankers BV gaat bij de Scheepswerf van RSV twee produktentankers van elk 19.900 ton bestellen voor het vervoer van smeerolie. Met de opdracht, die valt onder de investeringsregeling, wordt de zeescheepvaart, is een miljoen gemoeid van f 140 mln. Voor de tweede helft van 1982 moet opleveren. De tankers worden uitgerust met gescheiden ballasttanks, en krijgen een schroef met verstelbare bladen en dieselmotoren. De tankers krijgen een geïntegreerde bemanning, mede in het kader van het Project-Lange Adem bij Shell, waar men de afgelopen jaren mee heeft geëxperimenteerd.

## Shell bestelt tankers bij RSV

ROTTERDAM (ANP) — Shell heeft bij Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een order geplaatst voor twee produktentankers. Met de opdracht is volgens Shell 140 miljoen gulden gemoeid. De twee schepen zullen in de tweede helft van 1982 onder de Nederlandse vlag worden ingezet voor het vervoer van smeerolie. Ze krijgen een zogenaamde geïntegreerde bemanning. Shell Tankers bv heeft daarmee de afgelopen jaren geëxperimenteerd. Op andere verdeling van het werk, maar de bemanning met minder mankracht kan worden gevaren, maar de bemanning meer bevredigend vindt in het werk. De twee schepen zullen volkomen overeenkomstig met oudere tankers het geval is.

## Shell bestelt tankers bij RSV

ROTTERDAM (ANP) — Shell heeft bij Rijn-Schelde-Verolme (RSV) een order geplaatst voor twee produktentankers. Met de opdracht is volgens Shell 140 miljoen gulden gemoeid. De twee schepen zullen in de tweede helft van 1982 onder de Nederlandse vlag worden ingezet voor het vervoer van smeerolie. Ze krijgen een zogenaamde geïntegreerde bemanning. Shell Tankers bv heeft daarmee de afgelopen jaren geëxperimenteerd. Op andere verdeling van het werk, maar de bemanning met minder mankracht kan worden gevaren, maar de bemanning meer bevredigend vindt in het werk. De twee schepen zullen volkomen overeenkomstig met oudere tankers het geval is.

De twee schepen worden 170 meter lang. Ze komen in de tweede helft van 1982 in de vaart.

# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Twintigste jaargang, nummer 2  
oktober 1980

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

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

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

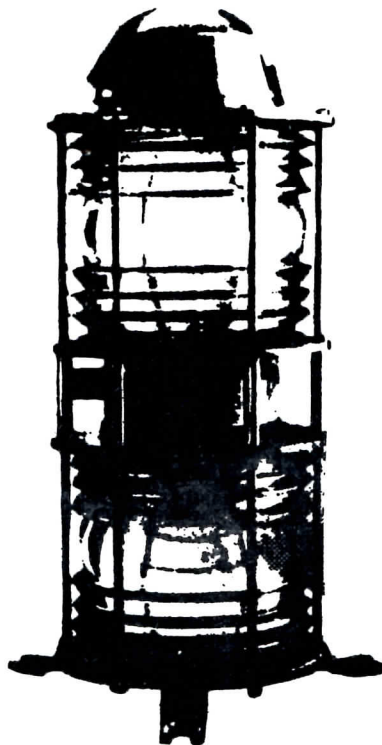
*Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.*

Vormgeving Tijn Vorm Druk Tijn Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

OR-vloot	4
Nieuwbouw-order	8
De scheepvaart in de jaren tachtig	9
Illusies over energie . . . en wat Shell daartegen gaat doen	11
Het wetenwaard	13
Verlof	14
Schoonschip	16
Personalia	18
Metpensioen	20

## 250 scheepslantaarns



Het is alweer een dik jaar geleden, dat wij in dit blad de verloting aankondigden van zo'n 250 gebruikte scheepslantaarns. Een aantal daarvan heeft inmiddels z'n weg al gevonden naar degenen die vòòr 1 september 1979 het inschrijfformulier opzonden. Echter, als u geen bericht heeft gehad dat u over een lantaarn kunt beschikken, dan wil dit nog niet zeggen,

dat u buiten de prijzen bent gevallen. Naarmate onze schepen hun dokking ondergaan, komen van het afgekeurde type nog exemplaren beschikbaar, die naar het kantoor in Rotterdam worden verscheept.

Wanneer een aantal ter beschikking staat, vindt – met medewerking van vloot- en wal-ondernemingsraad – weer een verloting plaats, waarna de gelukkigen bericht krijgen. Wij vermoeden, dat het nog wel tot in het jaar 1982 zal duren, alvorens de laatste lantaarns worden toegewezen (kleine à f 55, grote à f 65, exclusief eventuele verzendkosten naar huisadres). Alsdan zullen wij in dit blad melding maken van het afsluiten van deze loterij, waarvoor bijzonder veel belangstelling is, gezien het aantal ontvangen inschrijvingen en navragen.

## VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

1640	20.8.80	Dienstreglementen (PCOR)
1641	29.8.80	Koersen (PCOR)
1642	29.8.80	Aanstellingen (PCOR)
1643	29.8.80	Currency suppl. Chinese scheepsgez. (PCOR)
1644	3.9.80	Dubai Helicopter Service
1645	9.9.80	Schaderapport No. 153
1646	9.9.80	Nautische en technische bibliotheek
1647	12.9.80	Nieuwbouw (PCOR)
1648	12.9.80	Overlegvergadering OR-Vloot (PCOR)

## Naar de film . . . ja gezellig!

Het is een traditie geworden om eens per jaar in Theater Studio 2000 in Den Haag een aantal filmvoorstellingen te geven voor in en rondom de Hofstad wonende personeelsleden en gepensioneerden van de Koninklijke/Shell Groep. Dit keer zal dit gaan plaatsvinden op 12, 13, 14 en 15 november a.s. De titels van de te vertonen films zullen worden vermeld in een folder die door geïnteresseerden kan worden aangevraagd bij Shell Nederland B.V., afdeling PAI/3, Postbus 162,

2501 AN Den Haag. Even de bon op pagina 12 invullen en u krijgt een exemplaar toegestuurd. De voorstellingen kunnen uiteraard ook worden bijgewoond door de echtgenotes en kinderen, alsmede andere huisgenoten van zowel zeevarenden als walemployés. Zij zijn van harte welkom. Mocht u de films willen zien, wacht dan niet te lang met het aanvragen van de folder. De organisatoren willen graag bijtijds weten op hoeveel bioscoopgangsters kan worden gerekend.

# Reductieregeling voor VRIJ UIT wintervakanties

Ook dit jaar zal op VRIJ UIT-wintervakanties die geboekt worden door Shell-medewerk(st)ers en gepensioneerden, een reductie worden gegeven. Deze reductie bedraagt 9% van de reissom en zal achteraf worden uitgekeerd. Dit betekent dat door Shell-medewerkers wél eerst de volle reissom aan VRIJ UIT dient te worden betaald.

## Hoe u te werk gaat

Shell-medewerkers die belangstelling hebben voor een VRIJ UIT-wintervakantie, maken hun keuze uit de Wintergids, die overigens dit jaar **niet** verkrijgbaar zal zijn op de Shell-stations. Wanneer u eerder met VRIJ UIT hebt gereisd, ontvangt u automatisch een exemplaar van de gids op uw huisadres. Overige belangstellenden kunnen een exemplaar aanvragen bij VRIJ UIT, Postbus 151, 1170 AD Badhoevedorp – of telefonisch: 02968-1300.

Voor het boeken van de reis kunt u gebruik maken van de normale bestelkaart die in de wintergids is afgedrukt. In tegenstelling tot de gebruikelijke regeling, behoeft u dit keer niet het speciale 'Shell reductie-boekingsformulier' te gebruiken! Om voor de reductie in aanmerking te komen moet u de factuur, nadat die betaald is, sturen naar Shell Nederland B.V., afd. PER, Postbus 1222, Rotterdam, onder vermelding van de maatschappij waar u werkzaam bent (geweest) en het rekeningnummer van giro of bank waar u het reductiebedrag wilt ontvangen. Uitkering van het reductiebedrag volgt te zijner tijd.

## SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS en uw 21-jarig niet verplicht verzekerd kind

Het bestuur van het Sociaal Medisch Steunfonds vestigt er de aandacht op, dat kinderen van bij het S.M.S. aangesloten werknemers slechts onder de richtlijnen van het fonds vallen tot en met het kalenderjaar waarin zij de 21-jarige leeftijd bereiken. Wordt uw kind in de loop van dit jaar 21, dan is het noodzakelijk **tijdig** een passende verzekering af te sluiten. U dient er namelijk rekening mede te houden, 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 verbonden zijn, voor zeer onaangename financiële verrassingen komen te staan.

## Nettoresultaat tweede kwartaal ca. 18% hoger dan in 1979

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het tweede kwartaal van 1980 bedroeg £ 680 miljoen, vergeleken met £ 710 miljoen over dezelfde periode van vorig jaar. Bij deze vergelijking moet echter wel rekening worden gehouden met de aanzienlijke invloed van de 'first-in first-out' (FIFO)-methode van voorraadwaardering, die door de meeste

Shell-maatschappijen wordt toegepast, en met het voordelige effect van valutaomrekeningen. Deze twee factoren buiten beschouwing gelaten, was het nettoresultaat ongeveer 18% hoger dan over het tweede kwartaal van 1979. Deze stijging was voornamelijk te danken aan betere resultaten in de olie- en gasproductiesector. Hieraan werd enigszins afbreuk gedaan door een opvallende daling in de resultaten van de chemische sector buiten Noord-Amerika. De kapitaaluitgaven over het eerste halfjaar stegen ten opzichte van de overeenkomstige periode van vorig jaar met 35% tot £ 1.325 miljoen en werden, evenals het extra benodigde werkkapitaal van ongeveer £ 900 miljoen, uit eigen middelen gefinancierd.

## Mededelingen

Tot hoofd Formatie (binnen de sectie DFP/1) is benoemd de heer J. C. Aartsen, tot voor kort 1e stuurman bij onze maatschappij. De heer H. Japin – 2e werktuigkundige – heeft zijn tijdelijke tewerkstelling bij DFP/7 beëindigd en zal weer op de vloot worden geplaatst. Zijn plaats is tijdelijk ingenomen door 2e stuurman W. L. Westhoff.

## Afscheid gaat nemen

**J. Beekhuizen - DFP/3**  
Afscheidsreceptie op vrijdag 7 november 1980 - 16.00 uur.  
Ook varende collega's die met verlof zijn en van hun belangstelling blij willen geven zijn van harte welkom op de afscheidsreceptie, die in de lunchkamer wordt gehouden.

### In memoriam

Op 1 september jl. is overleden de heer **A. J. Hordijk**, oud-scheepsgezel a/w. De heer Hordijk verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1980, na 6 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 44 jaar.

Op 3 september jl. is overleden de heer **P. Taconis**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Taconis verliet de dienst der maatschappij op 1 april 1967, na ruim 30 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 66 jaar.

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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



# OR-VLOOT

Op de agenda voor de O.R.-vloot prijkte een lange reeks van onderwerpen. Ze zijn niet allemaal aan de beurt gekomen, o.a. door afwezigheid van de fleet manager. Juist met hem zouden bij voorbeeld 'Verantwoordelijkheden 1e stuurman/nieuw form 63' alsmede 'Functioneren van Planning Commissie' worden besproken. Maar er bleef genoeg stof over voor bespreking tijdens de overlegvergaderingen (onder voorzitterschap van onze directeur) en O.R.-vergadering (onder voorzitterschap van Nol Witten).

Veel interesse was er voor een uitleg door het hoofd van de afdeling Personeel, Cor van Dalen, over de samenstelling van de 'bovenrol'. Wij wijden er op deze pagina's een speciaal artikel aan. Dit onderwerp was boven komen drijven naar aanleiding van vragen daaromtrent bij de bespreking van het sociaal beleid over 1979.

## Meevaarregeling

Wie 'O.R.-allerlei' in het vorige verslag heeft gelezen, herinnert zich ongetwijfeld dat de O.R.-vloot de maatschappij heeft gevraagd te bezien of de 'meevaarregeling' nog voor uitbreiding vatbaar is.

Nu was het antwoord niet volmondig 'ja', maar toch positief in zoverre, dat toegegeven werd, dat het wel een gecompliceerde regeling is geworden, met ook een loterij-element erin. Je kunt

bij voorbeeld op 100% vergoeding van de thuisreis gokken en achteraf betreuren niet om de 50%-regeling voor uit- en thuisreis te hebben gevraagd. Of andersom! Je weet immers nooit met zekerheid de bestemming. O.R.'s Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, kortweg CDA, zal geïnformeerd worden hoeveel malen van de 100% en van de 50% regeling gebruik is gemaakt en wat voor kosten voor de maatschappij hier jaarlijks mee gemoeid zijn. Daarna wordt bekeken welke mogelijkheden erin zitten, zowel ter vereenvoudiging als om het gok-element er zoveel mogelijk uit te halen.

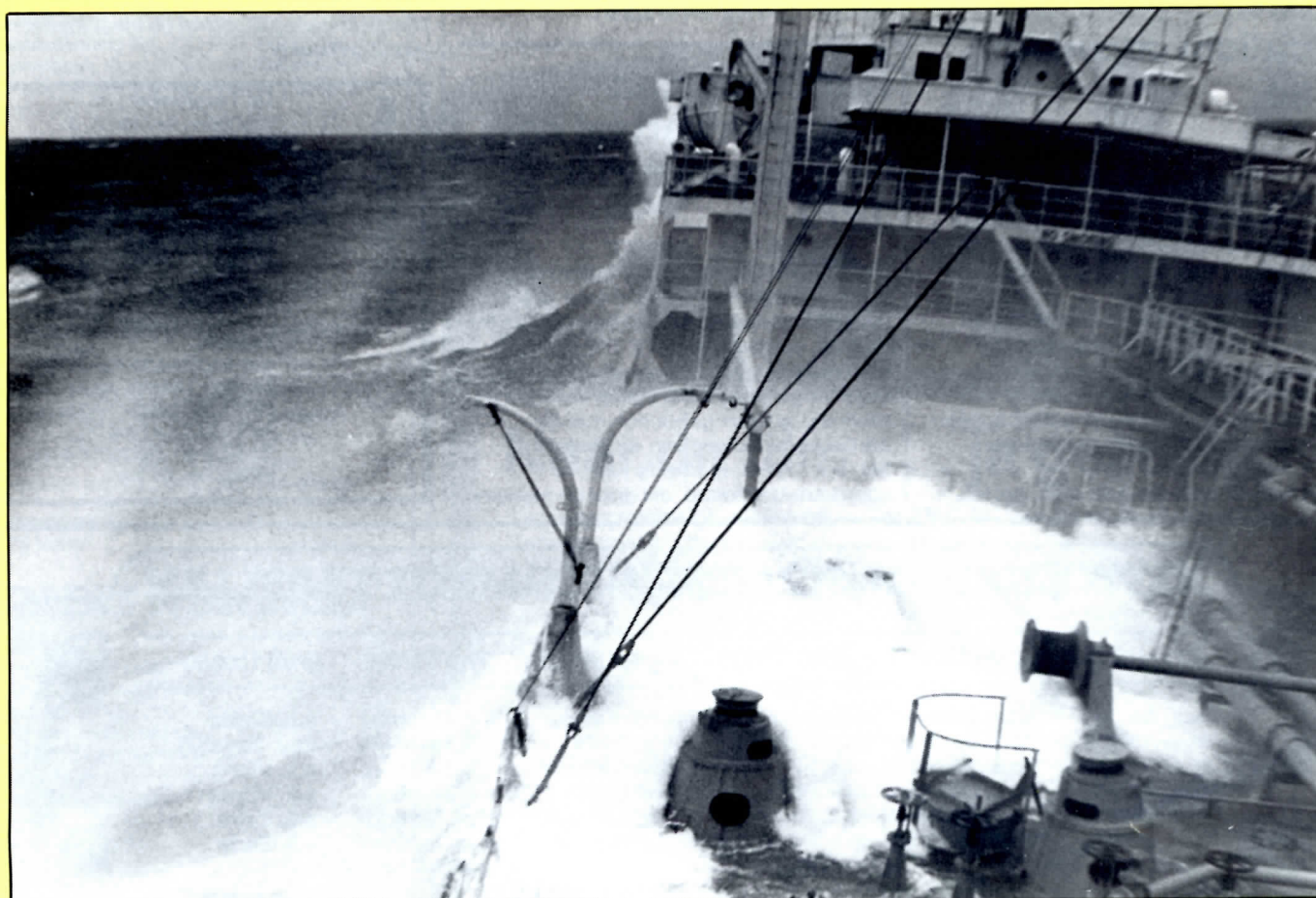
## Tewerkstellingen aan de wal

Een heet hangijzer zou je dit onderwerp kunnen noemen. Met name omdat het

de ondernemingsraad niet om personen ging, maar om de methode van aanwijzen. Op verzoek zette Cor van Dalen de tot voor kort gevolgde methode uiteen, zowel voor 'tijdelijke' plaatsingen op het Rotterdamse kantoor als elders in de wereld. Vier factoren speelden daarbij een grote rol, namelijk:

- de eisen die voor de te vervullen functie worden gesteld
- wie er met verlof is of binnenkort komt
- bij plaatsing in Rotterdam of betrokkene niet te ver weg woont
- wie al eens had opgegeven tijdelijk aan de wal te willen.

