

SCHEEP ENNIKA

21e jaargang
nummer 2
oktober 1981

Verdeling kostprijs.



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Eenentwintigste jaargang, nummer 2
oktober 1981

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

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

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

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Pittige opdrachten	4
Personeelsbeleid in een krimpemde organisatie	5
OR-VLOOT	6
Het maximum prijssysteem voor olieproducten	10
Barprijzen	12
Schoon schip	16
Vlootpersonalia	18
Nog een oudje	20

Het gonst!

Nee, zich aanmelden als kandidaat voor de komende ondernemingsraad-verkiezingen kan niet meer. De uiterste datum tot wanneer men dat kon doen is inmiddels verstreken. In verband met het al vroeg ter perse gaan van dit blad weten we niet precies hoeveel kandidaten zich hebben opgegeven. We hopen echter dat een voldoende aantal medewerkers bereid is gevonden om, na verkiezing op 1 maart 1982, een plaats in de nieuwe Raad van Shell Tankers B.V. te gaan innemen. En weet u het nog? Het wordt een Raad, bestaande uit vertegenwoordigers uit de vloot EN de walorganisatie. Zij zullen hun best gaan doen om de komende zittingsperiode van de nieuwe Raad (drie jaar) de belangen van zowel de maatschappij als haar werknemers, zo goed mogelijk te behartigen. Maar eerst gaan we nog stemmen. Het stemmen gebeurt voor de walorganisatie

op 16 december a.s. en de vloot doet dit gedurende diezelfde week, tussen de 14e en de 19e december 1981. Hoe dat precies in z'n werk zal gaan kunt u lezen in de desbetreffende documentatie die u bijtijds krijgt toegestuurd.

Wij hopen dat ALLE stemgerechtigden van de mogelijkheid (en het recht) om hun stem uit te brengen, gebruik zullen maken. Wat zou het leuk zijn als het opkomstpercentage alle records zal gaan breken!

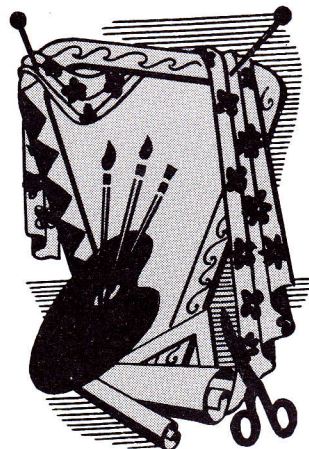
Binnenkort verschijnt er een verkiezingskrant. Met de namen en de foto's van de kandidaten waarop kan worden gestemd. Bovendien is een (derde) mededeling van de verkiezingscommissie gedistribueerd. En pamfletten met verkiezingsleuzen. U ziet het, het gonst van de activiteiten. En u kunt meewerken om deze verkiezingen tot een succes te maken door aan de stemming deel te nemen!

Arti et Pectini – 1983

In principe is besloten de eerstvolgende manifestatie 'Arti et Pectini' in het najaar van 1983 te houden. Zoals ongetwijfeld zo langzamerhand genoegzaam bekend, is deze manifestatie voor iedere collega en gepensioneerde van de Nederlandse Shellmaatschappijen, die zich in vrije tijd met artistieke expressie bezig houdt, een elke vier jaar terugkerend evenement. Juist om hen in staat te stellen bij hun schilderijen, aquarellen en gouaches, tekeningen en grafiek, beeldhouwwerk, mozaïek en aanverwante technieken reeds vroegtijdig met inzendmogelijkheid rekening te houden, volgt deze aankondiging in zo'n vroeg stadium. Een terugblik op de sedert 1962 gehouden Arti et Pectini's wijst uit, dat de belangstelling voor deze grote manifestatie sterk groeit. Waren er in dat jaar slechts 64 inzenders, in 1967 79, met de tentoonstelling in 1971 overschreed het aantal deelnemers de honderd, namelijk 126. Daarna ging het nog sneller omhoog; in 1975 telde men namelijk 152 inzenders en in 1979 precies 200. Niet minder dan 734 inzendingen leverden die 200 deelnemers op, waarvan er 274 werden geëxposeerd.

Bijzonder dankbaar was het te kunnen constateren, dat er bij de twee vorige exposities ook uit Shell Tankers kringen, zowel van wal als vloot, deelnemers waren.

Zoals gebruikelijk, geldt voor de volgende Arti et Pectini wederom dat in elke categorie een 1e, 2e en 3e prijs door een onafhankelijke jury wordt toegekend, alsmede eervolle vermeldingen. Het ligt in de bedoeling bij de in 1983 komende manifestatie van elke inzender ten minste één werk te exposeren, respectievelijk in Den Haag, Assen, Amsterdam, Klundert/Zevenbergen en ten slotte in het Shell-Gebouw in Rotterdam.





Afscheid gaat nemen . . .

C. E. van 't Woudt – DFT

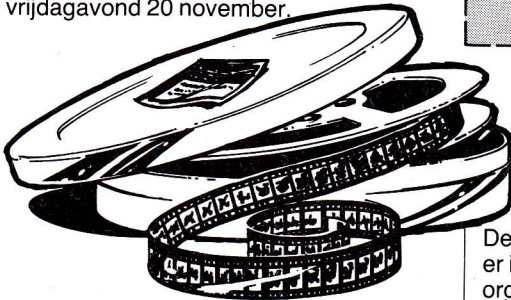
Afscheidsreceptie op vrijdag 16 oktober 1981. Ook varende collega's die met verlof zijn alsmede gepensioneerden die de heer van 't Woudt kennen en van hun belangstelling willen doen blijken, zijn van harte welkom. Aanvang 16.00 uur in de grote lunchkamer.

Gaat u ook?

Evenals de laatste jaren het geval was, zullen ook dit jaar door de afdeling Personeelsvoorlichting van Shell Nederland filmvoorstellingen worden georganiseerd voor personeelsleden, gepensioneerden en hun huisgenoten.

Deze zullen in Studio 2000, Churchillplein 7 in Den Haag worden gehouden op:

zaterdagmorgen 14 november
woensdagavond 18 november
donderdagavond 19 november
alsmede bij grote belangstelling op:
vrijdagavond 20 november.