Hierop volgde een pittige discussie, waarbij overigens zorgvuldig werd vermeden namen te noemen, want daar ging het niet om. Wel bij voorbeeld om het gebruik van de maatstaf wie er met verlof is of binnenkort komt. Toegegeven werd, dat deze factor, noem het de 'beschikbaarheid', tot voor



kort een te grote rol heeft gespeeld. Zodra de nieuwe conducerapportage een feit is geworden, zal men zich op kantoor meer oriënteren op de daarin door beoordeelde geuite wensen omtrent eventuele tijdelijke plaatsing aan de wal. Al dient daar onmiddellijk aan te worden toegevoegd dat de voor de vacature gestelde eisen een zware rol blijven spelen.

Dat 'tijdelijk' wel eens een aantal jaren kan worden, met name bij plaatsing in het buitenland, wil niet zeggen, dat de banden met betrokkene worden verbroken. Nee, ook dan blijft STBV als het ware de 'moeder'-maatschappij. En de uitgezondene komt uiteindelijk bij ons terug.

Ook dat laatste leverde reacties op, want 'Je kunt iemand die jaren weg is geweest en geheel vervreemd is van de vloot, toch niet ineens weer in z'n eigen rang of nog een stapje hoger aan boord terugzetten?' Natuurlijk, zo werd eraan toegevoegd, vangen we de man wel op, maar in wezen is het noch voor hemzelf noch voor de naaste collega's redelijk. Niet vergeten moet worden, zo stelde de maatschappij, dat juist de ervaring elders opgedaan, positief kan bijdragen tot de opbouw van een carrière. Heel wat zijn er uiteindelijk in plaats van definitief bij ons terug te keren, in internationale Shell-dienst overgegaan, in de 'marine function', die vanuit Londen wordt gedirigeerd. Daarvoor is het soms wel nodig dat iemand nog enkele maanden dienst doet op onze vloot, ook in de rang van gezagvoerder. Dan wordt echter zorgvuldig gekeken naar schip en vaart en met name naar wie direct onder hem staan. Het dient uiteindelijk om betrokkene een goede kans te geven voor de toekomst. Toch bleven de leden van de raad met dit laatste moeite hebben, ook al omdat het toch ook kan betekenen, dat voor de vaste vlootopvarenden de promotie weer enkele maanden stilstaat.

## Ziek zijn, beter worden

Tussen ziek zijn en beter worden kunnen enkele dagen liggen, maar ook enkele weken of zelfs maanden. Van diverse zijden was de O.R. erop geattendeerd, dat vele zieke collega's zich in de steek gelaten voelden bij langdurige ziekte. Je moet aan de maatschappij je eventuele ziekenhuisopname en dergelijke doorgeven, maar voor de rest is de belangstelling van maatschappij-zijde nihil tot minimaal.

Alhoewel naar voren kwam, dat die belangstelling (en niet als controle bedoeld!) er wel degelijk is in de vorm van eventueel bezoek door de medisch adviseur Engelsma of door dat van de maatschappelijk werkster Marianne Kors (veelal na telefonisch voorbericht), bleef er een gevoel van onbehagen heersen onder de raadsleden, temeer omdat met voorbeelden kon worden aangetoond, dat dit minimaal is. Ook toezending van het formulier met, laten we zeggen de 'rechten en plichten' van een zieke, bleek niet altijd plaats te vinden; trouwens, het bestaan ervan

## Nieuwbouw ter vervanging

Aan het einde van de 2e overlegvergadering maakte onze directeur melding van de voorgenomen nieuwbouw van twee smeeroletankers voor onze vloot. Daarbij maakte hij duidelijk, dat de twee bij R.S.V. te bouwen tankers van 19.900 ton draagvermogen dienen als vervanging van verouderde schepen. Nog steeds moet rekening worden gehouden met een geleidelijke daling van het aantal eenheden, een en ander sterk afhankelijk van de ontwikkelingen op de tankermarkt.

was bij de meesten niet eens bekend. De maatschappij beloofde de procedure hiervoor nog eens door te lichten. Bij dit onderwerp kwamen de 'pieken in ziekmelding', met name tegen de jaarwisseling en tijdens de zomervakantiemaanden, ook ter sprake. In hoeverre is er controle op wat je zou kunnen noemen 'geplande' ziekte-dagen? Uit het antwoord bleek, dat niet alleen de medische dienst, maar ook de personeelsleden van DFP/1 hier een oogje op houden.

## Leefbaarheid aan boord

Het CDA zou naar aanleiding van dit reeds voorheen besproken punt een lijst opstellen van prioriteiten ten aanzien van recreatie, mede omdat de maatschappij zich bewust is dat bij de huidige vaart verruiming van de mogelijkheden gewenst lijkt. Al heeft het CDA in dit opzicht z'n huiswerk goed gedaan, het blijkt toch 'zoveel hoofden, zoveel zinnen'. Wel is duidelijk geworden, dat bij de geboden verruiming van het budget de mogelijkheden voor 'lezen en kijken naar TV of film' de meeste aandacht verdienen. Dat zal nu ook geschieden. Trouwens, voor de F-klasse schepen, waarop veelal dezelfde personen terugkeren die dan weer dezelfde titels in de bibliotheek waarnemen, is de jaarlijkse suppletie van paperbacks al verruimd.

Waar ook op gelet zal worden bij nieuwbouw is, dat er een scheiding komt tussen bar- en TV-ruimten, alsmede grotere tafeltennisruimte. Overigens, juist over dokkende schepen



waren klachten binnengekomen wat betreft de 'on'leefbaarheid.

## Postvoorziening

Er is aan de hand van een lange lijst van klachten nagegaan waar de kink in de kabel nu eigenlijk zit. Juist omdat bleek, dat het zelden de postkamer zelf was, wil de O.R. nagaan hoe al het geld en de moeite die in de postverzorging wordt gestoken, tot een beter resultaat kunnen leiden. Met name ziet het ermaer uit, dat sommige agentschappen in het buitenland tekort schieten in service, een zaak waar alleen Shell International Marine iets aan kan doen. Met de chef van de postkamer, Knijf, een collega van DFP/6, Van der Schilt, gaan de O.R.-leden Allaart en Huygen trachten de vinger op de wonde te leggen en suggesties ter verbetering doen.

## Tropenaf trek

Voor het vaststellen van de pensioneringsdatum geldt, dat voor elk vol jaar dienst op de vloot, drie maanden respectievelijk anderhalve maand wordt afgetrokken (voor pensionering op respectievelijk 55-jarige en 57½-jarige leeftijd). Zeevarenden behalen in de praktijk genoeg jaren om de volledige aftrek tot de genoemde leeftijden binnen te halen.

Voor de overige Shell-werknemers, die enige tijd in tropendienst werkzaam zijn of zijn geweest, geldt dit niet zozeer. Het voorstel ligt nu ter tafel om met ingang van 1 januari 1981 de tropenaf trek te 'verfijnen' en deze niet meer alleen over de volle jaren te berekenen. Hiermee kan niemand achteruitgaan, integendeel, het betekent bij voorbeeld, dat na 2 jaar en 11 maanden tropendienst de aftrek niet wordt  $2 \times 3$  maanden, maar  $2 \times 3$  maanden **plus** (over de resterende 11 maanden)  $2 \times 1$  maand. In verband hiermede stelde de directie voor de aftrek voor vlootdienst te veranderen in 1 maand aftrek voor elke 4 maanden tropendienst (55 jaar) respectievelijk 1 maand aftrek voor elke 8 maanden of ½ per 4 mnd. (57½ jaar). Alhoewel dit voor de meeste zeevarenden dus nauwelijks voordeel kan opleveren, omdat zij veelal de maximale aftrek halen, kon de raad zich met dit voorstel verenigen (dat voor alle leden van het Shell Pensioenfonds geldt). Collega's die binnenkort met pensioen gaan, kunnen kiezen indien de regeling voor hen betekenis zou hebben of zij de 1 of 2 maanden 'vroeger eruit' (want dat is de maximale winst) willen of niet.

*Grote hilariteit ter vergadering toen een vlug rekensommetje aan het licht bracht, dat onze directeur, tevens voorzitter van de overlegvergadering, er nu per 1 juli a.s. uit kan stappen in plaats van per 1 augustus.*

## Promotiebeleid plussers

De ondernemingsraad vroeg zich af hoe men 'plussers' op F-klasse schepen

vlak na hun stagetijd al kan plaatsen in de rang van 4e wtk. Of een 3e stuurman/plusser zelfs al als dienstdoend 3e wtk. Met name omdat op die wijze andere 5e en 4e wtk's worden gepasseerd voor hun promotie. De voorzitter voerde daartegen aan, dat als je experimenteert en het blijkt een succes, je daarna een stapje verder gaat. Overigens zijn het slechts incidentele gevallen. Bovendien, plussers hebben een extra inspanning geleverd door een extra studie te verrichten, zodat hun de mogelijkheid zich verder te ontplooiën niet mag worden ontnomen. De ondernemingsraad voerde daarop aan, dat er anderzijds plussers zijn die niet eens als plusser zijn ingezet. Wat is nu eigenlijk het beleid? Een bewijs te meer, aldus de voorzitter, hoe nodig het was om het schrijven van de vloot manager aan de vloot te doen uitgaan, met daarin de opdracht – vanaf 1 mei 1980 – op te geven hoe lang de plussers in de 'tegen'rang dienstdoen. In de decembervergadering hoopt hij hierop terug te komen.

### Meer samenwerking tussen vloot- en wal-O.R.?

Na de instelling van de commissie 'Samenwerkingsvormen VLOR/WOR' is er het nodige overleg geweest, dat thans heeft geleid tot twee voorstellen. Omdat men nog voor de retraite van de vloot-O.R. in oktober tot een besluit wilde komen, is nu de datum 1 oktober gekozen voor een gezamenlijke vergadering van de beide ondernemingsraden. Als onpartijdig voorzitter voor deze gezamenlijke vergadering is Dr. G. H. Bast van de K.N.R.V. aangezocht.

### Nieuwe conducerapportage

Er is zowel door enkele nauw bij de verwerking van conduites betrokken walpersoneelsleden als door de



deelnemers aan een 6 x 6 bijeenkomst, gesproken over het nieuwe conducerapportageformulier. Aan de hand van de discussies en de opstelling van enkele 'voorbeeld-beoordelingen' zijn nog wat bijstellingen verricht. Op de eerstvolgende 6 x 6 zal het formulier wederom worden doorgenomen. Men is het er over eens, dat per jaar minimaal twee conduites over een ieder beschikbaar moeten komen. Zo nodig

zal het kantoor verzoeken om een conducerapportage namelijk wanneer blijkt dat door omstandigheden lange tijd geen conducerapportage is opgemaakt. Dit mede om te voorkomen, dat een incidenteel minder goede conducerapportage (mogelijk voortkomend uit bijzondere omstandigheden) te lang blijft nawerken. Overduidelijk is wel dat, wat je ook doet, training van beoordelaars zelf ook noodzakelijk is. Een voorstel hierover zal nog voor het eind van dit jaar ter tafel komen. Overeenkomstig het in de wet gestelde heeft de ondernemingsraad formeel zijn goedkeuring aan de plannen gehecht. De O.R.-conducerapportagecommissie blijft nauw betrokken bij de verdere uitwerking, waarna de nieuwe formulieren met ingang van het nieuwe jaar worden ingevoerd. Na ongeveer een jaar praktijk zal worden nagegaan in hoeverre het voldoet aan de verwachtingen.

## Bent u nog wel verzekerd?

**Tijdens de O.R.-vergaderingen werd medegedeeld, dat van de verzekeraars Hudig en Langeveld bericht is ontvangen, dat de collectieve ziektekostenverzekering per 1 januari 1981 wordt opgezegd.**

Nog steeds – zo blijkt – zijn er zeevarenden die zich niet hebben aangemeld bij het Sociaal Medisch Steunfonds, kortweg SMS. Zij dienen er zich wel van bewust te zijn, dat zij per 1 januari a.s. ook niet meer verzekerd zijn bij Hudig krachtens de collectieve verzekering. Willen zij alsnog bij die firma verzekerd blijven, dan zullen op hen van toepassing zijn de bepalingen die voor nieuwe leden gelden (wachtijd, mogelijkheid van uitsluiting, enz.). Ook zullen de premies dan hoger zijn dan voorheen.

Wacht men met aanmelden bij het

S.M.S. tot 1 januari a.s., dan impliceert dit óók wachtijd, enz. Hoogste tijd dus terdege te overwegen wat te doen. **Tot 1 januari kunt u zich zonder problemen nog aanmelden bij het S.M.S.!** Hebt u nog twijfels of vragen, bel dan 010-69 61 07.

### Gepensioneerden in de kou?

Ook een 40-tal gepensioneerde zeevarenden blijkt nog verzekerd onder de nu binnenkort aflopende collectieve ziektekostenverzekering bij Hudig. Tijdens de O.R.-vergadering verzekerde de maatschappij, dat deze oudgedienden niet in de kou zullen komen te staan. Een brief is reeds naar hen onderweg.

### NIET UITSTELLEN!

Vòòr de jaarwisseling moet Uw verzekering rond zijn.



# De bovenrol

**Bovenrol betekent, kort samengevat, het percentage extra werknemers nodig om een gegeven aantal arbeidsplaatsen te vervullen. Bij een rederijbedrijf spelen voor het bepalen van dat percentage geheel andere factoren mee dan bij een walbedrijf. Cor van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel, gaf tijdens de O.R.-vergaderingen daarover uitleg en beantwoordde vragen.**

## Factoren die een rol spelen

Ongeveer in het midden van elk jaar wordt een begroting opgemaakt, om te kunnen vaststellen hoeveel personeel en in welke rangen er volgend jaar nodig is voor een gegeven aantal schepen. Door elke maand de lijst bij te stellen op basis van de bezetting en eventueel verwachte wijzigingen in het vlootbestand in de komende drie maanden, wordt getracht het bestand zo accuraat mogelijk te houden. Voor de bovenrol gelden onder andere de volgende factoren:

**Verlof** Dit vormt in wezen de hoofdmoot van de bovenrol. In de loop der jaren is dit, als gevolg van de langere verloftijd ingevolge de afgesloten CAO's, steeds groter geworden.