Daarnaast zullen óók twee voorstellingen worden gegeven in het Lumière-2 theater, Lijnbaan 45 te Rotterdam, waar de gepensioneerden uiteraard ook van harte welkom zijn. De data zijn zaterdagmorgen 21 en zaterdagmorgen 28 november. Voor de voorstellingen zal een keuze worden gedaan uit de volgende films:
– Shell-journaal

Aanvraagbon voor kaarten Shell-filmvoorstelling 1981

Verzoeken toezending van
toegangskarten voor de filmvoorstelling

in Den Haag op 1)
2)

in Rotterdam op 1)
2)

Mw/de heer
Adres

Werkzaam bij
Gebouw Kamer

- De getemde vlam
- Als auto's konden praten (een film over economisch rijden)
- Veilig omgaan met gas
- Tin opnieuw belicht

De voorstelling duurt ongeveer 2 uur, en er is een pauze van twintig minuten. De organisatoren bieden u dan als gebruikelijk gaarne een kopje koffie aan. Alle films zijn in kleur en voorzien van Nederlands commentaar. Als u, desgewenst met introducé(e)s, een van de voorstellingen wilt bijwonen, vult u dan de bon hierboven in en stuur deze **vóór 30 oktober a.s.** aan Shell Nederland B.V., (PAI/3), Wassenaarseweg 12, 2596 CH Den Haag. Het is raadzaam ook een 'reserve' datum in te vullen.

Kortingsregeling voor Vrij-Uit-wintervakanties

Ook dit jaar kunnen personeelsleden en gepensioneerden van Shell in Nederland in aanmerking komen voor een reductie op de prijzen van Vrij-Uit-wintervakanties. De korting bedraagt 9 procent van de reissom en zal achteraf worden uitgekeerd. Dit betekent dat eerst de totale som aan Vrij-Uit moet worden betaald. De korting wordt uitsluitend verleend als voor het boeken van de reis het speciale 'Shell Vrij-Uit-boekingsformulier' wordt gebruikt. Dit formulier is verkrijgbaar bij DFP/1, kamer 6.06, toestel 6156. Nadat de reis is betaald, moet de factuur

samen met de onderste helft van het speciale boekingsformulier worden gezonden naar Shell Nederland B.V., afdeling PER, postbus 1222, Rotterdam.

Te zijner tijd volgt dan uitkering van het reductiebedrag. Wie al eerder met Vrij-Uit heeft gereisd, ontvangt automatisch op het huisadres een exemplaar van de onlangs verschenen wintergids. Deze reisgids kan verder worden aangevraagd middels een op de Shell-stations verkrijgbare bestelkaart, of direct bij Vrij-Uit, Postbus 151, 1170 AD Badhoevedorp, tel. 02968-1300.

VLOOTCIRCULAIRES

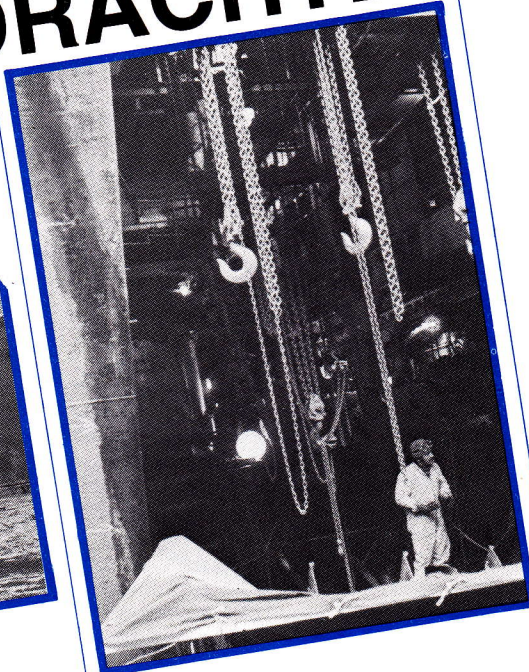
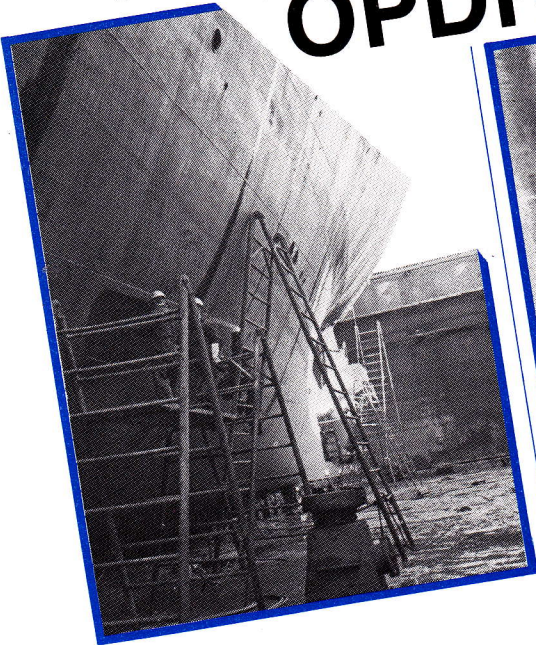
No.	Datum	Onderwerp
1747	18.8.81	N.S.-jaarabonnementen (PCOR)
1748	13.8.81	Stagenemers (PCOR)
1749	21.8.81	Resultaten K/S Groep (PCOR)
1751	26.8.81	Voorlopig reglement O.R. (PCOR)
1752	31.8.81	Koersen (PCOR)
1753	11.9.81	Portindex-cijfers (PCOR)
1754	11.9.81	Nieuwe DFM-organisatie (PCOR)
1755	15.9.81	Scheepsregl. deel III
1756	15.9.81	Punten overleg vergadering O.R. (PCOR)
1757	15.9.81	Meggerlijst (PCOR)
1758	15.9.81	COW experience (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

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

PITTIGE OPDRACHTEN



Wat zou u ervan zeggen, als u thuis een verbouwing liet uitvoeren – na natuurlijk eerst offerte te hebben aangevraagd en verkregen – en de verbouwing duurt niet alleen veel langer dan gepland (met alle ongemakken daarvan), maar de prijs is ook nog tweemaal zo hoog dan geoffereerd? Toch is dat in wezen wat bij sommige dokbeurten van onze schepen gebeurt. Maar daarbij gaat het niet om een paar duizend of zo'n tienduizend gulden, maar om miljoenen keiharde guldens. Geld dat wij als bedrijf broodnodig hebben om onze positie in de tankvaart te handhaven. Geld ook dat, hadden we het tevoren kunnen weten, wellicht aanleiding zou zijn geweest om de dokplannen te herzien. Wellicht zelfs een ander schip te handhaven en dat met de hoge dokkosten af te stoten. Kortom, een situatie die aanleiding kan zijn tot verkeerde beslissingen, grote ergernis en bovendien financieel volkomen onverantwoord. Een ontwikkeling waaraan op de kortst mogelijke termijn paal en perk moet worden gesteld.

Reden voor de directie van onze maatschappij om in augustus een 'task force' in te stellen, die zonder dralen zich is gaan buigen over alle aspecten verbonden aan de dokkingen van onze schepen. Door middel van een circulaire aan het walpersoneel en een rondschrijven aan de vloot is een ieder ervan in kennis gesteld, dat deze 'task force', waarin enkele collega's van DFM, DFT en DFF zitting hebben, zich verdiept in de vraag hoe deze ontwikkeling is binnengeslopen en hoe hieraan een eind kan worden gemaakt. Met opzet zijn collega's uit diverse afdelingen hierbij betrokken. Van DFM, omdat vloot'beheer' primair verantwoordelijk is voor wat met de schepen gebeurt (Doorn). Van DFT, omdat het toezicht op en verdere afwikkeling van dokkingen een verantwoordelijkheid is van de

'technische' afdeling (Van Duuren en Leussink). En van DFF, omdat dokkosten een belangrijke post vormen op het budget van Shell Tankers (Sierat en Coors).

Toch – en dat willen we hier nog eens extra onderstrepen – wordt in de mededeling ook nadrukkelijk gevraagd om de medewerking van allen die bepaalde opvattingen hebben over de wijze waarop dokkingen tot nu toe werden voorbereid, begeleid en afgewikkeld. Die opvattingen natuurlijk wel te baseren op ervaringen in het verleden zelf opgedaan en niet van horen zeggen. Dikwijls zijn het juist degenen die ter plaatse waren, die beter dan wie dan ook de vinger op de wonde kunnen leggen. Want nogmaals, het is zaak, dat de hoogte van de dokkosten en de lengte van de dokperiodes beter in de hand worden gehouden dan tot nu toe het geval is geweest. Niet voor niets begon de mededeling over de instelling van deze 'task force', met de zinsnede, dat de directie het voortbestaan van onze maatschappij als grote reder wel degelijk in gevaar ziet, door juist deze ontwikkeling.

Namens de directie wordt de groep collega's, die bij verschijning van dit nummer reeds vijftig aan het studeren is over alle procedures en verantwoordelijkheden, geleid door M. A. Busker. Begin volgende maand dient het eindrapport van de 'task force' reeds gereed te zijn, opdat vanaf december op meer verantwoorde wijze de dokkingen kunnen worden voorbereid en uitgevoerd. Van geheel andere aard – maar daarom niet minder pittig, mede vanwege de vaart die erachter wordt gezet – is de opdracht die een andere 'task force' kreeg, eveneens onder leiding van M. A. Busker. Haar taak is het na te gaan of een grotere

mate van continuïteit dan nu reeds het geval is, aan boord van de schepen wenselijk is. En, zo ja, hoe dan wel en tot in welke mate.

Niemand zal kunnen ontkennen dat continuïteit, dus het bij een volgende dienstperiode terugkeren naar hetzelfde schip of eventueel hetzelfde type schip, ondanks alle goede voornemens nog niet goed van de grond is gekomen. Natuurlijk, de krappe bezetting in sommige rangen heeft in het verleden nogal eens roet in het eten gegooid. Maar dat is slechts één facet van het slechts ten dele slagen van alle voornemens wat betreft continuïteit. Er zijn nog andere aspecten aan het geheel verbonden. Die nu eens terdege op een rij zetten met, als grotere continuïteit wenselijk geacht wordt, oplossingen aandragen voor de eventuele knelpunten, dat is de opdracht waarmee een tweede 'task force' is belast. Deze wordt gevormd door collega's De Wit, Veldt, Tijthoff en Westerveld. Ook hier dus weer vertegenwoordigers van DFM, DFT en DFF, maar tevens van DFP. Want je kunt niet over continuïteit van de scheepsbezetting spreken, als je niet minstens de afdeling personeel erbij betrekt. Maar toch ook weer de afdeling die voor het beheer van de vloot verantwoordelijk is, ook een collega van de afdeling die voor de technische prestatie van de schepen moet zorgen en, weer, de financiële afdeling. Immers, je kunt wel nieuwe dingen wenselijk achten (en daardoor naar je hoopt op kosten voor het schip besparen), maar als de personeelskosten daarmee de pan uit rijzen (en je jezelf dus uit de markt prijst), dan moet je een grens trekken. Het is net als in de politiek: men streeft steeds naar verbetering van het inkomstenniveau, van de sociale voorwaarden, enz., maar dit moet wel betaalbaar blijven. Dus niet continuïteit invoeren om later tot de ontdekking te komen, dan wat je met de ene hand bespaart, met de andere hand weer in ruime mate uitgeeft.

Ook voor deze opdracht heeft de directie een strak tijdschema vastgesteld. Niet dat daarmee gezegd wil zijn, dat diegenen die ook zelf opvattingen of aanbevelingen hebben wat betreft continuïteit, deze niet kunnen spuien. Integendeel, dat wordt op hoge prijs gesteld, weer via Busker, die namens de directie dus ook deze 'task force' leidt. Maar wel spoed maken. Want als ooit een commissie een korte termijn gesteld kreeg, is het de continuïteits 'task force'. Na de zaak met zoveel mogelijk betrokkenen te hebben doorgenomen, moet eind oktober het resultaat reeds door de directie kunnen worden besproken, om nog in november eventuele voorstellen door te voeren.

De eerste reactie van de vloot op het rondschrijven betreffende de 'task force' is al binnen! Aan boord van de 'Fusus' werd een avondbespreking aan dit onderwerp gewijd. Dat is nu wat men noemt 'er geen gras over laten groeien'...

PERSONEELSBELEID in een krimpende organisatie

Op de gezamenlijke overlegvergadering met de O.R.-wal, gaf Van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel, een uiteenzetting over personeelsbeleid in een krimpende organisatie. Hoewel een aantal hierin vermelde ontwikkelingen niet nieuw zijn en reeds hetzij in dit blad hetzij in Nieuws van STBV zijn gemeld, zijn er toch een aantal facetten die de aandacht van vloot en wal meer dan waard zijn. Vandaar dat wij Van Dalen's uiteenzetting zo volledig mogelijk weergeven.

Als je spreekt over een 'krimpende organisatie', dan slaat dat krimpen niet alleen op investeringen en bedrijfsmiddelen, maar ook op het aantal mensen dat in die organisatie werkzaam is. Krimpen betekent veranderen. Daarbij moet je je afvragen of die verandering tijdelijk of permanent is, van binnen of van buiten komt, of ze gewild of ongewild is. Is zo'n verandering ongewild en komt die van buitenaf, zoals bij ons het geval is, dan hebben we de moeilijkste verandering die je je kunt indenken. Er bestaat het gevaar dat een gevoel van pessimisme over de mensen komt en er is het gevaar van daling in kwaliteit van het werk. De promoties zijn bijna stopgezet en mede daardoor wordt het evenwicht in de organisatie verstoord, waarbij we zowel kunnen denken aan leeftijdsopbouw van het personeel als aan de classificatieniveaus; ook zijn er soms tekenen van een meer bureaucratische instelling die in de organisatie begint te heersen. In die situatie moet 'crisis management' worden voorkomen, d.w.z. geen bepaalde projecten i.v.m. het streven naar afslanking afbreken, zonder dat daarvoor goede redenen zijn. Omdat er daarbij nauwelijks nog nieuw bloed toestroomt, dus jongeren, dreigt ook het gevaar van een generatiekloof: de ouderen, met hun vele dienstjaren, hebben geen contact meer met degenen die nieuwe impulsen kunnen leveren. Een verre van gelukkige situatie.