**Kort verzuim** Valt niet precies te berekenen, zodat het percentage wordt

geschat op basis van recente praktijkcijfers.

**Reizend** Dit wordt gebaseerd op ervaringscijfers uit voorgaande periode, alhoewel het duidelijk zal zijn, dat kortere dienstperioden ook meer plaatsingen/aflossingen teweegbrengen, dus meer reisdagen.

**Wachtend op tewerkstelling** Wordt eveneens gebaseerd op ervaringscijfers.

**Arbeidsongeschikt** Ook voor de bepaling van dit percentage spelen voorgaande cijfers een belangrijke rol. Verschillen zijn merkbaar tussen bepaalde rangen en met name de verschillende leeftijdsgroepen.

**Bezoek aan kantoor** Geldt alleen voor bepaalde rangen.

**Cursussen** Wordt gebaseerd op verwachtingen voor het komende jaar.

**Studieverlof** Geldt niet voor alle rangen, maar valt wel vrij exact te becijferen.

**O.R.** Kan globaal worden berekend, zowel voor degene(n) die permanent aan de wal zijn als voor de overige O.R.-leden.

Andere factoren die een rol in de bepaling van de bovenrol spelen, zijn: veiligheidsinstructeurs, tijdelijk aan de wal geplaatst, PLA, enz.

Alle percentagecijfers worden dus per rang vastgesteld en zijn onderling verschillend.

Elke maand wordt dus nagegaan welke wijzigingen er in de komende drie maanden komen in het vlootbestand, hoeveel pensioneringen er komen, hoe veel er ontslag zullen nemen of in dienst zullen komen. Tekorten in bepaalde rangen moeten altijd van onderaf aan worden aangevuld, wat op zichzelf wel wat tijd kan vergen. Deze berekeningen zijn ook de basis voor de aanstellingen die elke vier maanden plaatsvinden. Een en ander wil niet zeggen dat, als er in een bepaalde rang plotseling zes zieken meer zijn dan werd verwacht, er ook evenzovele aanstellingen tot die rang worden doorgevoerd. Bij herstel of zelfs daling onder het gemiddelde ziektepercentage zijn er dan te veel permanent werkzaam in een bepaalde rang, resulterend in onnodig hoge gagekosten en stagnatie in de promotie naar die rang.

## O.R.-allerlei

**Nieuw lid** Voor het eerst nam Kees Buckens deel aan de vergaderingen, na het vertrek van Willem de Gee.

**CDA** Tot leden van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, tot de volgende vergaderingen, zijn gekozen Fred van Deursen en Roel Jousma.

**VD'ers** Bij terugkeer, na studie voor eigen rekening, van VD'ers, zullen zij als bonus 1 maand aanvangsgage als 5e wtk krijgen. De datum van hun indiensttreding als 5e wtk geldt ook voor hun plaats op de ranglijst.

**Engelse PLA** Alhoewel de benaming ongetwijfeld anders luidt, varen er op de STUK-tanker 'Eburna' (een van de vier Mitsui-schepen) slechts 25 opvarenden, namelijk 11 officieren en 14 scheepsgezellen. Deze proef zal ook tot de andere 'E's worden uitgebreid, waarbij na 9 maanden een evaluatie van de resultaten zal plaatsvinden.

**Werkhandschoenen** Er komen werkhandschoenen van betere kwaliteit, met varkensleer in plaats van zeemleer aan de binnenzijde.

**Dienstperioden** De commissie sociaal beleid gaat de overschrijding van de

dienstperioden in het tweede kwartaal 1980 kritisch bekijken. Met name een overschrijding van 36 dagen wegens stafpositie alsmede de opgegeven verdeling in 'privé' en 'stafpositie' komt daarbij onder de loep.

**Trillingen F-schepen** Er is een rapport beschikbaar gekomen omtrent trillingen aan boord F-klasse schepen. Echter zo gecompliceerd, dat uitleg door een deskundige onmisbaar is. Daarvoor zal worden gezorgd, aldus voorzitter Van Heeswijk.

**Werkoverleg** Er zijn thans besprekingen gaande voor een serie van 10 cursussen à 8 deelnemers over 'werkoverleg'. Daarbij wordt gestreefd

naar zodanige instructie, dat de deelnemers de verworven kennis ook zelf verder kunnen spreiden. Mede op verzoek O.R. zal deelname niet beperkt blijven tot hoofdwerktuigkundigen, maar zullen ook anderen worden aangewezen voor deelname.

**Bijscholing** Er vindt overleg plaats tussen de KNRV, F.W.Z. en de overheid, om de bijscholingscursussen voor scheepsgezellen zoals die op de Bedrijfsschool in Pernis worden gegeven, maar ook die welke door Nedlloyd worden georganiseerd, een officiële status te geven. De technische onderhoudscursus voor stuurlieden van PLA-schepen zal spoedig van de grond komen. De nadruk zal liggen op montage/demontage van Whessoes, hydrauliek, enz.

**PLA** Op de Flammulina, Fossarina en Fulgur wordt de bezetting op zo kort mogelijke termijn tot 22 man teruggebracht. Overigens heerst bij fleet management ernstige bezorgdheid over de kwaliteitstoedeling van scheepsgezellen aan diverse PLA-schepen. De norm is en blijft 5 algemeen scheepsvaklieden plus 3 aankomenden.



Medio september werd bekend gemaakt, dat Shell een nieuwbouwwerf heeft geplaatst bij het Rijn-Schelde-Verolme-concern, voor twee produktenschepen

van 19.900 ton draagvermogen. Deze zullen na oplevering, vermoedelijk in augustus en december 1982, aan onze vloot worden toegevoegd. Met deze

bestelling is een bedrag gemoeid van circa f 140 miljoen; zij levert voor de Heusdenwerf van RSV, waar de schepen worden gebouwd, werk op voor 900 manjaren.

# Nieuwbouw-order

## Twee nieuwe smeeroleschepen voor onze vloot

In het kader van de Wet Investerings Regeling wordt door de Nederlandse overheid voor de bouw van deze tankers een premie verleend. Zij komen beide onder Nederlandse vlag te varen en worden bemand op basis van de ervaringen met het PLA-experiment. De lengte wordt ongeveer 170 meter, bij een breedte van 22.7 meter. Deze beide tankers zullen worden gebruikt in de smeerolevaart. Juist door hun beperkte tonnage en de mogelijkheid, indien gewenst, in elke afzonderlijke tank een andere soort olie te vervoeren, zijn zij daarvoor bijzonder geschikt.

Alhoewel het bestek nog maar voorlopig is, geven wij hieronder nadere bijzonderheden over deze schepen, met daarbij dus het voorbehoud, dat wijzigingen in details nog mogelijk zijn. Zo zullen deze schepen waarschijnlijk worden uitgerust met één schroef, mogelijk met verstelbare bladen. Gevoegd daarbij een diepgang, in geladen toestand, van 9.15 meter, zullen dit schepen zijn die ook naar kleinere havens kunnen worden gedirigeerd voor het lossen van hun lading.

### Type

Deze enkelschroefs-tankers zullen diesel-voortstuwing krijgen. Alhoewel zij in principe bestemd zijn voor het vervoer van smeeroïën, kunnen zij ook worden ingezet voor het vervoer van zwarte en witte produkten. De classificatie wordt Lloyd's + 100A1, zowel als olie- als chemicaliëntanker. Het schip krijgt namelijk een voorruim, waarin 300 drums petro-chemicaliën e.d. kunnen worden

vervoerd. Alle voorzieningen nodig krachtens de diverse internationale conventies, zullen uiteraard worden aangebracht, inclusief die van de U.S. Coastguard voor niet-Amerikaanse schepen. De totale bunkercapaciteit wordt voldoende om 16.000 mijl af te leggen plus nog 3 dagen reserve. Snelheid in geladen toestand ten minste 14,7 knopen, in ballasttoestand 16,3 knopen.

### Accommodatie

Wat betreft geluidshinder, dienen de schepen te voldoen (en dat geldt ook voor die ruimten waar het werk wordt verricht) aan internationale en nationale voorschriften. Ook wat betreft trillingen is de werf gebonden aan stringente, internationale eisen (ISO). Uiteraard, zouden we haast zeggen, krijgt iedere opvarende een eigen, air-conditioned hut, met ieder een eigen douche, toilet en wastafel. Neergelegd in het voorlopig bestek is ook, dat elke hut niet alleen van een armstoel, maar ook van een gemakkelijke stoel moet worden voorzien, alsmede van een ijskast. De centrale administratieruimte, het scheepsladingkantoor en het kantoor van de gezagvoerder bevinden zich alle, aaneensluitend op hetzelfde dek.

### Dek

De dekuitrusting voor ankeren en meren wordt hydraulisch gedreven. Behalve de gebruikelijke kraan voor het behandelen van de slangen, komt er een kraan (cap. 5 ton) voor laden/lossen van het voorruim, alsmede een kraan (cap. 5 ton) voor het

transport van machinedelen en voorraden. Deze laatste kraan kan zowel aan bakboord als aan stuurboordzijde 3 meter buiten de romp steken en via een luik de last in of uit de machinekamer brengen.

De bediening van alle winches, waarop de kunststofrossen zijn gespoeld, op respectievelijk de bak en het achterdek, geschiedt eveneens vanaf centrale posten aan bakboord en stuurboord. Twee reddingboten van het gesloten type (elk met een capaciteit voor 50 personen) worden geplaatst, elk met diesel-voortstuwing, die een snelheid van 6 knopen garandeert. Op het achterdek wordt een 'Smit quick action type bracket' en op het voorschip een SPM bow stopper geplaatst. Ook zal het Smit 'Safe Fast'-systeem worden toegepast voor het opbergen en uitbrengen van de 'insurance wire'.

### Ladinggedeelte

De ladingtanks zijn als volgt verdeeld:

2 van 550 m <sup>3</sup>	3 van 1100 m <sup>3</sup>
10 van 710	2 van 1180
2 van 830	2 van 1380
6 van 940 (incl. 2 sloptanks)	2 van 1650

Elke ladingtank krijgt een eigen hydraulisch gedreven dompelpomp. De afsluiters bevinden zich dus aan dek en derhalve kunnen zij gemakkelijk met de hand worden bediend. Ook de ullage-aflezing geschiedt ter plaatse. Het ladingsysteem – ook het hydraulisch pompsysteem – wordt zodanig, dat zes verschillende ladingen smeeroïe tegelijkertijd met ballasten/ontballasten



behandeld kunnen worden. Alle lading- en sloptanks worden uiteraard voorzien van verwarmingsspiralen. Een volle lading smeerolie van een en dezelfde soort moet binnen 18 uur gelost kunnen worden. Voor het schoonmaken van de tanks dienen er 8 draagbare tankwasmachines beschikbaar te zijn.

De temperaturen van de lading kunnen in het scheepskantoor worden afgelezen dank zij in alle tanks aangebrachte voelers in de top, het midden en nabij het bodemgedeelte.

## Machiniekamer

Deze zal worden ingericht volgens het U. M. S. concept, welke voldoet aan klasse en S.I.-eisen. Alhoewel bij het plaatsen van de order nog niet definitief bekend was welk type motor zou worden geplaatst, wordt het in elk geval een 2-takt slow speed dieselmotor, die het schip een dienstnelheid geeft van tenminste 14,7 knopen. Bijzondere aandacht wordt geschonken aan het miniseren van geluidsoverlast in de machiniekamer. Indien nodig, zullen de hydraulische power packs in degelijk geïsoleerde, afgesloten ruimten worden opgesteld.

De bediening en bewaking van hoofdmotor, generatoren en alle noodzakelijke hulpuitrusting geschiedt vanuit een air-conditioned control room. Er komt voldoende instrumentatie om in noodgeval (b.v. na brand in controlekamer) alsnog veilig de haven te bereiken.

De krachtcentrale zal bestaan uit:

- een door de hoofdmotor aangedreven generator voor het leveren van vermogen voor alle diensten wanneer op zee, met een capaciteit van niet minder dan 750 kW (via een step-up gearbox)
- ten minste twee hulpgeneratoren voor het leveren van vermogen tijdens manoeuvres en wanneer in de haven, elk met een capaciteit van minstens 600 kW.
- een noodgenerator van minimaal 400 kW. De noodgeneratorset levert rechtstreeks aan een noodschakelbord, vanwaar voldoende hulpinstallaties kunnen worden bediend voor het besturen van het schip.

Verwarming voor ladingtanks, machiniekamer en domestieke doeleinden wordt gerealiseerd via twee door olie gestookte thermische olietanks (vullast-conditie) en op zee via een thermische olie-uitlaatgassenketel. Het wordt dus een stoomloos schip. De specificatie laat zich niet in detail uit over de uitvoering van instrumentatie en regelingen, maar het ziet er naar uit, dat regelingen (incl. brugbediening) pneumatisch en bewaking elektronisch zullen worden uitgevoerd.

Vanaf het moment van de kiellegging van deze schepen zullen wij trachten in dit blad de bouw van deze smeerolietankers op de voet te volgen. Alsdan hopen wij ook steeds nadere bijzonderheden te verstrekken omtrent de uitrusting van deze schepen.

# DE SCHEEPVAART IN DE JAREN TACHTIG

**Op 8 september jl. is het rapport van de Commissie Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart (ook wel genoemd de Commissie Fibbe) verschenen. De eerste exemplaren ervan werden tijdens de viering van het 75-jarig bestaan van de K.N.R.V. in Amsterdam overhandigd aan Ir. Tuynman, de Minister van Verkeer en Waterstaat, alsmede aan de voorzitter van de redersvereniging, onze directeur. Zoals wij reeds aankondigden bij de instelling van de commissie (Schip en Ka - juni 1979) ging het om een tijdige verkenning van de mogelijkheden in de toekomst voor de Nederlandse koopvaardij.**

## Lijvig rapport

Met grondigheid heeft de commissie zich van haar taak gekweten. En we mogen ook wel zeggen, met voortvarendheid, vooral als we bedenken hoe complex de materie is. Die grondigheid en complexiteit komen ook tot uitdrukking in de lijvigheid van het rapport. Inmiddels heeft de Nederlandse pers ruime aandacht geschonken aan de inhoud ervan, die onze verlofgangers zeker niet zal zijn ontgaan. Om ook degenen die op zee zijn in de gelegenheid te stellen van de inhoud kennis te nemen, is inmiddels aan elk onzer schepen een aantal exemplaren toegezonden van een speciale uitgave van 'Zeespiegel', de zgn. knipselkrant van de K.N.R.V. Echter, niet alleen perscommentaren zijn in deze speciale editie opgenomen, maar ook de belangrijkste aspecten van het rapport worden erin weergegeven.

*Een aantal exemplaren hiervan is ook gedeponneerd bij de informatiestand op de 6e etage in ons gebouw, terwijl op telefonische aanvraag (010-696127) een exemplaar zal worden toegezonden naar het huisadres.*

## Persconferentie

Tijdens de persconferentie die werd gehouden voordat de overhandiging van de eerste exemplaren plaatsvond, gaf de commissie een nadere toelichting en beantwoordde vele vragen. Naast de voorzitter, de heer K. Fibbe, hadden in de commissie zitting dr. W. F. Duisenberg, prof. dr. S. E. de Jong en de scheepvaartexperts J. Groenendijk, drs. W. Westra en dr. G. H. Bast. Drs. J. M. Timmermans was waarnemer namens de minister van Verkeer en Waterstaat. Secretaris was drs. P. A. Th. van Agtmaal. Met name de heren Fibbe, Duisenberg en De Jong – die alle drie buitenleden waren, d.w.z. niet zelf bij de scheepvaart betrokken en daardoor garant voor maximale objectiviteit – kwamen onder een spervuur van vragen te liggen. Met name werd gesteld, dat het niet primair ging om extra financiële steun van de overheid om de bedrijfstak in leven te houden, zoals thans zo dikwijls het geval is in Nederland, maar wel om een consistent beleid en een nuchtere houding van de overheid. Fibbe: 'In acht jaar zijn er nu vier verschillende subsidieregelingen geweest, maar we hebben liever één regeling, die acht jaar stand houdt dan een verhoging van de investeringspremie'. Hij wees erop, dat het hier om een bedrijfstak gaat die de laatste negen jaar erin slaagde om in zijn totaliteit uit de rode cijfers te blijven, waar 30.000 man werken, van wie 17.000 op de vloot, en daarvan weer 7000 officieren. Samen verdienen ze één miljard gulden per jaar, terwijl de Nederlandse reders samen jaarlijks twee miljard aan buitenlandse deviezen binnenbrengen. Bovendien vloeit uit iedere f 100 toegevoegde waarde f 60 voort aan opdrachten voor andere bedrijven! De commissie heeft zich gedistantieerd van de sociale problemen, niet alleen omdat dit niet in de opdracht stond, maar omdat hierover reeds diverse studies gaande zijn. Trouwens, het zou onjuist zijn geweest als de K.N.R.V. als vereniging van werkgevers een opdracht daartoe zou hebben verstrekt. Op de vraag hoe Duisenberg, kort

samengevat, de positie van de Nederlandse koopvaardij zag, gaf hij ten antwoord: 'Qua technische prestaties doorstaat de Nederlandse zeescheepvaart uitstekend de vergelijking met buitenlandse schepen. De grote handicap zijn de hoge loonkosten en de verschillen in fiscale regimes. Het Nederlandse regime behoort tot de middenmoot vergeleken met de buitenlandse steunmaatregelen. Wat het loonbelasting-regime betreft, zitten we slecht!'.

## Voorname punten uit het rapport

– De investeringsfaciliteiten in de zeevaart moeten naar de mening van de Commissie ten minste op het huidige niveau worden gehandhaafd. Er wordt op gewezen dat de zeescheepvaart een bedrijfstak is die internationaal opereert en dat de Nederlandse rederijen hun bedrijf onder Nederlandse vlag slechts kunnen blijven uitoefenen indien de voorwaarden vergelijkbaar zijn met die van hun concurrenten. Wel bestaat er nog bij de uitvoering van de huidige maatregelen een aantal problemen dat moet worden opgelost.

Naar de mening van de Commissie moet ook de terugbetalingstermijn van de ontvangen WIR-premie worden teruggebracht van 10 naar 6 jaar (zoals ook geldt voor de investeringspremieregeling), zodat schepen sneller door moderne eenheden kunnen worden vervangen.

– De Commissie signaleert dat in de zeevervoersmarkten een toenemende ontwikkeling zichtbaar is naar afscherming en reservering. Deze ontwikkeling vindt niet alleen een voedingsbodem in het toenemend nationalisme in de wereld, maar wordt ook internationaal gestimuleerd door de UNCTAD. De onderschikking van het vervoersbelang aan andere nationaal-economische belangen, aan het strategische aspect en aan de betalingsbalansproblemen, speelt hierbij een voorname rol.

In het rapport wordt wel gepleit voor een positieve opstelling tegenover realistische wensen van ontwikkelingslanden om zich een groter aandeel te verwerven in de zeevaart.

– Gemiddeld over de periode 1971-1979 kwam het exploitatieresultaat in de grote handelsvaart (vóór belasting en financieringslasten, gerelateerd aan het in schepen geïnvesteerd vermogen) uit op 6,6%. In de kleine handelsvaart, waar gewerkt werd met een steekproef, kwam het exploitatieresultaat gemiddeld over de periode uit op 3,6%.

– De Nederlandse ondernemingen hebben een redelijk aandeel in de lijnvaart. In de toekomst wordt een teruggang in de conventionele lijnvaart verwacht. De relatieve positie in de containervaart kan vermoedelijk worden gehandhaafd. In de algemene vrachtvaart en de tankvaart hebben de Nederlandse ondernemingen een bescheiden aandeel. Uitbreiding vindt plaats in de droge bulkvaart, in de tankvaart zal op een teruggang moeten worden gerekend. In de sleepvaart, de berging en de bevoorradingsvaart en in het zware ladingvervoer, neemt Nederland een belangrijke positie in. Ondanks de huidige problemen in deze sectoren is de Commissie van mening dat de bedrijven dank zij hun specialisatie en know-how, hun posities kunnen behouden. In de periode 1971-1979 valt een duidelijke toename van het geïnvesteerde vermogen in de meer geavanceerde sectoren, zoals de containervaart, de zeesleep- en bevoorradingsvaart en de zware ladingvaart, te zien.

– Voor de khv, waarin Nederland internationaal een belangrijke positie inneemt, concludeert de Commissie dat onder invloed van de gewijzigde vervoerstechnologie en behoeften in de markt de 75m-grens aan een heroverweging toe is. De Commissie doet een beroep op alle partijen (overheid, werknemers en werkgevers) om zich in deze zaak flexibel op te stellen, omdat het inspelen op de nieuwe ontwikkelingen een voorwaarde is voor het behoud van de khv.

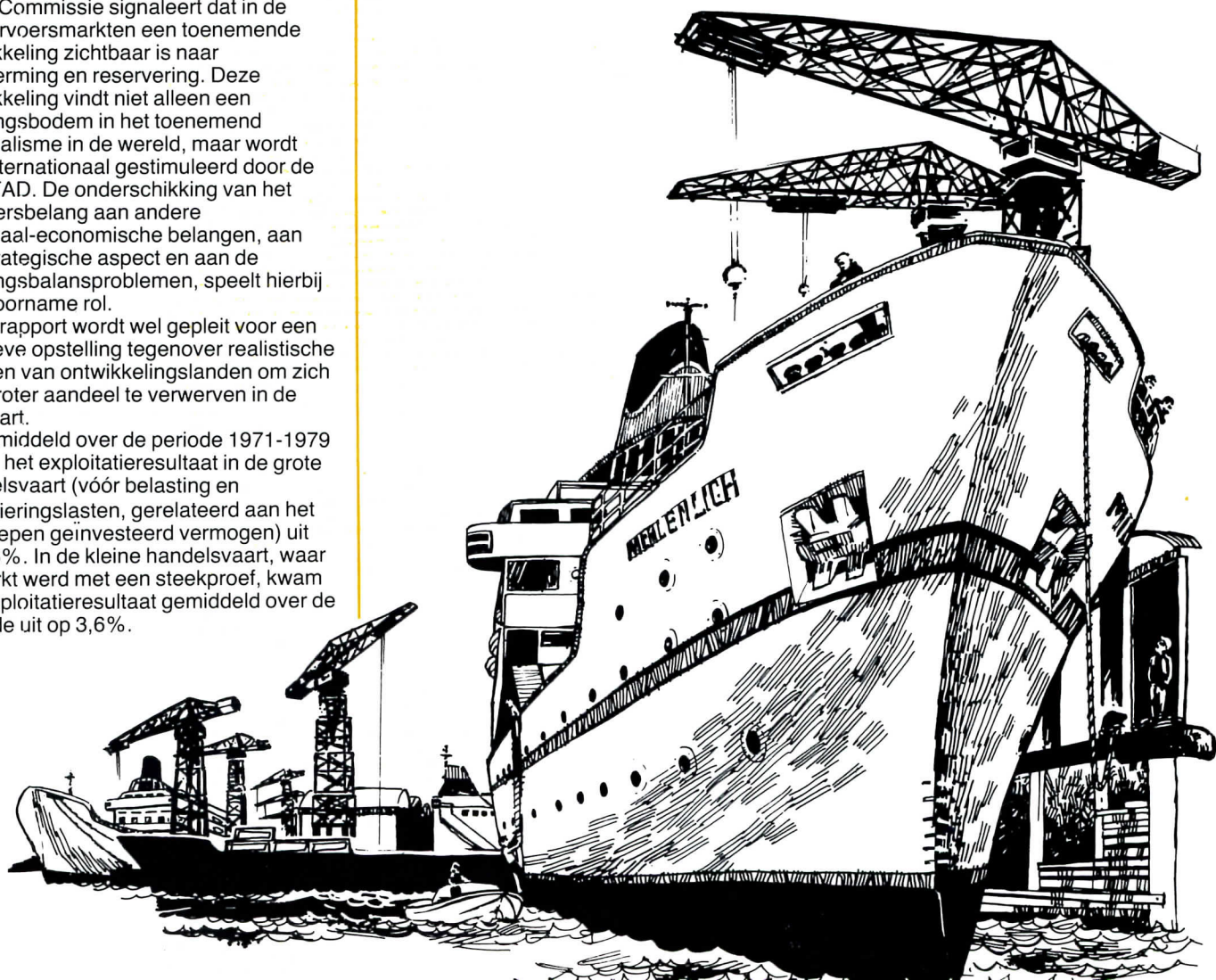
– De Commissie is van mening dat het

merendeel van de rederijen goed is gestructureerd en georganiseerd. Op een aantal onderdelen van de organisatie zijn wel specifieke punten te signaleren die aandacht verdienen. Onder meer worden genoemd de bestuurbaarheid en flexibiliteit bij de grotere ondernemingen, het effectief gebruik van de aanwezige mankracht en het vergrijzingsprobleem in de walorganisatie in enkele sectoren.

– De problematiek van de kostenbeheersing heeft de afgelopen jaren veel aandacht gekregen. De getoonde initiatieven hebben op een aantal punten tot besparingen geleid en deze trend zal in de toekomst door rationalisering van de bedrijfsvoering en verdere research moeten worden doorgetrokken.

Speciale aandacht wordt gevraagd voor het ombouwen van hoofd- en hulpmotoren op zwaardere olie. Hierdoor kunnen door de rederijen aanmerkelijke besparingen worden verkregen op de energiekosten. Vastgesteld is dat in principe een tweehonderd-tal khv- en ghv-schepen bij de ombouw kunnen worden betrokken.

– De Commissie wijst in het rapport op het grote belang van speur- en ontwikkelingswerk en merkt op dat handhaving van het Nederlandse zeevaartbelang niet mogelijk is zonder grote inspanningen op dit gebied. De Commissie is verder van mening dat door de recente verbetering van de coördinatie van het maritiem onderzoek en sanering van de infrastructuur, een goede uitgangspositie is geschapen voor de toekomst.



- Slechts een op de vijf Nederlanders denkt dat in het jaar 2000 olie nog een rol van betekenis in de energievoorziening zal spelen.

- De helft van de Nederlanders is ervan overtuigd dat tegen die tijd kern- en zonne-energie de belangrijkste energiebronnen zullen zijn.

- Dit is evenwel niet wat de Nederlander graag ziet: als hij het voor het zeggen zou hebben, zouden de belangrijkste rollen in de energievoorziening van de toekomst zijn weggelegd voor zonne- en windenergie.

# Illusies over energie . . . en wat Shell daartegen gaat doen



## Onderzoek

Dit zijn de belangrijkste conclusies die, wat Nederland betreft, getrokken kunnen worden uit het

Shell-Barometer-Onderzoek. Het onderzoek, dat dit jaar en vorig jaar is gehouden, had tot doel zo breed mogelijke informatie te verkrijgen over de meningsvorming met betrekking tot een aantal voor de olie-industrie belangrijke zaken.

Meer specifiek zocht men met het onderzoek naar de ideeën die er leven over het belang van de olie-industrie voor de energievoorziening, de meningsvorming over, vooral, de toekomst van deze voorziening, het gedrag van oliemaatschappijen en opvattingen over de relatie tussen overheid en olie-industrie.

Het onderzoek liep gelijktijdig in Nederland, Engeland, West-Duitsland, Denemarken, Frankrijk en Zwitserland. Bovendien werd het een paar keer herhaald, waarmee gepoogd werd wat zicht te krijgen op factoren die deze meningsvorming bepalen.

## Gevarieerd beeld

Het beeld dat de Nederlander van de toekomst van de energievoorziening heeft, is zeer gevarieerd. Op de vraag welke twee energiebronnen in het jaar 2000 de belangrijkste zullen zijn, werden naast olie (door 19 procent), gas (24 procent) en kolen (28 procent), ook waterkracht (13 procent) en windenergie (16 procent) genoemd. Uitschieters zijn evenwel kernenergie en zonne-energie. Beide werden in dit verband door maar liefst respectievelijk 56 en 40 procent van de ondervraagden genoteerd.

Over het waarom is wellicht uitgebreid te discussiëren. Wat de hoge score van kernenergie betreft, zullen de emotievolle publiciteit rond kernenergie in het algemeen, de 'bijna-ramp' in Harrisburg, acties rond de kerncentrales in Dodewaard en Borsele, en de komende

'brede maatschappelijke discussie' hierbij ongetwijfeld een rol spelen.

## Overtrokken beeld

Ondertussen heeft dit wel tot een overtrokken beeld van het belang van kernenergie in de toekomstige energievoorziening geleid. Want ook in de meest 'progressieve' toekomstbeelden, dit wil zeggen de scenario's die uitgaan van een hoge economische groei (en dat is **niet** wat algemeen wordt verwacht), komt kernenergie qua aandeel niet boven de 6 tot 8 procent uit. De realiteit zal dicht in de buurt komen van wat men graag ziet. Want toen de vraag werd gesteld welke energievormen men in 2000 als belangrijkste zou prefereren, wilde nog maar 15 procent kernenergie noemen. Wat de zonne-energie betreft, liggen de zaken anders. Hier hebben we de situatie dat 40 procent van de Nederlanders niet alleen **verwacht** dat de zon in het jaar 2000 een van de belangrijkste energiebronnen zal zijn, maar dat deze situatie ook helemaal beantwoordt aan

## Zeevarenden en gepensioneerden opgelet!

U bent nog collectief verzekerd via het VZVZ (Hudig en Langeveld)? Lees dan beslist de mededeling op pag 6 'Bent u nog wel verzekerd?' en 'Gepensioneerden in de kou?'

wat zij graag zien. Op de vraag 'als de beslissing aan u overgelaten zou worden, wat zouden dan in 2000 de belangrijkste energiebronnen zijn' liet bijna 50 procent zonne-energie noteren.

Toch is hier de wens de vader van de gedachte want – zoals de zaken er nu voorstaan – is het een illusie te menen dat over pakweg 20 jaar de zon tot de belangrijkste energieleveranciers zal behoren. De bijdrage van de zon tegen die tijd, is marginaal te noemen. Zo'n 1 tot 2 procent zit erin, maar ook niet meer dan dat.

## Wind en water

Hetzelfde moet wat betreft al die andere – blijkbaar zo zeer tot de verbeelding sprekende – alternatieve energiebronnen worden gesteld. Een op de drie Nederlanders zou graag windenergie als een van de belangrijkste energiebronnen zien; de realiteit is dat de wind tegen die tijd maar zo'n één tot anderhalf procent van de totale energieconsumptie zal dekken. De bijdrage van waterkrachtenergie, die een kwart van de Nederlanders wel ziet zitten, zal voor Nederland ook te verwaarlozen zijn. Maar hoe dan ook, voor olie en gas kan in de ogen van de Nederlander geen grote rol meer zijn weggelegd.

'Het tegendeel is waar'. Aan het woord is Frits Manneke, Hoofd Externe betrekkingen van de Public Affairsorganisatie van Shell Nederland B.V. 'De wereldenergie reserves zijn groot genoeg om onze voorziening tot in de volgende eeuw te dekken. Bij het huidige produktieniveau in ieder geval 20 jaar op basis van aangetoonde reserves en zelfs 50 tot 100 jaar op basis van mogelijke reserves. Dat men daar blijkbaar niet van is doordrongen, hebben we wellicht te wijten aan onszelf. Misschien heeft onze inspanning om het oliegebruik omlaag te brengen en de publiciteit rond de diversificatie in b.v. kolen, de indruk doen ontstaan dat wij zelf voor olie geen toekomst meer zagen.'