Nu is Shell Tankers deel van een groot concern, wat op zichzelf de mogelijkheden van flexibele opvang biedt. Maar ook de mensen zelf moeten zich realistisch en flexibel opstellen, bereid zijn een overplaatsing naar een ander bedrijf te accepteren. Voor de directie geldt thans meer dan ooit

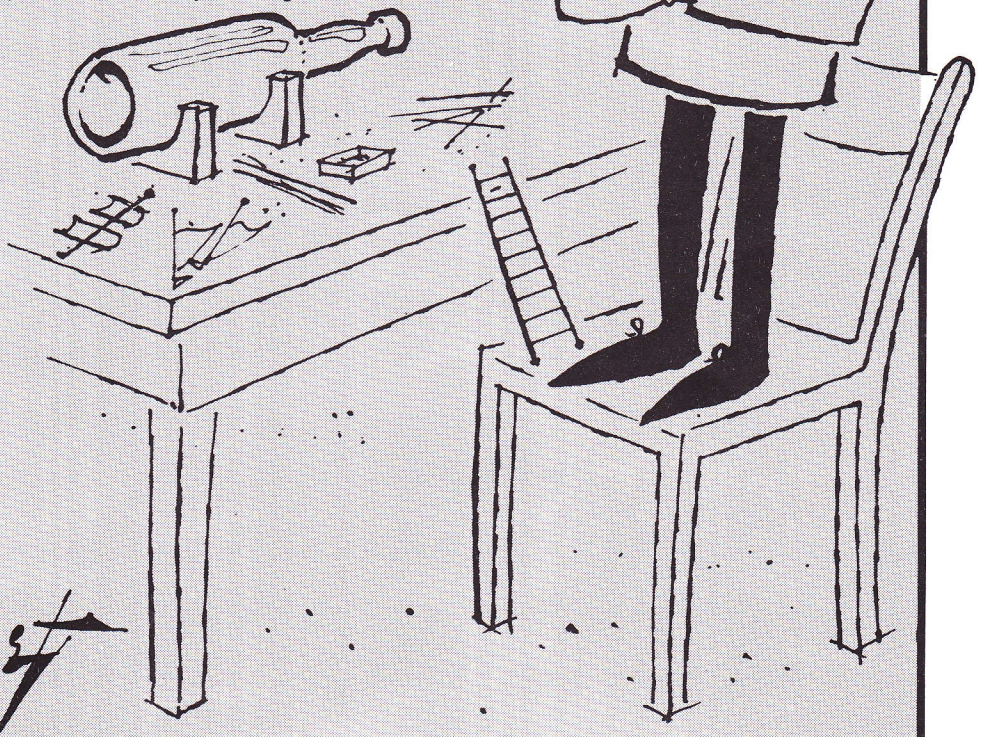
als eis: duidelijkheid en eerlijkheid. In juni jl. is zowel de vloot als de walorganisatie eerlijk en duidelijk gezegd hoe de situatie is. Maar velen schijnen nog te denken: zo'n situatie hebben we meer gehad, dus we maken ons voorlopig nog maar geen zorgen. Daar schuilt nu de fout, waar we vanaf moeten zien te komen. Want de situatie is zoals we die geschilderd hebben.

Het beleid van de maatschappij moet verder duidelijk en consistent zijn. Anders komen betrokkenen in de war. Dus niet binnen een paar weken weer met andere plannen voor de oplossing van de personeelsproblemen komen. Wat we tot nu toe hebben gedaan is inventariseren welke mogelijkheden er bij andere Shell-maatschappijen zijn. Met de aldus verkregen informatie trachten wij het personeel te interesseren voor de mogelijkheden die er elders liggen. Daarnaast blijven we op beperkte schaal nieuw personeel aantrekken. Uiteindelijk is er een groep waaraan we zekere verplichtingen hebben, t.w. de bursalen. Maar daarnaast blijft het nodig om steeds weer van onderaf aan op te vullen. In mindere mate dan vroeger, dat is waar, maar de lijn kan niet worden onderbroken. Dan zouden we juist die generatiekloof verbreden.

We hebben de personeelsvertegenwoordigingen vroegtijdig bij de problematiek waar we mee zitten, betrokken en blijven dit doen. Want in de komende vijf jaar zal er op de vloot een dalende bezettingsbehoefte zijn. Bij het walpersoneel ook, maar daar is de problematiek minder groot. Als gevolg van de vergrijzing, waar we ons vroeger wel eens zorgen over maakten, zijn er de komende jaren nogal wat

pensioneringen. Toch moet er aan de wal rekening mee worden gehouden, dat de kwaliteit die je in huis hebt niet altijd overeenstemt met wat je nodig hebt. Dat betekent dat in de komende jaren personeelsleden als het ware in- en uitvliegen, met andere woorden: naast pensioneringen, overplaatsingen naar elders en aantrekken van elders.

Met betrekking tot de scheepsgezellen kan gesteld worden dat daar het probleem is hoe we voldoende gekwalificeerde Nederlandse scheepsgezellen kunnen aantrekken om de nieuwe smeerolieschepen te bemannen. Anders ligt het probleem bij de Spaanse gezellen, mede gezien het zeer lage verloop. Bij de officieren hebben we de achterstand in verlofverlening bijna ingelopen en daarmee wordt het probleem zichtbaar. Er is en blijft een overschot. Bovendien, de nieuw aangetrokken jongere officieren zijn nu nog in opleiding, maar aan het eind van dit jaar draaien zij mee. Daarbij komt, dat van de vloot in de komende jaren er niet veel worden gepensioneerd, mede omdat in 1979 al vervroegd werd gepensioneerd. Was er vroeger een verloop van ongeveer 80 man per jaar, met de gewijzigde economische situatie in



Vigthart

Nederland is ook het verloop sterk gedaald. Bovendien, het verloop is nauwelijks in die rangen waarin we wat beweging zouden willen zien. Je houdt dus, hoe je het ook wendt of keert, een overschot aan vlootofficieren. Daarbij kan je vrij nauwkeurig berekenen hoeveel officieren je extra overhoudt als er weer een schip moet worden afgestoten.