Veel ernstiger vind ik evenwel de beeldvorming in zijn totaliteit. Met de wijze waarop de Nederlanders over de toekomst van onze energievoorziening wordt geïnformeerd, is kennelijk iets grondig mis. Ik kan me twee oorzaken voorstellen. Ofwel onze opinielidert vertellen niet het goede verhaal of ze vertellen het verhaal niet goed. Ik heb de indruk dat vooral het eerste het geval is. De opinielidert hebben onrealistische toekomstverwachtingen. Het wordt hoog tijd dat dat verandert en het echte verhaal overkomt.'

Dat echte verhaal is, dat ook in het jaar 2.000, de helft van onze energie uit olie zal moeten komen, net zoals dat nu het geval is. Gas zal voor zo'n 25% tekenen en kolen voor ongeveer 20%. Zon, wind en water zullen slechts marginaal bijdragen.

Het uitdragen van deze realiteit ziet Manneke ook als een taak voor de oliemaatschappijen. Hij wijst op de jarenlange ervaring en kennis op energiegebied die hier gebundeld is. Een pikante gedachte. Want in kringen die de publieke meningsvorming beïnvloeden, heeft men van de informatie die in het bijzonder door oliemaatschappijen wordt verstrekt, geen al te hoge dunk. Niet dat men van mening is dat ze de waarheid verdraaien of leugens vertellen, wèl dat ze informatie verstreken die strookt met hun belangen en uiterst selectief zijn in wat ze naar buiten brengen. Niet het meest ideale klimaat om als oliemaatschappij ook je steentje aan de meningsvorming rond de energieproblematiek bij te dragen . . . En toch gaat Shell het proberen.

'Ons doel is een groep te bereiken van zo'n 300.000 tot 400.000 Nederlanders. Leraren, journalisten, mensen actief in actiegroepen, politiek en vakbeweging. Een relatief kleine groep met een goede opleiding, kritisch, waarvan wij denken dat ze de smaakmakers zijn voor de rest van Nederland. Die groep gaan we benaderen om te vertellen wat er werkelijk te verwachten is in de energievoorziening. Ambitueus, dat is zeker. Want het is een groep die oliemaatschappijen doorgaans met het grootste wantrouwen bekijkt. Ze zal niet graag horen dat we voor de eeuwwisseling niet veel van die sympathiek klinkende oplossingen voor de energievoorziening te verwachten hebben.'

Dit laatste geeft ook volgens Frits precies de problematiek weer waar men zich voor gesteld ziet. 'Voor zover er sprake is van

een scheef beeld van de toekomst van onze energievoorziening bestaat de indruk dat dit voor een belangrijk deel óók is veroorzaakt door het niet willen consumeren van de informatie die bedrijven als het onze in huis hebben'. Een ding is echter wel duidelijk: Als je deze groep wilt bereiken zal je hetgeen je te bieden hebt op een heel speciale manier moeten opdienen. Deze speciale manier meent men gevonden te hebben in een enigszins provocerende advertentie, die geplaatst zal worden in opiniebladen die door de bewuste groep veel worden gelezen: Vrij


Nederland, De Tijd, Haagse Post en ook Elseviers Magazine. Tezelfdertijd zal eveneens worden geadverteerd in het Weekblad voor Leraren, Het Schoolblad en in Binnenlands Bestuur, een tijdschrift met een grote lezerskring onder ambtenaren. De tekst van de advertentie opent met de vraag: 'Gelooft u in betrouwbare informatie van een multinational?' Na drie weken wordt de advertentie herhaald in dezelfde bladen, alleen in een kleiner formaat. Wat is de verwachting? Frits: 'Het is een experiment. We gaan nauwkeurig bijhouden wat het effect is.'

**HIP**  
**deTijd**  
**VRIJ NEDERLAND**  
**ELSEVIERS**

Gelooft u in betrouwbare informatie van een multinational?

Elsevier/Nippo enquête  
**NEDERLAND WIL 5% MATIGEN**

Grote ondernemingen als de onze ontmoeten in sommige kringen, op z'n zegd, enig wantrouwen. Informatie, door ons verstrekt, wordt nu niet direkt door iedereen als 'wiltelbare Waarheid' ingedronken. Vinden wij dat vervelend? Nee. Eerlijk gezegd zouden we het zelfs ongezonder vinden als iedereen elke lettergreep uit onze koker voor zoete koek slikt. Wij geloven ook niet alles en iedereen. Toch beginnen we ons zo langzamerhand zorgen te maken. Voorbehoud is lovenswaardig, maar als er feiten buiten de discussie worden gehouden louter en alleen omdat die feiten door ons te berde worden gebracht, dan is er iets mis. Wij menen, dat we op het gebied van energie enige deskundigheid bezitten. Dat we zeker over aspecten als technologie, ekonomie en milieu, aardig kunnen meepraten.

 Shell Informatie Service

## Personeelsfilmvoorstellingen

Shell Tankers BV



Naam en voorletter(s): .....

Adres: .....

Woonplaats: .....

verzoekt toezending van een uitnodigingsfolder met inschrijvingsformulier voor de in november 1980 te houden personeelsfilmvoorstellingen in Theater 'Studio 2000' te Den Haag.

Bon voor 17 oktober te zenden aan: Shell Nederland B.V., afd. PA1/3, Postbus 162, 2501 AN Den Haag.

**Inspanning en ontspanning.** Die twee horen bij elkaar, onverbreeklijk. Het spreekwoord zegt wel 'Na gedane arbeid is het goed rusten', maar voor velen betekent rusten: de natuur in, of sporten, vissen, kortom – ontspannen. De mogelijkheid daartoe bieden ook diverse recreatiecentra van de Shell.

Neem 'Te Werve' in Rijswijk, 'De Vijfsluizen' in Vlaardingen, 'De Boo' bij Schoonebeek, het sportpark in Amsterdam, terwijl er nog diverse dépendances zijn. Komen zeevarenden en hun gezinnen nu ook in aanmerking voor lidmaatschap van die ontspanningsverenigingen? En hoe zit dat met de sinterklaasfeesten voor de kinderen? Moet je dan eerst lid worden? Vragen die ons regelmatig worden gesteld en die wij voorlegden aan de diverse beheerders en onze maatschappelijk werkster.

Laten we vooropstellen dat, ondanks dat een deel van ons personeel door de aard van de werkzaamheden meer verspreid over Nederland kan wonen dan gebruikelijk bij een walbedrijf, er toch een actieve ontspanningsvereniging is binnen ons eigen bedrijf, namelijk de OVST (Ontspannings Vereniging Shell Tankers). Het bestuur daarvan ontplooit genoeg activiteiten om 'elck wat wils' te bieden. Zelfs op het gebied van actieve sportbeoefening, al blijft dat veelal beperkt tot voetbal.

Maar een meer afdelingen omvattende sportvereniging oprichten, dat heeft, juist door de grote spreiding van de woonplaatsen over Nederland, weinig zin. Dat is ook niet nodig, want personeel van de werkmaatschappijen van de Shell, dus ook van Shell Tankers, alsmede hun echtgenoten en kinderen kunnen gebruik maken van de diverse in de inleiding genoemde recreatiecentra.

### Rijswijk en Vlaardingen

Als we eerst onze aandacht richten op 'Clubhuis Te Werve' in Rijswijk en de Rotterdamse Ontspannings-Vereniging Shell (ROVS) en z'n sportpark 'De Vijfsluizen' in Vlaardingen, dan blijkt dat degenen die van één van beide verenigingen lid worden, verder automatisch **toegang** hebben tot alle overige recreatiecentra. Met andere woorden, waar men ook woont, het lidmaatschap van of Te Werve of de

# HET WETEN WAARD

ROVS opent alle deuren.

Alle informatie omtrent kosten en mogelijkheden tot sporten of andere activiteiten, kan het beste rechtstreeks worden opgevraagd bij Clubhuis Te Werve p/a Carel van Bylandtlaan 30 2596 HR Den Haag Tel. 070-771833

of Administratie ROVS Sportpark 'De Vijfsluizen' Vlaardingen Tel. 010-705061

Het behoeft nauwelijks betoog, dat deze mogelijkheid er ook is voor onze gepensioneerden. Zij krijgen bovendien bij beide verenigingen een korting op het toch reeds lage lidmaatschapsgeld.

### Amsterdam . . . en de NAM

Dat wij de twee sportparken van Amsterdam en de NAM onder één kop brengen, heeft als reden, dat lidmaatschap daarvan niet mogelijk is. Voor toegang tot het Shell Sportpark aan de Valentijnkade in Amsterdam-Oost is dit ook helemaal niet nodig. U hoeft slechts aan te tonen, dat U Shell-werknemer bent (Shell-Gebouw-pas of voor echtgenoten het pasje voor toegang tot het schip). Omtrent de mogelijkheden die er in dit sportpark zijn, kan men telefonisch informatie inwinnen onder 020-354972. Voor het toch zo fraaie Sport- en Recreatiecentrum 'De Boo' aan de Beekweg No. 14 in Schoonebeek (Drenthe), is wel lidmaatschap vereist,

maar dit staat (nog) niet open voor Shell Tankers-werknemers en hun gezinnen. U heeft echter op vertoon van de lidmaatschapskaart van Te Werve of de ROVS wel toegang tot het centrum. Maar actieve deelname door de gezinsleden aan de sportactiviteiten is helaas nog niet mogelijk. Wel zal nog dit jaar worden nagegaan of hierin verandering kan worden gebracht. Voor eventuele telefonische informatie over openingstijden 05243-888 toestel 349.

### Sinterklaasfeesten

Terwijl u deze regels leest, nadert het sinterklaasfeest voor de kleintjes al met rasse schreden. Vandaar dat wij, nu we het toch hebben over recreatiemogelijkheden voor Shell Tankers personeel en hun gezinnen, dit onderwerp ook maar gelijk aansnijden. Door onze maatschappelijk werkster, Marianne Kors (tel. 010-616105) worden elk jaar de gezinnen met kleine kinderen in Noord-Holland en Utrecht schriftelijk benaderd om hen te wijzen op de mogelijkheid zich op te geven voor het sinterklaasfeest van het Koninklijke/Shell Laboratorium-Amsterdam. Degenen die in Den Haag of in de naaste omgeving daarvan wonen, krijgen eveneens een uitnodiging, maar dan voor

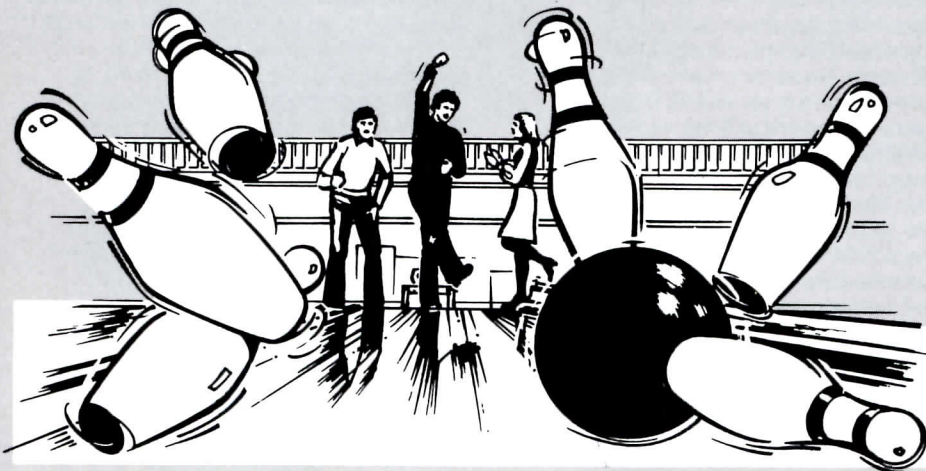


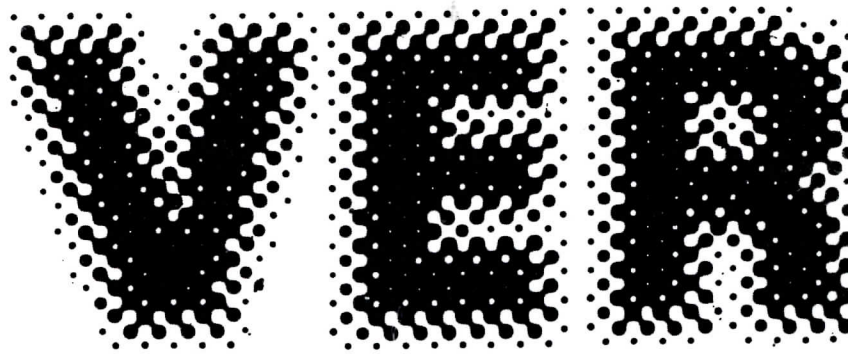
het sinterklaasfeest van het Centrale Kantoor in Den Haag.

Voor beide feesten is géén lidmaatschap van een ontspanningsvereniging vereist, want de organisatie van deze feesten valt onder de personeelsafdeling van respectievelijk het KSLA en het Centrale Kantoor.

Wat de NAM-vijf-december-viering voor de kleintjes betreft, helaas is deelname door kinderen van onze zeevarenden (nog) niet mogelijk. Men moet, om de kinderen te kunnen opgeven, namelijk lid zijn van de ontspanningsvereniging of bij de NAM werken.

Gunstiger ligt dit voor degenen die lid zijn of worden van de ROVS. Deze vereniging organiseert namelijk jaarlijks een sinterklaasfeest voor de kinderen van haar leden. Daarbij geldt geen enkele restrictie wat betreft woonplaats.





**Verlof is een periode waar elke zeevarende naar toe leeft. Zeker naarmate hij van zijn dienstperiode op zee er enkele maanden op heeft zitten, werpt hij met meer dan gewone belangstelling een blik op de laatste uitgave van 'Nieuws van Shell Tankers', waarin de prognose wordt gegeven van de gemiddelde dienstperiode in de komende maanden voor de diverse rangen. Wij gaan hieronder in op de problemen die kunnen ontstaan bij de berekening van het verlof door het kantoor. Maar ook op de wijze van berichtgeving aan het schip en huisadres, dat een aflossing gaat plaatsvinden.**

doch daarvoor willen wij kortheidshalve verwijzen naar het dienstreglement voor officieren en dat voor scheepsgezellen, die op dit gebied haarscherp definiëren hoe het verlof wordt samengesteld. Bij de recente CAO-onderhandelingen zijn de reglementaire bepalingen omtrent de lengte van de dienstperiode aan boord aangescherpt en is voorts gesproken over tijdige informatie van de vlootmedewerker over de aanvang en einddatum van zijn verlofperiode. We komen daar straks nog op terug, maar willen het eerst hebben over hoe het verlof op kantoor wordt berekend. De gegevens waarop de verlofberekening plaatsvindt, worden in de computer gevoerd, die nauwkeuriger dan wie dan ook bepaalt hoeveel dagen verlof een ieder tegoed heeft op een bepaald moment. Althans, berekend tot en met de laatste dag van de maand voorafgaande aan de datum van verlofverlening. Het is dus voor de collega van DFP/3 – Gages en Administratie Vlootpersoneel – nodig om over de dagen daarna die nog op zee of reizend zijn doorgebracht, nog het verlof te berekenen. Daarbij wordt tevens nagegaan of de gegevens waarop de berekening door de computer is gebaseerd, wellicht nog afwijken van gegevens die later zijn binnengekomen. Is dat het geval, dan wordt de gehele verlofberekening door DFP/3 gemaakt. De verlofganger krijgt dan thuis schriftelijk opgave op hoeveel dagen hij recht heeft, zodat hij zelf al kan bepalen wanneer zijn verlof ongeveer ten einde loopt.

### **Eigen berekening**

Er zijn zeevarenden die zelf ook hun verlof tegoed nauwkeurig bijhouden. Dat is hun goed recht en wordt in feite op prijs gesteld, omdat correcties achteraf alleen maar extra werk geven. Daarom, als men meent een fout ontdekt te hebben, reclameren! Veelal is een verschil in de berekening terug te voeren tot het abusievelijk niet meetellen door de varende collega van die dagen die hij nog thuis heeft doorgebracht na ziek te zijn geweest. Nadat een zieke verlofganger weer gezond is verklaard, krijgt hij namelijk opgave van het aantal dagen restant-verlof op dat moment. Voordat hij weer naar zee gaat, brengt hij dan nog een aantal dagen, of weken, thuis door en die gaan vanzelfsprekend in mindering op het schriftelijk opgegeven restant-tegoed. Desondanks kan een misrekening door het kantoor toch voorkomen, met name als men zich niet houdt aan de instructie in het mapje met reisdocumenten, namelijk om aan kantoor te melden wanneer men is aangekomen. Kortgeleden is het bij voorbeeld voorgekomen, dat enkele officieren in

Rotterdam op een bepaalde datum zouden worden afgelost. Achteraf bleek, dat een der af te lossen officieren – een stuurman – in opdracht van de gezagvoerder een dag langer aan boord bleef om een bepaalde zaak met zijn aflosser door te nemen. In een ander geval wilde een 2e werktuigkundige een klus waaraan hij al bezig was, eerst zelf afmaken alvorens naar huis te gaan. Beiden bleven dus een dag langer aan boord dan de overige collega's die werden afgelost, maar niemand meldde dit!

En toch maakt zo'n ene dag extra dienst aan boord wel degelijk verschil, vooral als we bedenken, dat de factor waarmee het verlof wordt berekend ongeveer ligt tussen de 0,587 en 0,650 voor iedere dag actieve dienst.

**Na aflossing voor verlof, altijd het kantoor berichten op welke datum men van boord is gegaan, wanneer vertrokken en wanneer in Nederland aangekomen. Reist men samen met andere collega's, dan kan worden volstaan met melding door één der reizigers, die dan alle namen moet doorgeven.**

### **Berichtgeving**

Tot zover hebben we uitsluitend gesproken over de berekening van het aantal verlofdagen, dat men tegoed heeft na aankomst thuis. Minstens even belangrijk is de vraag wanneer men bericht krijgt, dat de aflossing nabij is. Met daaraan onmiddellijk verbonden het bericht aan de gene die gaat aflossen en dus het eind van z'n verlof tegemoetgaat. Voor officieren en wacht-assistenten is tot heden, zowel om vast te stellen wie aan de beurt is voor verlof en wie zijn verlof er bijna op heeft zitten en dus kan gaan aflossen, gebruik gemaakt van het grote planbord dat de meeste lezers wel eens zullen hebben gezien op de sectie DFP/1. Voor Nederlandse scheepsgezellen wordt ook gebruik gemaakt van een kaartsysteem, vrijwel identiek, maar niet op het grote planbord ondergebracht. Hoewel het planbord en het voor de scheepsgezellen gebruikte systeem binnen afzienbare tijd zullen worden vervangen door een gecomputeriseerd systeem, zal het principe van berichtgeving aan de betrokkenen – en daar behoren ook de naaste familieleden toe – niet veel wijzigen. Zodra door een der medewerkers van de formatieploeg (dat is het blok in DFP/1, waar plaatsingen en aflossingen worden geregeld) is vastgesteld wie wie kan gaan

Dat verlof zo'n grote rol speelt in het leven van de zeevarende, is alleszins begrijpelijk. Immers, in tegenstelling tot de werknemers aan de wal, brengt de zeevarende ook z'n vrije tijd 'gedwongen' door aan boord; zelfs zijn weekeinden moet hij wel op het schip doorbrengen, zelfs wanneer hij geen wachten heeft. Daarom bestaat zijn verlof ook uit twee delen, nl. periodiek en compensatieverlof. Het periodiek verlof is het verlof waarop iedere werknemer jaarlijks recht heeft en dat b.v. voor de collega's aan de wal, afhankelijk van leeftijd en salarisgroep, zo'n 24 tot 28 werkdagen bedraagt. Het compensatieverlof is een compensatie in vrije tijd voor aan boord en buitenslands doorgebrachte weekeinden. De berekening van dit laatstgenoemde verlof is voor iedereen gelijk, het periodiek verlof is afhankelijk van rang, dienstjaren en leeftijd.

Nu kunnen we de zaak voor de lezer ingewikkeld maken door precies aan te geven hoe de opbouw van het verlof is,

aflossen, wordt een MPA-kaart (= Mutatie Planning en Administratie-kaart) uitgebraakt. Deze dient voor verschillende doeleinden, onder andere om zowel de aflosser thuis als de familie van degene die wordt afgelost, bericht te geven.

Dat bericht naar het huisadres van degene die met verlof komt, is momenteel nog verschillend van inhoud voor diverse categorieën zeevarenden. Dit houdt mede verband met de noodzaak om betrokkene te berichten of hij na aankomst in Nederland al dan niet op kantoor moet komen. Binnenkort zal de berichtgeving naar het huisadres voor allen zodanig worden, dat de naaste familieleden uit een aan henzelf geadresseerde brief kunnen vernemen wanneer en waar de aflossing gaat plaatsvinden.

### **Drie weken**

Hoewel in het verleden dus al ruim tevoren – uitzonderingen daargelaten – bericht werd gezonden, zowel aan de af te lossen als de aflossende collega, is bij de laatste CAO-onderhandelingen afgesproken, dat de maatschappij er naar zal streven voor deze informatie in principe een termijn aan te houden van drie weken voordat de aflossing plaatsvindt.

Bij geregelde vaart en een voldoende personeelsbestand, is een periode van drie weken in principe uitvoerbaar. Echter, onze vaart is niet zo geregeld, orderwijzigingen komen aan de lopende band voor. Ook een ziek geworden collega aan boord, die moet worden opgenomen in een ziekenhuis in het buitenland of worden gerepatrieerd, kan er de oorzaak van zijn dat plotseling een aflosser moet worden aangewezen. Of – en laten we dat ook niet vergeten – een aflosser die al was aangewezen voor een schip, wordt plotseling ziek. In zijn plaats moet weer een andere verlofganger worden aangewezen. Een verdere complicatie is het – met een opzegtermijn van twee weken – ontslag nemen door een collega die reeds voor een schip is ingedeeld. Ook hier zijn de gevolgen qua berichtgeving minder prettig voor de

nieuwe aflosser – of voor de man die zou worden afgelost. Wat te denken van de examentijd? Niet voor niets staat bij de prognose in het 'Nieuws van Shell Tankers' soms vermeld 'mede afhankelijk van de examenresultaten'. Dit als voorbeelden dat afwijkingen van de periode van drie weken nog wel degelijk zullen voorkomen.

Maar er zal naar worden gestreefd om voortaan in principe drie weken tevoren bericht te sturen, zowel omtrent aflossing als plaatsing. De inschakeling van een gecomputeriseerd systeem binnen afzienbare tijd zal ook hierbij de helpende hand kunnen bieden, al mogen vanwege alle factoren die aflossing en plaatsing kunnen beïnvloeden, ook hiervan geen wonderen worden verwacht.



# SCHOON SCHIP

## Warmte-kleur-indicator

De Shell Werkgroep Energiebesparing heeft in het stookseizoen 1979 - 1980 een interne besparingscampagne gehouden, waardoor in alle Shell-bedrijven tussen 10 en 20% kon worden bespaard op het verbruik van elektriciteit en gas. Bij de aanvang van het nieuwe stookseizoen biedt de werkgroep aan alle Shell-werknemers in Nederland een zeer nuttig presentje aan, in de vorm van een warmte-kleurindicator. Dit apparaatje kan U helpen niet meer energie te gebruiken dan nodig is, doordat het zonder mankeren steeds laat zien of de



temperatuur in Uw leef- of werkkruimte te hoog, te laag of misschien juist goed is.

### Groen is zuinig!

Een kleurplaatje op de temperatuur-indicator is **groen** bij een kamertemperatuur van ongeveer 21°C. Het is **bruin** bij een temperatuur die lager ligt en **blauw** wanneer de temperatuur té hoog is. Groen is dus precies goed en zuinig! Dat wordt nog eens onderstreept doordat alleen bij **die** kleur de Shell-schelp op de indicator goed zichtbaar zal zijn. Op eenvoudige wijze zal dit apparaatje - thuis of op het werk - de weg wijzen naar een welkome besparing op energie en stookkosten, die wel 12% kan bedragen. De indicator is vervaardigd naar een idee van de Stichting Voorlichting Energiebesparing Nederland (SVEN) te Apeldoorn. Alle medewerkers van Shell-bedrijven in Nederland hebben inmiddels een exemplaar ontvangen, compleet met aanwijzingen voor montage en gebruik en vergezeld van een aanbiedingsbriefje waarin de Werkgroep Energiebesparing de hoop uitspreekt dat wij er - mede dank zij dit geschenkje - in zullen slagen het energieverbruik niet alleen laag

te houden, maar zelfs nog verder naar beneden te brengen. Alle zeevarenden hebben op hun huisadres een exemplaar hiervan ontvangen.

## Koopvaardij-diensten

De koopvaardijdiensten die dit jaar worden gehouden, zijn:

- in Groningen op zondag 2 november 1980, om 16.00 uur, in de Doopsgezinde Kerk, Oude Boteringestraat, liturgie A. W. van Die, pater J. B. Witkamp, preek ds. J. Leij, muzikale medewerking: Freedom Singers.
- in Rotterdam op zondag 9 november 1980, om 16.00 uur, in de Grote of Laurenskerk, liturgie ds. J. Bakker, pater J. B. Witkamp, reverend G. G. Allen van de Missions to Seamen in Rotterdam, preek ds. J. Leij, muzikale medewerking: Delfshavens Cantorij.
- in Amsterdam op zondag 16 november 1980, om 16.00 uur, in de Westerkerk, Prinsengracht, liturgie ds. J. Bakker, A. M. Haurissa, pater K. v.d. Zalm, preek ds. J. Leij, muzikale medewerking: Obrechtkoor.

In alle diensten wordt gezorgd voor een kindercrèche en wordt na afloop van de dienst een kopje koffie aangeboden. De collecte in alle drie diensten is bestemd voor het comité Kerstfeest op Zee.

## 25-jarig dienstjubileum

Zestien juni 1980 was de dag van het 25-jarig dienstjubileum van hoofd voeding B. M. de Roode. Maar, wat begrijpelijkerwijs vaak voorkomt bij mensen met een zeevarend beroep: het thuisfront moest tot 6 september wachten om het zilveren jubileum met de jubilaris in Holland te vieren. En het is me een feest geworden, daar in Krimpen aan de Lek... Zijn familie en vrienden hebben zich



enorm ingespannen om die dag voor De Roode onvergetelijk te maken. Prachtige cadeaus, een voortreffelijk koud buffet. Hij was er conuus van. En in de aankleding van het geheel kwam overduidelijk naar voren waar hij de afgelopen 25 jaar werkzaam is geweest. Later bood hij op zijn beurt het gezelschap een grandioos feest aan met als hogtepunt allemaal in de bus naar een restaurant voor het nuttigen van een Indische rijsttafel.

## Shell helpt deel 18

Evenals het zestiende en zeventiende deel uit de serie 'Shell Helpt'-boekjes handelt het nieuwste deeltje over energiebesparing. Ditmaal gaat het echter niet om olieprijsen of benzineverbruik, maar om het energieverbruik **in huis**. Daar kan aanzienlijk bespaard worden. Het regent in Nederland dan ook adviezen omtrent zuinigheid met energie in de huishouding. Tot dusver zonder veel resultaat, want het totale energieverbruik van de Nederlandse gezinnen blijft hoog. Blijkbaar realiseert men zich niet hoeveel geld bespaard kan worden door ook in huis wat zuiniger met energie om te springen. En daar probeert Shell Helpt deel 18 iets aan te doen. Het boekje moedigt de lezer aan

zijn rekeningen (energienota's) op te zoeken en uit te rekenen hoeveel gas en elektriciteit hij het afgelopen jaar heeft verbruikt. Die cijfers kan hij dan vergelijken met de energienota's van 18 andere Nederlandse gezinnen, die in het boekje worden genoemd. Het gaat hierbij om negen verschillende typen huizen, die met elkaar een redelijke doorsnede vormen van het Nederlandse woningbestand. Voor elk type worden de energienota's van een onnadenkend, royaal met energie omspringend gezin naast die van een energiebewust gezin gelegd. Daaruit blijkt duidelijk dat er nog heel wat geld verspild wordt. Met wat meer aandacht kan een gezin honderden guldens per jaar besparen zonder op comfort te beknibben. Een nuttig boekje, met de koude adem van de winter al weer in de nek. Het is tot stand gekomen in samenwerking met de Stichting Voorlichting Energiebesparing Nederland (SVEN), de Vereniging van Exploitanten van Elektriciteitsbedrijven in Nederland (VEEN) en de Vereniging van Exploitanten van Gasbedrijven in Nederland (Vegin).

## SBS over olievoorziening

De gebeurtenissen in Iran, die de veranderingen in het patroon van de olievoorziening in een stroomversnelling hebben gebracht, zijn bekend. De vermindering in de olie-aanvoer in de wereld werd grotendeels opgevangen door de voorraden waarover de olie-industrie beschikte, maar die voorraden liepen snel terug naar ongekend lage niveaus. De noodzaak om in de normale vraag te voorzien, maar ook om de voorraden weer aan te vullen en de onzekerheid over de aanvoer, veroorzaakten



# SCHOON SCHIP

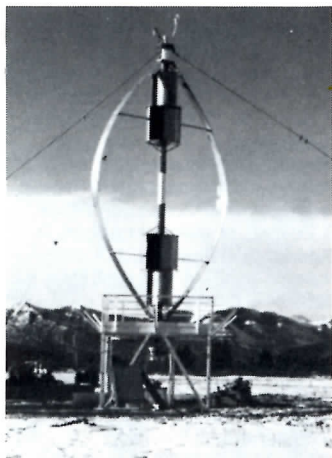
sterke veranderingen op de oliemarkt. Dat levert nu een heel andere situatie op dan men jaren gewend is geweest: de olieproducerende landen schroeven hun prijzen omhoog, er vinden steeds meer directe transacties tussen regeringen van produktielanden en regeringen van verbruikslanden plaats, en het aandeel van de grote oliemaatschappijen in alle branches van het oliebedrijf is in versneld tempo teruggelopen. In de nieuwe uitgave in de Shell Brochure Serie, 'De veranderingen in de olievoorziening' getiteld, wordt het een en ander nog eens op een rijtje gezet en wordt de centrale rol aangegeven die de grote oliemaatschappijen – en dus ook Shell – in deze nieuwe situatie toch kunnen blijven vervullen. De brochure is te vinden in de informatiestands en is – natuurlijk – ook naar alle schepen gezonden.

## De balie

Als reactie op het omtrent de balie op DFP/1 vermelde in het vorige verslag van de vloot-O.R. ontvingen wij een brief van een, zoals hij het zelf zegt, 'zeer tevreden lid van het bestand scheepsgezellen'. Daarin schrijft hij, dat de klacht waarschijnlijk niet geheel van toepassing is op personeel dat vroeger onder DFP/2 ressorteerde. 'In verhouding met vroeger', zo wordt in de bewuste brief vermeld, 'is er zelfs een duidelijke verbetering. Kwam men een aantal jaren geleden voor de tralies, dit werd in een later stadium herzien in een loket. Thans, na de integratie van DFP/1 en DFP/2, is dit loket gelukkig verdwenen, wat toch wel positief is. Verder is het contact correct en functioneel, en persoonlijke wensen en voorkeuren zullen er altijd zijn en blijven'.