Moesten we de laatste twee jaar allerlei verzoeken van vlootofficieren om overplaatsing naar een Shell-maatschappij aan de wal afwijzen, tenzij er een sociale of medische indicatie was, nu bieden we gegadigden voor een walfunctie bij de andere Shell-maatschappijen aan. Zelfs via Schip en Ka wordt een ieder aangespoord zich te melden voor een eventuele walfunctie. En laten wij het duidelijk stellen: er komt heus geen kruisje achter de naam van degene die zich opgeeft. Lukt de walplaatsing niet, geen enkele nawerking tijdens zijn verdere vlootcarrière.

Aan derden wordt een groeiend aantal officieren uitgeleend. Van de zomer is een vijftal officieren overgeplaatst naar Pernis en de NAM. Juist bij de NAM liggen voor ons de mogelijkheden, die maatschappij breidt zich uit. Daarom

onderhouden wij met hen nauw contact. Maar ook met het Centrale Kantoor in Den Haag, hoewel de mogelijkheden daar minder groot zijn. Wel biedt zich de mogelijkheid voor officieren om zich aan te melden voor opleiding tot computer-specialist, hetgeen wij in de september-editie van Schip en Ka onmiddellijk bekend maakten. Shell Nederland gaat, ook voor ons, na in hoeverre door omscholing voor Maatschappij-rekening collega's geschikt gemaakt kunnen worden voor een andere functie. De lijst van vacatures in Nederland wordt zodanig gewijzigd, dat ook vlootopvarenden aan de hand van het eisenpakket kunnen nagaan in hoeverre zij op grond van hun diploma's en ervaring hiervoor in aanmerking kunnen komen. Exemplaren van deze lijst zullen worden gezonden aan de schepen en aan de huisadressen van hen die belangstelling voor een walbaan hebben getoond.

En wie vreest bij eventuele overplaatsing zijn woning op de in elkaar geklapt huizenmarkt niet tegen een redelijke prijs kwijt te kunnen raken en om die reden een functie elders afslaat: ook aan dat huis kunnen we binnen Shell een mouw passen. Niet afslaan als de functie je wel

trekt, grijp de kans! Gehoopt wordt, dat de problemen op basis van vrijwilligheid kunnen worden opgelost en daarvoor is het belangrijk, dat men serieus nadenkt over door de maatschappij gedane suggesties. Alleen als iedereen meewerkt kan vrijwilligheid het uitgangspunt blijven.

Probleem blijft (waarvoor wij ook bij andere Shell-maatschappijen begrip moeten kweken), dat de sollicitatie-procedure wat moeilijker is, omdat zeevarenden niet binnen enkele dagen op een oproep kunnen reageren als zij op zee zijn. Probleem is ook, dat er binnen de maatschappijen vooral behoefte is aan jonge werktuigkundigen, trouwens, dat geldt evenzeer voor andere rederijen. Maar juist in die rang hebben wij nauwelijks surplus.

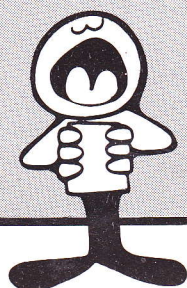
De gehele situatie wordt elke week opnieuw op kantoor door de directie, samen met de direct bij personeelsbeleid betrokken functionarissen, doorgenomen. Elke suggestie die ons kan helpen, ook van vloot- en O.R.-zijde, wordt dankbaar aanvaard.

Duidelijk is wel geworden, dat men flexibel moet zijn en niet het standpunt innemen van 'het zal allemaal wel meevallen' ik blijf zitten waar ik zit'.

• NIEUWE DFM-ORGANISATIE:
Afslanking begint aan de top

• DALING AANTAL SCHEPEN ZET DOOR

• ÉÉN BAR/RECREATIE-RUIMTE OP DE LUBOILERS, MAAR TOCH . . .!



OR-VLOOT

Een deel van de overlegvergaderingen (zowel op 9 als 10 september jl.) vond plaats met de O.R.-wal gezamenlijk. Daarbij ging het om twee punten, namelijk een uiteenzetting door Van Dalen over 'Personeelsbeleid in een krimpende organisatie' en de adviesaanvraag aan de ondernemingsraden omtrent de voorgenomen nieuwe DFM-organisatie. Vanwege het belang van hetgeen het hoofd van de afdeling Personeel aan de ondernemingsraden vertelde over verschillende personeelsaspecten, wijden wij elders in dit blad extra kolommen daaraan.

Nieuwe DFM-organisatie

Geheel in overeenstemming met de wet op de ondernemingsraden had bestuurder Rasterhoff de voorgenomen reorganisatie van de DFM/DFT-afdelingen tot één nieuwe DFM-organisatie aan de ondernemingsraden voorgelegd. Ter vergadering gaf hij hierop een toelichting, waarbij tevens aanwezig was M. A. Busker, toekomstig hoofd van de nieuwe afdeling DFM (Dutch Fleet Management). Alvorens in te gaan op het hoe en waarom van de nieuwe DFM-afdeling, zette Rasterhoff uiteen waarom juist nu de afdelingen DFM en DFT tot één nieuwe afdeling worden omgesmeed en wat de doelstelling van de nieuwe opzet is.

Waarom nu?

Bij de wetenschap dat er in de toekomst minder schepen onder ons beheer zullen zijn, hetgeen ook consequenties heeft voor de walorganisatie, lijkt eind 1981 het meest geschikte moment voor de reorganisatie. Immers, zowel Van 't Woudt, hoofd afdeling DFT, als Jongeneel, hoofd afdeling DFM, bereiken respectievelijk eind oktober en eind december hun pensioengerechtigde leeftijd. In een geleidelijk krimpende organisatie begint – de praktijk wijst dit uit – de personeels-afslanking veelal aan de bodem. Het vertrek van beide genoemde functionarissen in de komende tijd biedt nu de gelegenheid de eerste afslanking aan de top te beginnen. Voor beide collega's dus slechts één vervanger: Busker.

Bij de nieuwe opzet is vooral gestreefd naar een betere horizontale structuur (dus niet alles via de top), sterkere binding van walmensen met een schip of groep van schepen, grotere mogelijkheid de kosten in de peiling te houden en – last but not least – zodanige flexibiliteit, dat inkrimping van het aantal walemployés soepel kan worden opgevangen. Voor alles blijft gelden, net als tot nu toe, dat DFM de lijnchef blijft van de gezagvoerders. DFM bestaat (de overgang gebeurt geleidelijk, maar dient begin 1982 rond te zijn) voortaan uit vier secties,

respectievelijk:
DFMO (O – Operations)
DFMS (S – Services)
DFMD (D – Drydocking)
DFMP (P – Performance)

De instelling van die vier secties, onder leiding van DFM, heeft meerdere doelstellingen, waarvan wij hier noemen:

- De zorgen die er heersen over de onderhoudskosten, die ongeveer 15% van het gehele 'operating budget' vormen. Juist de ontwikkeling in deze kosten vraagt van DFMD extra aandacht.
- Het veroveren van een zo groot mogelijk aandeel in het vervoer ten behoeve van Shell en voor 'derden' (nu al 25% van onze capaciteit) vergt, dat je ook op de 'open' markt een vergelijkbare (liefst betere) prestatie moet kunnen leveren tegen gelijke (liefst lagere) kosten dan anderen. Kortom: een betere performance (DFMP).
- Om zowel het operationele als dokgebeuren te ondersteunen, is dienstverlening nodig, Services (DFMS).

De nieuwe secties

Als we de nieuwe secties nu wat nauwkeuriger onder de loep nemen, dan zal de gehele opzet ons nog duidelijker worden.

Operations: Deze sectie wordt opgebouwd uit de huidige DFM-secties 1 t/m 6. Alleen de taak van DFM/5 (Fleet Administration) gaat voor een deel naar de nieuwe Performance Sectie. Tot nu toe waren er twee 'fleet units' in deze afdeling, die in zekere zin elkaars spiegelbeeld waren. Beide units beheerden bij voorbeeld enkele D-klasse, F-klasse schepen, enz. Dat gaat veranderen. De kennis die men omtrent een bepaald type schip heeft, moet niet gesplitst maar gebundeld worden. Bepaalde collega's zullen voortaan verantwoordelijk zijn voor een bepaalde klasse of type schepen. Niet alleen 'operations', maar ook dokinspecteurs en de scheepsstaf. Zij vormen een team om een bepaald schip of type/klasse van schepen optimale prestaties te laten leveren.

Services: Als regel zal deze sectie zich niet bemoeien met uitvoering aan boord. Haar taak is dienstverlening, zowel op veiligheidsgebied, als nautisch en technisch terrein. Het zijn dan ook de collega's van DFT/1, 2 en 4 die deze sectie gaan bemannen, waarbij ervan uit wordt gegaan dat er geen aparte subsecties zijn. Natuurlijk, een ieder krijgt zijn specifieke taken, maar er is onderlinge uitwisselbaarheid, samenwerking, bijstand. Juist hierdoor zal afslanking goed kunnen worden opgevangen. Wat veiligheidszaken betreft zal de grote lijn voortaan worden vastgelegd door een commissie, waarin de directeur, DFM, hoofd 'fleet operations', de medisch adviseur en de veiligheidsman zitting hebben. Behalve de hiervoor reeds genoemde taken voor 'Services', is deze sectie o.a.

ook belast met deelname in commissies buiten de maatschappij (zoals van KNRV, enz.), met werk voor derden, enz.

Drydocking: Deze sectie wordt bezet door de collega's van wat nu DFT/3 heet. Een belangrijke taak van deze sectie zal ook worden het kostenaspect van de schepen, met name ook of het in bepaalde gevallen verantwoord is grote sommen geld te besteden bij de dokking van een schip bij de op dat moment geldende verwachting voor toekomstige behoefte aan vracht voor dat specifieke schip. Je zou haast, meer populair uitgedrukt, kunnen zeggen, dat zij er voor moeten waken dat geen goed geld naar kwaad geld wordt gegooid.

Ook hier weer, ondanks splitsing in 'planning' and 'execution', géén aparte secties, wel aparte verantwoordelijkheid. Daarbij worden drie afzonderlijke teams gevormd, bestaande uit een werktuigkundige en een scheepsbouwkundige, die zoveel mogelijk verantwoordelijk zijn voor en gebonden blijven aan bepaalde schepen. Doel onder andere: de lessen die je geleerd hebt bij het ene schip, kunnen gebruiken bij het andere schip van identieke klasse of type. Het dokbudget is voortaan de

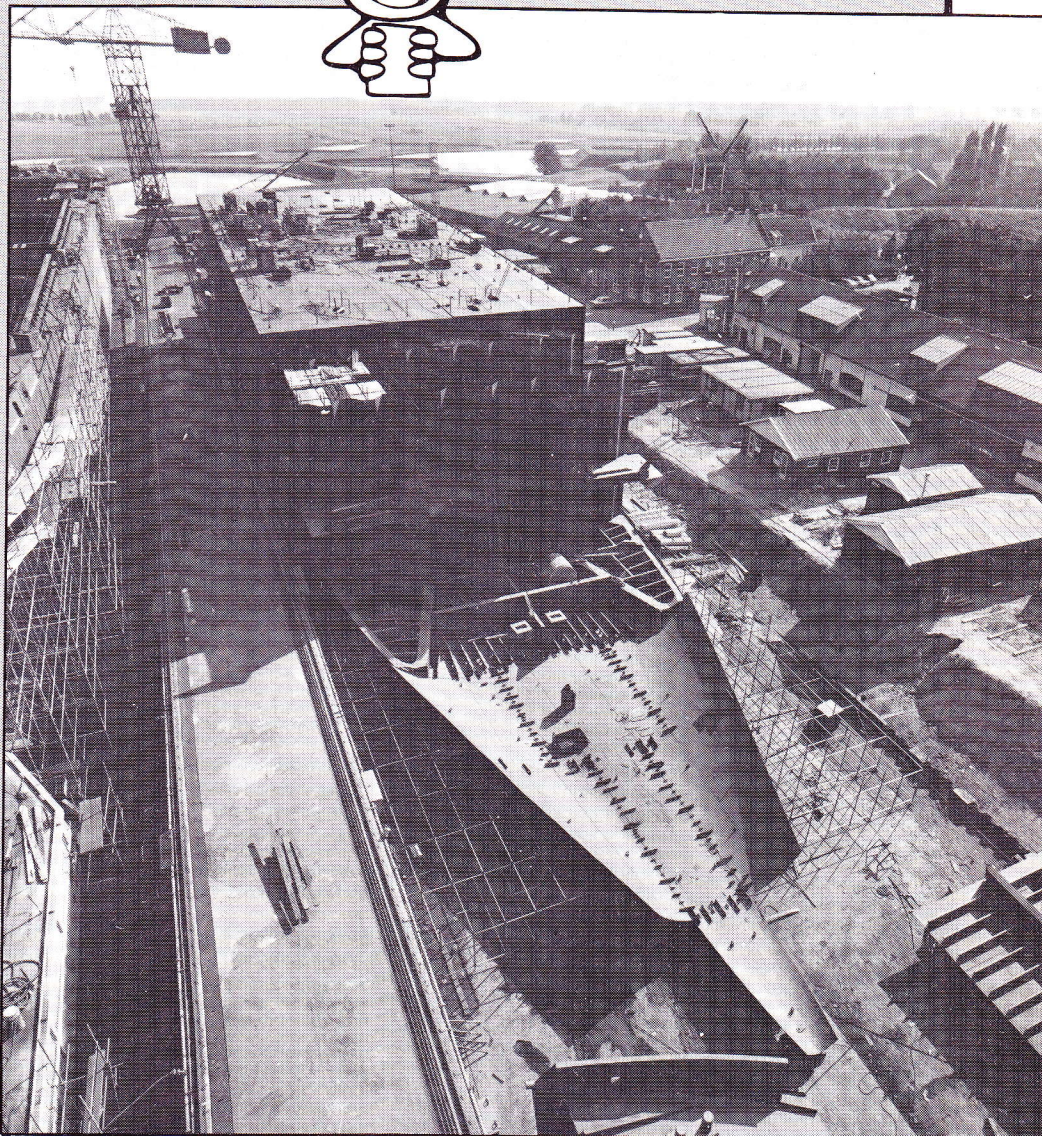
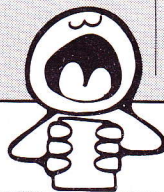
verantwoordelijkheid van deze sectie.