## Klutser

De installatie op bijstaande foto ziet er uit als een eiklutser, maar is in werkelijkheid een windmolen. Het is door Shell voor een jaar gehuurd van de



Bristol Aerospace of Winnipeg, om na te gaan of het in afgelegen gebieden als onafhankelijke stroombron kan dienen. Met name zou de opgewekte stroom kunnen worden gebruikt om in ver van de bewoonde wereld gelegen gasleidingen elektrische golven op te wekken, waardoor eventuele zwavelbestanddelen zich niet aan de pijpwand hechten. Die zouden namelijk op hun beurt de kathodes aantasten.

## Port Blair

Port Blair op de Andaman Eilanden. Het zegt u waarschijnlijk niets maar de opvarenden van de 'Acteon' en in het bijzonder de Chinese Grade I, die er een dag of veertien noodgedwongen heeft vertoefd, des te meer. Ook Jan v.d. Wiel van het kantoor in

Rotterdam kan er een boekje over open doen. Een dikke bundel van vele tientallen telexen en telegrammen ligt op z'n bureau. Waar gaat het om? De Grade I op de 'Acteon' moest op telegrafisch ingewonnen medisch advies hals over bol (in figuurlijke zin natuurlijk) met hartklachten in de dichtstbijzijnde haven in een ziekenhuis worden opgenomen. Het schip voer van Singapore naar Chittagong in Bangladesh. Port Blair was niet ver weg. Het haventje was te klein dus de zieke werd overgezet op een bootje. Daarna voer de 'Acteon' weer door. Maar nu komt het: hoeveel tijd, moeite, telegrammen, telexen en telefoongesprekken het heeft gekost om te trachten contact te krijgen met het ziekenhuis aldaar en de havenmeester . . . Onvoorstelbaar! Eindelijk, na heel veel dagen, kwam het geruststellende bericht dat de patiënt 'fit for traveling' was. Maar hoe krijg je iemand weg uit zo'n uithoek? Gelukkig bracht de 'Acteon' zelf de oplossing. Op de volgende reis was het schip in de gelegenheid de Grade I weer op te pikken en naar Singapore te brengen.

## 45 vragen en antwoorden

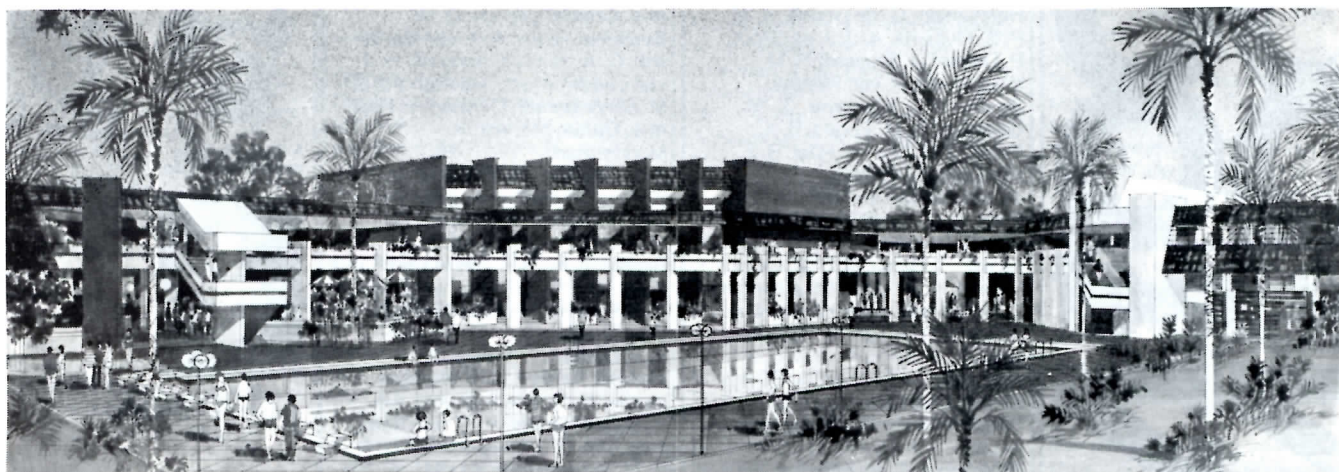
Meer dan ooit sinds 1973/1974 staan de energiesituatie in het algemeen en de rol van oliemaatschappijen als leveranciers van energie in het bijzonder, over de gehele wereld in de belangstelling. Tal van vragen over bijvoorbeeld energiebesparingen, alternatieve vormen van energie, ontwikkelingen op de Noordzee, olie verliezen op zee, grote winsten, dure benzine, de macht van een multinational, etc. werden en worden gesteld.

Onlangs is voor het personeel van de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep een brochure gemaakt met het doel een kort antwoord te geven op een uiteenlopende reeks van vragen. De brochure '45 vragen en antwoorden' is te vinden in de informatiestands, terwijl ook naar elk schip een aantal is gezonden.

## Nog eens . . .

In de 'schoon schip'-rubriek kondigden wij twee maanden geleden al een nieuwe club in Singapore aan. Dat wij daar nog eens op terugkomen is, omdat wij inmiddels een fraaie brochure kregen. Daarbij vernemen wij uit Singapore, dat de scheepsagent deze brochure ook afgeeft aan boord, opdat men ter plekke nogmaals wordt herinnerd aan de mogelijkheden die er zijn om te ontspannen. Het terrein van de nieuwe club is aan de Paya Lebar Road, ongeveer 500 meter van de kruising met de MacPherson Road.

De Marine Superintendent in Singapore vestigde er nog onze aandacht op, dat juist voor opvarenden van dokkende schepen de ligging ideaal is. Al zijn zeevarenden als gasten van de Bukom Club, vlak bij de steigers op het eiland, al heel wat gewend, te oordelen naar de kleurenfoto's in de brochure zijn er op het bijna 3 hectare grote terrein van de nieuwe club ook heel veel mogelijkheden. Zwemmen, volley-ballen, biljarten, kogelstoten, voetbal, basket bal, een overvloed aan sportieve evenementen, al wordt – naar onderstaande tekening te oordelen – de show toch wel gestolen door het zwembad en het restaurant.



# WIJ VOORTJUBILARISSEN

## Gehuwd

01.8: L. H. G. J. Glansbeek, 3e stm, met mw. G. C. Geuze  
 15.8: A. M. V. Beulen, 5e wtk, met mw. F. J. Nijskens  
 28.8: H. H. Vrenegoor, 4e stm, met mw. M. van den Berk  
 29.8: R. G. Pieters, 3e stm, met mw. T. J. Meyer  
 22.8: J. W. Golstein, 5e wtk, met mw. M. Radstake  
 05.9: J. A. M. van Loon, 4e stm, met mw. A. Bak

## Geboren

02.7: Marjolein Margaretha Sieberina, dochter van R. van der Voort, 2e stm. en J. B. van der Voort-Hoeboer  
 21.8: Tessa Philomena, dochter van P. N. van Duyn, 2e stm, en mw. G. A. van Duyn-Crowe  
 10.9: Ron Marcel, zoon van E. M. van Dijk, 3e stm, en mw. S. I. van Dijk-Rodriguez

## Aflossingen

*gezagv.:* G. Verbrugh, P. Snel, J. de Jong, E. H. Brameyer, R. Jousma, H. J. Allaart, J. Post, C. Vlas, P. Janssen, A. P. J. Ham;  
*1e stl.:* W. J. H. van Dipten, H. van Popta, G. van der Oort, P. F. L. Schölvinck, W. C. Padmos, P. E. van der Veld;  
*2e stl.:* E. M. M. van den Bosch, B. J. H. Wortelboer, H. den Ouden, E. J. G. Kraszewski, H. H. van Dijk, F. G. de Bruyn, F. Makkee, A. L. M. Nagelkerke, P. L. de Vos;  
*3e stl.:* C. F. T. Smit, W. van der Meulen, R. van Exel, W. M. Ritter, E. Witteveen, M. C. Swart, L. Onderweegs;  
*4e stl.:* F. van Kuyk, P. J. Prenen, J. van Wessel;  
*stag. stl.:* B. F. L. Cloet, G. V. M. van Kooy, J. F. A. Heeren, J. D. C. Plug, B. Hoitink, H. van Bostel, G. I. Bouma;  
*radio-off.:* J. H. A. M. Suilen, P. de Visser, C. J. Tuit, J. J. A. Versteeg, H. F. Wilsman, G. J. Wevers, G. Borst, A. Akkerman, P. J. Balkstra, M. Platschorre, A. A. J. Donkers, P. J. van Elswijk, M. K. Bierlee;  
*hfd. wtk.:* W. J. van der Hoek, C. J. den Hollander, C. H. de Koning, J. Visser, P. J. de Lange, H. L. de Koning, J. Polet;  
*2e wtk.:* G. J. A. de Ruiter, W. Vroling, E. S. Petrusma, J. F. Vernooy, C. W. H. van Holthuysen, G. de Goede, A. M. P. B. Fluitsma, A. J. J. de Groot, P. Dekker, J. Kruyssen, H. M. Westerveld, A. van Rijswijk;  
*3e wtk.:* H. J. Viergever, G. W. Goethals, R. M. Eebes, B. K. Frans, J. G. van der Poel, R. F. van Loon, N. P. Dekker;  
*4e wtk.:* B. van den Ban, P. C. Telle, C. G. Storm, P. P. van der Wilt, R. Romijn;  
*5e wtk.:* J. Bijloo, H. L. M. van Haelen, K. L. J. van Steenberg, T. M. Brandts, J. de Klerck, C. A. M. Loeff, R. J. Tielman, J. van Dalen;  
*stag. wtk.:* H. C. Loen, A. C. Klitsie, J. M. Ulkema, F. J. Ringersman, J. R. Guicherit, W. A. Koudijs, J. A. Louws, G. J. Blijleven, R. C. M. Melman, F. Piek, H. P. M. Wouters.

*voorman:* C. F. M. Hartman, P. van der Toorn;  
*sch. vakman 1:* F. W. Bosson, R. de Groot, J. G. J. Rebergen, J. J. Sniijders, D. J. Galama;  
*sch. vakman 2:* G. C. Wiegant, J. H. Hermsen, L. W. Hobelman, O. A. Koetje, R. C. Walraven;  
*alg. sch. vakman:* N. A. Valkering, R. van Buuren, L. G. A. Looman, H. Haasnoot, L. van der Velden, J. R. Ecoma Verstege, A. Fredriks, G. Struik;  
*sch. gezal a/w:* G. W. Specht, J. van der Sluis, C. H. Moerkerk, J. Booy, P. M. van der Toorn, R. Kollaart, J. Bovenkerk, J. A. Schaarman, P. Luyten, L. H. M. Konings, L. H. A. T. van Dijk;  
*aank. sch. vakman:* J. de Baerdemaeker, A. R. B. Trommel, P. P. Flecken, H. van der Werf, W. P. Schot, M. R. Cordu, S. Sloof, H. A. Westhoff, R. W. A. van Loon;  
*aank. sch. gezal a/w:* J. C. M. Peeters, M. Starrenburg, P. den Hamer, A. I. M. J. van den Broek, E. D. Klap, H. van der Laaken, R. Bakker, R. Gleysteen, J. J. van Hulst, A. H. C. M. van Riel, B. Faber;  
*hoofd voeding:* D. O. J. Meulebrouck, W. W. Huygen, J. van der Horst, W. G. Meuleman, H. Vrugt, H. A. Groenendijk, J. R. L. van Toornburg, G. van Driel, J. G. Volleberg;  
*sch. kok:* P. E. Niemeyer, C. van Zal;  
*aank. kok:* M. A. Kerkhoff, A. Verbunt;  
*hoofdbediende:* J. Boelee, H. Moes, L. J. Schalk, H. Domselaar;  
*bediende:* G. C. Pfenning, L. J. van Dormolen, S. J. Wollrabe, C. M. Vervloet, A. D. Pattiha;  
*bediende a/d:* E. P. Warnies, J. Schrage, W. W. Mohede;  
*koksmaat:* F. A. A. Brakkee,  
*jongen a/w:* C. R. van der Berg;

**Tewerkstellingen en overplaatsingen**

**m.s. Abida:** hfd. wtk. G. J. Visscher, 5e wtk. H. A. H. Koburg;  
**m.s. Acila:** hfd. wtk. L. C. Spoon, 3e wtk. J. A. Deelen: sch. vakman 2 J. H. Wisse.  
**m.s. Acmaea:** gezagv. P. C. Rakke;  
**m.s. Acteon:** gezagv. R. A. Kattenburg Schuler, 4e stm. K. R. Feddes, 3e wtk. D. W. Smit, 5e wtk. P. J. Farla, J. H. M. Bos, B. J. Krakowczyk;  
**m.s. Cinulia:** 2e stm. P. A. D. Bouwman, radio-off. W. Schelling;  
**m.s. Crania:** gezagv. G. W. Bouwma, 1e stm. A. T. van Es, 3e wtk. G. A. de Wolf, radio-off. H. J. van Leeuwen; sch. vakman 2 J. G. M. Schönberger, C. Koert, L. Kuyt.  
**m.s. Dallia:** hfd. wtk. A. Modderman;  
**m.s. Daphne:** 3e stm. R. J. M. Herbes, 4e stm. R. de Leur, 2e wtk. P. Dekker; voorman B. R. Pronk; sch. vakman 1 L. A. T. Blankemeyer; sch. gezal a/w L. J. Verburg, J. P. Almeida; aank. kok T. B. Postma; hoofdbediende C. Westbroek.  
**m.s. Diadema:** gezagv. R. Verhoef, 1e stm. J. G. Wientjes, 4e stm. B. Timmerman, hfd. wtk. H. Buiten, 5e wtk. H. C. van Beek, stag. wtk. D. J. Haazebroek, G. H. G. M. Scheres; capataz M. Lagares Chantrero, man. esp. J.

Araujo Garcia, 2°man. A. Costas Ezcurdia, 2°man. F. J. Dieguez Gomez, mar. int. A. Alonso Casal, mar. int. M. Alvarez Fernandez, mar. int. V. Crespo Fontenla, mar. int. S. Cuadrado Del Castillo, mar. int. D. Fandino Rodriguez, mar. int. A. Garcia Dominguez, mar. int. A. Miguez Boulosa, mar. int. J. A. Sanroman Conde, 2°mar. int. B. Nogueira Vieitez, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. maydo A.