Performance: De naam zegt het al: het is de prestatie die door het schip wordt geleverd, waarmee deze sectie zich bezig moet houden. En dat slaat op allerlei zaken, zoals de voortstuwingsinstallatie, het bunkerverbruik, smeerolieverbruik, de lading, toestand van de scheepshuid, enz.

Dit alles samengevat onder 'Monitoring'. In 'System Development' worden de systemen en de normen ontwikkeld om de scheepsprestaties te kunnen meten en te evalueren en de resultaten daarvan (de output) worden naar zowel DFMOperations geleid als naar de directie. Deze sectie heeft geen verantwoordelijkheid voor het dagelijks gebeuren aan boord. De personeelsbezetting komt uit DFT/5 en gedeeltelijk uit DFM/5.

Ter vergadering kon uiteraard aan de beide ondernemingsraden niet worden meegedeeld wie van de walmensen waar precies komt te zitten. Het ging nu primair om het advies van de raden omtrent de toegelichte reorganisatie. Wel werd duidelijk gesteld, dat een en

Er zit 'schot' in de bouw van het eerste smeerolieschip.



De Sepia gaat dokken . . .

ander nu géén gevolgen heeft voor de werkgelegenheid (behalve een man aan de top, zie hiervoor). Ook worden nu geen taken van DFM of DFT naar de andere afdelingen overgeheveld, noch omgekeerd.

Die andere afdelingen, DFF en DFP, worden thans niet gereorganiseerd. DFP niet omdat in de afgelopen jaren reeds het een en ander op dit gebied is gedaan en er nu rust is geboden. DFF niet, omdat allerhand procedures die in een financiële afdeling gelden, tevoren met zowel de interne als de externe accountants moeten worden besproken. Te zijner tijd echter, dus niet op korte termijn, zullen er ook in DFF veranderingen kunnen komen.

Het antwoord is: ja

Na intern beraad tijdens de O.R.-vergadering werd door beide ondernemingsraden gunstig gereageerd op de advies-aanvraag. De O.R.-wal stelde daarbij, dat de duidelijke toelichting van de bestuurder en de mededeling, dat er géén nadelige gevolgen zijn voor het huidige DFM/DFT-personeel en dat zij allen in de nieuw te vormen DFM-afdeling worden opgenomen, hierop van zeer grote invloed is geweest. De O.R.-vloot stelde, dat het geheel een logische opbouw heeft, die de door de raad reeds gesignaleerde problemen op het gebied van algemeen beleid en communicatie schip/wal v.v. kan ondervangen. De raad had wel de aantekening, dat het succes van de reorganisatie zal afhangen van de wijze waarop de medewerkers de hun toegedachte taak zullen vervullen.

De vlootsituatie

De mededeling aan het gehele personeel dat, ondanks de verwachte daling in de komende jaren van het aantal schepen, er thans geen drastische maatregelen voor een personeelsreductie worden overwogen, heeft – aldus de bestuurder – ertoe geleid, dat van paniekstemming geen sprake is. Dat is op zichzelf een gelukkige situatie. Jammer vond hij het evenwel, dat bij sommigen (waaronder ook gezagvoerders en senior-officieren) de mening heeft post gevat, dat die reductie wel niet zo'n vaart zou lopen.

STBV kan zich niet van de wereld om ons heen isoleren. En als we ons daarbij realiseren, dat de OPEC-productie momenteel ligt op het niveau van 1968, dat 120 grote tankers als 'floating storage' worden gebruikt, dan is het getal van 25 schepen onder ons beheer eind 1985 wel degelijk realistisch.

Ook al zou eind dit jaar het aantal STBV-schepen meer zijn dan de 32 zoals voorspeld, dan wil dit niet zeggen dat 'het allemaal wel weer mee zal vallen, net als bij vorige sombere geluiden'. Men kan onmogelijk precies het aantal eenheden over een aantal maanden opgeven, maar



geleidelijk daalt het schepenbestand onherroepelijk.

Eind oktober is er bij de Marine Co-ordinator in Londen weer een discussie over de Shell-vlootsituatie voor 1982 en daarna. De 'Dione' is inmiddels verkocht 'for further trading' aan een Griekse reder. Gelukkig kon worden besloten de 'Sepia' te dokken, omdat er voor dit schip nog perspectief is. Echter, zekerheid dat dit schip weer enkele jaren bij ons zal blijven varen is er nimmer, al is dit thans wel de opzet, gezien de vraag naar dit type.

Nieuwe luboilers en de accommodatie

Tijdens de O.R.-vergadering (dus van uitsluitend de gekozen leden) is uitgebreid gesproken over het feit, dat aan boord van de smeerolieschepen in aanbouw bij RSV, Heusden, twee leerlingenhutten à 2 personen komen en slechts één lounge met bar. De gedachten van de leden over dit laatste punt waren zeer gevarieerd, maar de twee uitersten waren toch wel dat – als met minder mensen wordt gevaren, waarbij ook de lagere rangen een behoorlijke opleiding hebben gehad, het in de toekomst toch beslist logisch is met slechts één bar/recreatieruimte te volstaan.