## Onze vlootjubilaren



**R. F. Huysers**  
alg. sch. vakman 10 jaar op 1.11.1980



**P. J. F. de Beus**  
gezagv. 30 jaar op 05.11.80



**C. Pietersen**  
hfd. wtk. 30 jaar op 06.11.80



**F. A. Visser**  
gezagv. 25 jaar op 9.11.80



**G. H. de Visser**  
sch. gezal. a/w 10 jaar op 9.11.1980



**A. G. Freeth**  
hoofd voeding 25 jaar op 11.11.1980



**P. Buisman**  
gezagv. 30 jaar op 16.11.80



**A. Oost**  
4e wtk. 10 jaar op 16.11.80



**C. L. Fehrmann**  
hfd. wtk. 30 jaar op 17.11.80



**L. A. Douma**  
alg. sch. vakman 10 jaar op 18.11.1980



**A. M. M. Wintjens**  
bediende a/d 10 jaar op 23.11.1980



**H. W. van Diepen**  
hfd. wtk. 30 jaar op 27.11.80



**R. F. van Loon**  
4e wtk. 10 jaar op 30.11.80

Perez Rodrigex, cam. C. Magdaleno Gonzalez, cam. J. E. Pineiro Martinez;  
**m.s. Diloma:** stag. wtk. S. L. T. van Woerden, W. H. van Pamelan, C. H. V. Leenders, radio-off, H. Ros; hoofd voeding J. Roosenburg.  
**m.s. Dione:** gezagv. F. Minkels, wnd. 2e stm. R. R. van der Maas, 4e wtk. J. W. Schippers;  
**m.s. Dosina:** gezagv. S. Noordenbos, 2e stm. R. A. J. van Vugt, wnd. 3e stm. H. Hennis, 3e wtk. J. Water; sch. vakman 1 R. Vijlbrief, sch. gezel a/w F. Kromjongh, hoofdbediende J. A. Small, bediende M. Jonkman, bediende a.d. M. de Vrijer;  
**m.s. Felania:** 2e stm. S. S. Abma, 3e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, 2e wtk. J. P. Kalkman;  
**m.s. Felipes:** hfd. wtk. O. A. van der Want, 3e wtk. C. J. Tanis, stag. wtk. H. K. W. M. Hagemans, J. D. D. van Gelderen, T. A. Neven, R. S. H. Fokkinga, radio-off. J. A. Griffioen; alg. sch. vakman B. A. Amstelveen, A. C. Dieckman, H. J. van Zoggel, aank. sch. vakman H. J. Mensinga, aank. sch. gezel a/w J. van Engelenburg, R. P. W. Pronk, D. Verhoeven;  
**m.s. Ficus:** hfd. wtk. H. H. Apfel;  
**m.s. Flammulina:** radio-off. J. Gerritsen; alg. sch. vakman J. H. Winands, H. de Vries, A. R. Oosterhof, hoofd voeding C. P. Hoogesteger; aank. kok R. Kros; hoofdbediende W. D. Anthonio, bediende F. R. Noorbergen, A. Jansen;  
**m.s. Fossarina:** gezagv. A. J. Bloem, 3e wtk. F. W. Mooiweer, radio-off. P. A. de Lange; bediende F. Salome;  
**m.s. Fossarus:** gezagv. J. Post alg. sch. vakman A. W. H. M. van de Kerkhof, L. R. Stevens. aank. sch. gezel a/w A. M. A. Sondag.  
**m.s. Fulgur:** alg. sch. vakman J. W. P. Grommen, M. K. G. H. Booms, aank. sch. vakman A. L. P. Valkering, aank. sch. gezel a/w E. de Zwart, jongen a/w J. P. Kooymans, bediende a/d H. van den Enk;  
**m.s. Fusus:** 2e stm. G. J. C. van Eeten, 4e stm. G. A. H. Monkhorst; alg. sch. vakman S. J. van der Heide, L. G. Smit, W. H. Reimerink, M. A. Oosterhof, C. Luykenaar, A. de Baat. aank. sch. vakman S. H. J. Gieling, A. A. O. Schenk. aank. sch. gezel a/w T. J. van der Maat, J. van Oostrum, R. Schaap, aank. kok M. Schouten, bediende a/d R. J. Romijn;  
**s.s. Kylix:** gezagv. W. Bosma, 1e stm. J. J. B. Roest, hfd. wtk. L. Buitenkant;  
**s.s. Laconica:** 2e stm. L. van Doren, 2e wtk. J. W. van Putten; hoofd voeding A. P. Maat;  
**s.s. Latirus:** hoofd voeding W. F. H. van der Moezel;  
**s.s. Lepton:** gezagv. W. Croes, 1e stm. C. P. van Hoek, 4e wtk. J. W. Schippers, 5e wtk. A. J. Achterhuis. sch. vakman 1 E. L. Boldewijn; sch. gezel a/w R. G. van den Brink, P. de Jong, G. H. de Visser, L. T. A. C. Roodakker, J. H. T. M. Vissers, R. E. Riedewald, R. E. Hubbard; sch. kok R. Geensen; hoofdbediende A. J. J. Ceelen; bediende J. Breyer;  
**s.s. Macoma:** 2e wtk. J. B. H. de

## Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



G. A. H. Monkhorst  
4e stm.



B. Timmerman  
4e stm.



K. H. M. Smulders  
4e stm.



R. de Leur  
4e stm.



K. R. Feddes  
4e stm.



J. B. Weyland  
4e stm.



A. J. Achterhuis  
5e wtk.



H. C. van Beek  
5e wtk.



M. B. van der Horst  
5e wtk.



J. H. M. Bos  
5e wtk.



P. R. Kesting  
5e wtk.



H. A. H. Koburg  
5e wtk.



O. Broksma  
5e wtk.



M. K. Flipse  
5e wtk.

Glopper, radio-off. P. M. van Oever; sch. gezel a/w H. S. Elia; sch. kok I. C. van Gend;  
**s.s. Marinula:** 1e stm. N. Venendaal, 4e stm M. van der Woud, 2e wtk. J. A. Maassen, stag. wtk. G. Jansen, K. Kleyn, radio-off. A. de Jager;  
**s.s. Meta:** 2e wtk. C. N. A. Vreke, radio-off. L. A. van de Hoeven;  
**s.s. Mytilus:** hoofd voeding J. H. A. J. Orie, sch. vakman 2 R. J. Sellier;  
**m.s. Niso:** 1e stm G. Buma, 3e wtk. J. P. van de Water; capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. H. Bouza Alonso, mar. int. J. M. Lage Miunos, I. Parcerro Caamano, J. R. Lopez Lopez

Nieto, C. Rodriguez Barral, M. Rodriguez Rodriguez, coc. G. Castro Gomez, cam. maydo P. J. Rodriguez Solino, cam. A. Barros Miguez, J. M. Freire Bouzas;  
**s.s. Ondina:** wnd. 2e stm. K. P. Cupido, 5e wtk. P. van Nierop, H. Hubberman; sch. vakman 2 W. van der Male;  
**s.s. Onoba:** 1e stm. B. Ritman, 3e stm. R. R. Reinhardt, hfd. wtk. J. I. Brangert, radio-off. C. J. Roomer;  
**s.s. Sepia:** radio-off. R. C. Vijsma;  
**m.s. Tagelus:** 2e wtk. J. C. Ganzinga, stag. stm. B. P. Steggerda, M. Zoethout, B. de Vries, stag. wtk. A. van Gelderen, H. A. Lamme, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst;  
**s.s. Viana:** 3e stm. P. J. Veenman, stag. stm. N. van den Belt, 3e wtk. D. J. Blom, 5e wtk. O. Broksma, M. K. Flipse, radio-off. H. Tempelaar; hoofd voeding C. A. Breederland;  
**s.s. Vitrea:** 1e stm. H. Steenstra, 3e stm. H. Ammerlaan, 4e stm. K. H. M. Smulders, 2e wtk. R. J. Bosman, 5e wtk. P. R. Kesting, stag. wtk. A. A. R. Woudenberg;  
**s.s. Zafra:** hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, stag. wtk. H. J. P. M. van Pinxteren, N. J. Galama; hoofd voeding A. Onderstal;  
**s.s. Zaria:** 1e stm. F. de Vries, 3e stm. B. Kerker, 4e stm. R. van Hoek, stag. stm. C. van der Schoor, 5e wtk. M. B. van der Horst.

## Overplaatsing

3e wtk.: W. K. de Voogd – Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis;  
 5e wtk.: G. J. van Rijn – Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam.

## Behaalde diploma's

1e stm. G. H. V.: M. C. Kalkman;  
 2e stm. G. H. V.: K. P. Cupido, R. van der Maas, N. M. J. Duyn;  
 3e stm. G. H. V.: K. H. M. Smulders;  
 'A/C'-th.: H. C. van Beek, M. B. van der Horst, J. H. M. Bos, P. R. Kesting, H. A. H. Koburg, O. Broksma, M. K. Flipse;  
 'A/C-th': A. B. M. Bokkers, H. Hendrikse, F. C. H. Roete, E. R. J. van der Sleen, G. J. M. Welten, A. M. van der Marel, M. P. Kesting, A. C. J. J. van Unen;  
 3e stm. G. H. V. + 1e stm. G. H. V.-th.: H. de Roo, B. de Roos Nieuwkamp, P. J. J. van der Berg, W. J. Levering, R. P. C. van Leeuwen, J. W. Torbijn, B. Timmerman;  
 'A' + 3e stm. G. H. V.: A. J. Achterhuis, G. A. H. Monkhorst, P. Molendijk, R. Roor;  
 sch. kok: I. C. van Gend;

## Aangesteld als

gezagv.: C. Vlas;  
 hfd. wtk.: P. A. Ankerman, F. G. Krijgsman;  
 1e stm.: B. J. H. Wortelboer, A. L. M. van Dun, A. J. W. Rommes;  
 2e stm.: D. Venema, P. A. D. Bouwman, R. M. van der Aa, C. H. M. Buckens;  
 3e stm.: A. R. Pieters Graafland, T. Barth, M. C. Swart, A. C. M.

## In dienst getreden vlootpersoneel



J. J. H. van Es  
sch. vakman 2



C. Koert  
sch. vakman 2



L. Kruik  
sch. vakman 2



I. G. M. Schönberger  
sch. vakman 2



L. Kuyt  
sch. vakman 2



W. van der Male  
sch. vakman 2

Morrien, R. C. J. Koreman, R. J. M. Herbes, M. Kuyt, M. J. A. Krijvenaar, H. J. Otte, A. Bergsma;  
 2e wtk.: C. N. A. Vreke, J. W. van Velze;  
 3e wtk.: G. W. Goethals, H. Sterrenburg, P. van Noort, A. Nonnekes, J. R. Spoelstra, G. A. de Wolf;  
 4e wtk.: J. W. Schippers, G. J. Harlaar, J. F. Bijlsma, A. J. Leget, E. B. Grootenboer, C. J. Spanjer, K. G. Visser, J. Blaak.



R. A. Kattenburg  
Schuler per 19 mei 1980 aangesteld als gezagvoerder en op 5 september 1980 belast met het commando over het m.s. 'Acteon'.



P. C. Rakke per 21 mei 1980 aangesteld als gezagvoerder en op 24 augustus 1980 belast met het commando over het m.s. 'Acmaea'.

## Uit dienst getreden

4e stm.: J. M. van Zee, T. J. M. Louwen;  
 3e wtk.: J. J. de Groot, A. J. Zon;  
 5e wtk.: B. J. Ter Maat;  
 sch. vakman 1: R. Cornelissen, J. G. J. Rebergen.  
 sch. vakman 2: A. F. den Hengst, J. J. G. M. den Ronden, J. A. A. M. van Tol, J. Parlevliet, S. van der Zee.



Uit dienst  
 M.i.v. 15-9 M. A. Hazenoot DFP/3

Met pensioen  
 M.i.v. 1-9 G. H. van Leeuwen DFP/1

# MET PENSIOEN

**Berstensvol was de gastenhoek van de lunchkamer op vrijdag 29 augustus jl. Collega's van vloot en wal, gepensioneerd, vertegenwoordigers van de redersvereniging, zeevaartscholen, commissies en anderen waren gekomen om G. H. van Leeuwen – na 34 jaar Sheldienst – het allerbeste voor de toekomst te wensen.**

Gerard van Leeuwen is een van die kleurrijke figuren, die nog de oude rederij-tijd hebben meegemaakt. Die 40-er jaren, waarin Shell Tankers slechts de afdeling RIJ van de BPM in Den Haag vormde. Op 17 juni 1946 zette de 22-jarige Gerard zijn eerste stappen binnen het walgebeuren van de vloot, die toen nog onder CSM-, La Corona-, NIT- en BPM-vlag voer. Gedurende zijn gehele carrière bleef hij daarbij betrokken, ook in zijn Curaçao-tijd, van eind 1948 tot eind 1960. Na terugkeer bij de inmiddels in Rotterdam kantoorhoudende Shell Tankers, werd hij in de verschillende functies die hij bekleedde meer en meer betrokken bij het begeleiden van 'staf'-leden, culminerend in zijn benoeming tot hoofd van de gelijknamige sectie in 1966. In de toespraak door het hoofd van de afdeling Personeel, Cor van Dalen, memoreerde deze hoe juist zijn CSM-tijd de scheidende is bijgebleven, getuige de vele verhalen die hij uit die tijd nog steeds wist te vertellen. Hij doorspekte die altijd met de nodige dosis humor, wat nu ook weer niet wil zeggen, dat hij alles licht opnam. Integendeel, in een beoordeling uit de

CSM-tijd werd aangehaald, dat Van Leeuwen bij alle goede capaciteiten, ook wel eens goed kwaad kon worden. Ook die eigenschap van hem is in Rotterdam bekend geworden, net zo goed als je wist wat je aan hem had, want hij wond er nooit doekjes om als hij het niet met je eens was.

Van Dalen: 'Daarbij was Van Leeuwen altijd de man binnen onze maatschappij die getuigde van echte belangstelling voor alle officieren. Ook al zag hij ze uit hoofde van zijn functie slechts een enkele maal per jaar, toch bleef hij ze volgen en leefde mee in voor- en tegenspoed'. Dat die voortdurende belangstelling door betrokkenen is gewaardeerd, bleek wel uit het grote aantal vloot-collega's dat naar Rotterdam was gekomen. Het bleek ook uit de vele telegrammen en andere berichten, die vanuit alle hoeken van de wereldbol door schepen, ex-collega's in den vreemde en vrienden waren gezonden.

Namens collega's overhandigde Van Dalen aan het eind van zijn toespraak twee geschenken: een fraaie scheepsbel, met inscriptie, en een fiets. In het mooie Drentse land waar de scheidende zijn pensioenjaren wil doorbrengen, zullen beide goed van pas komen, de bel bij de keukendeur van wat men plaatselijk noemt 'De Schuur', de fiets voor zijn natuur- en 'Kerkepad'-tochten.

Van Leeuwen was bijzonder erkentelijk, zowel voor de grote opkomst en belangstelling, ook van verre, als voor de geschenken. 'Die 34 jaar in Shell-dienst lijken lang als je vooruit ziet, maar ze zijn zo voorbij als je erop terugkijkt. Ik heb altijd met plezier gewerkt, ben ook bijzonder verheugd nog steeds goede berichten te krijgen over die officieren die ik in de 'surplus'-tijd aan een andere baan binnen Shell heb kunnen helpen. Het is het bewijs van het goede gehalte van ons officierenkorps'.

Sprekend over alle veranderingen die hij heeft meegemaakt, vertelde Van

Leeuwen nog, dat hij 5 jaar geleden over PLA al zei, dat als bij zijn afscheid 'het licht aan de horizon' zou gloren, hij niet ontevreden zou zijn. Juist deze week waren berichten in de pers verschenen, dat het ministerie tot de noodzakelijke aanpassingen in het zeevaartonderwijs wil komen. Hij waarschuwde zijn collega's in computers niet een toverdoos te zien, die alle moeilijkheden oplost. En over nieuwigheden gesproken: die doorkiesnummers waar wij tegenwoordig mee gezegend zijn, mogen dan voor velen werkbesparend werken, voor hem was dat nooit het geval, want juist zijn nummer leek op dat van de sociale dienst in Rotterdam, wat hem menig extra telefoontje heeft bezorgd.

Met de wens, dat Shell Tankers de optimale koers in de toekomst zal weten te bereiken en met de beste wensen voor al zijn collega's, beëindigde Van Leeuwen zijn toespraak. Een man die eens bij een introductiedag tot stagiaires zei: je moet niet alleen dat doen wat je leuk vindt, maar je moet leuk vinden wat je doen moet. Een stelregel die hij ook immer op zichzelf heeft toegepast.

*De wijze waarop mijn afscheid op 29 augustus jl. werd gemarkeerd, heeft ons zeer getroffen. De velen – waaronder een groot aantal gepensioneerd – die zich de moeite hebben willen getroosten aanwezig te zijn, maakten er een zeer druk bezochte – en voor ons bijzonder geslaagde – receptie van. Daarenboven het aantal brieven, telexen en telegrammen van schepen en vroegere naaste medewerkers, plus nog de stoffelijke blijken van erkentelijkheid voor de goede relaties en samenwerking – het was voor ons hartverwarmend.*

*Onze hartelijke dank voor alles en nogmaals: allen het allerbeste in de toekomst en wellicht tot ziens!*  
G. H. van Leeuwen