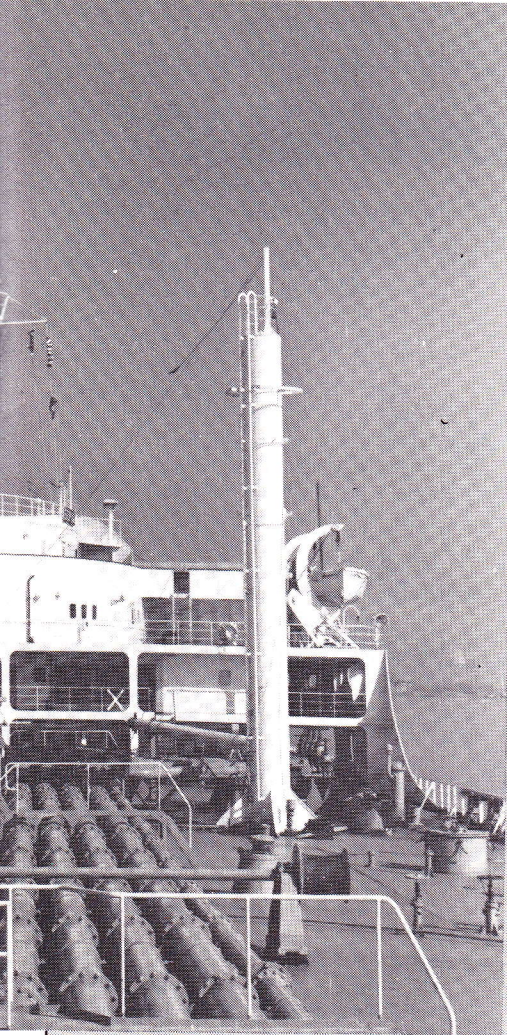
– de praktijk op de F-klasse schepen de onmogelijkheid van één bar heeft uitgewezen. Daarbij, zoals O.R.-lid Allaart het uitdrukte, heeft hij zelf genoeg, ook in

dit opzicht, geëxperimenteerd, maar noch officieren noch scheepsgezellen zijn er voorstander van.

Wel kwam duidelijk naar voren, dat er veelal behoefte is aan de mogelijkheid om te kiezen tussen een ruimte waar, laten we zeggen, de decibellen hoog liggen (luidruchtige gesprekken, harde muziek) en een waar de mogelijkheid tot een rustig gesprek aanwezig is. Concluderend kwamen de leden tot de uitspraak (een der leden onderschreef dit niet) dat, ondanks dat de invoering van één bar/recreatieruimte een gedurfde stap is, waarvan de uitslag nog niet vaststaat, het met de kleinere bemanningen in de 80-er jaren onlogisch lijkt twee van dergelijke ruimten op de nieuwbouwschepen te handhaven.

Bij de daaropvolgende tweede overlegvergadering werd dit zelfde punt met de bestuurder besproken. Deze stelde, dat de luboilers tot het jaar 2000, hopelijk nog langer, in de vaart zullen zijn. Waar we in de negentiger jaren in sociaal opzicht zullen zijn, weet niemand. Maar meer sociale integratie, die we zelf op gang hebben gebracht, is onvermijdelijk. Vandaar het besluit één bar/recreatieruimte te projecteren.

Een der leden bracht duidelijk zijn afwijkend standpunt naar voren, waarbij hij stelde dat de tijd, gezien zijn ervaringen, hier nog niet rijp voor was. Al discussiërend vroeg de raad aan de bestuurder te laten bezien of de indeling nog zodanig kon worden, dat er althans



een aparte ruimte zou komen voor de televisie. Daardoor zou ook de mogelijkheid van meer rustige recreatie in een gemeenschappelijke ruimte worden geschapen. Dit werd toegezegd, hoewel het stadium van de bouw nauwelijks nog wijziging toestaat.

Lengte dienstperiode

De overschrijdingen van de dienstperiodes in het 2e kwartaal vertonen een aflopende tendens wanneer wordt gelet op de oorzaak door stafpositie of 'operationeel'. Wel is er een toeneming van het aantal verzoeken om langer te mogen varen om privé-redenen. Uitzonderingen tot juli waren hoofdwerktuigkundigen en 2e werktuigkundigen, waarvan er respectievelijk 6 en 5 langer dan 5 maanden uit waren.

Buiten Nederland wonen

De maatschappij is thans doende met de ondernemingsraad te komen tot een richtlijn voor de vestiging van Nederlands vlootpersoneel in het buitenland. Mede in overweging daarbij moet worden genomen, dat bij de verwachte technische en sociale wijzigingen, de noodzaak tot bijtrainen, -scholen en -praten zal toenemen. Voordat gesproken kan worden over de eventuele consequenties van het buiten Nederland woonachtig zijn, achtte de directie het gewenst met de ondernemingsraad te

komen tot overeenstemming over de uitgangspunten. Deze zijn, kort samengevat:

- de persoonlijke vrijheid van de employé mag nimmer worden aangetast.
- de mogelijkheid moet er zijn voor regelmatig contact tussen employé en walorganisatie.
- de financiële consequenties van het zich vrijwillig in het buitenland vestigen zijn voor rekening van de betrokken employé.

Nadat de raad op haar verzoek nadere precisering had gekregen omtrent het tweede punt, kon zij zich met deze uitgangspunten wel verenigen. Daarbij werd gerealiseerd, dat het ontbreken van de mogelijkheid tot regelmatig contact in bepaalde situaties de carrière van de employé kan schaden en de inzetbaarheid en de werkgelegenheidssituatie van de employé zeker niet bevordert. Ook had de ondernemingsraad aanvankelijk bedenkingen tegen het te sterk benadrukken van de contactmogelijkheden tussen maatschappij en employé tijdens verlof. Immers, dat zou dan ook gelden voor al het in Nederland woonachtige personeel. Echter, na verdere toelichting van directiezijde, dat het geenszins in de bedoeling ligt de verlofgangers te binden, maar wel de mogelijkheid van training, enz. vroegtijdig in overleg met hem en rekening houdend met zijn privé-plannen tijdens verlof, vast te leggen, kon de raad met de uitgangspunten meegaan.

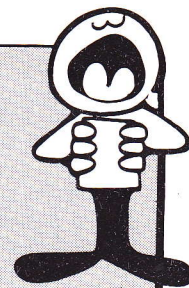
Maatschappij-bijdrage pensioenfonds

De raad sprak haar verbazing uit over het feit, dat de Stichting Shell Pensioenfonds de ondernemingsraad niet heeft geraadpleegd over een wijziging in de maatschappij-bijdrage. Aangezien de O.R.-vloot sedert 8 september jl. met een vertegenwoordiger is opgenomen in de Centrale Ondernemingsraad van Shell, zal de discussie over dit onderwerp verder daar plaatsvinden.

Inhuren lokale werkkrachten

Toegezegd was door de maatschappij dat, na distributie van de circulaire omtrent de mogelijkheid voor de scheepsleiding om lokale werkkrachten in te huren, na één jaar evaluatie zou plaatsvinden. Aanleiding tot dit O.R. verzoek was destijds, dat door invoering van deze mogelijkheid de werkgelegenheidspositie op de vloot in het gedrang zou kunnen komen. Medegedeeld werd thans, door de bestuurder, dat in 1980 3 x en in 1981 1 x lokale werkkrachten zijn ingeschakeld voor inhalen achterstallig onderhoud of vanwege specialistische kennis. In alle gevallen is voldaan aan de eisen, o.a. dat de bruto-beloning maximaal vergelijkbaar is met dat van scheepsgezellen die normaliter dit werk doen. Uit dit alles blijkt, dat de werkgelegenheid niet nadelig is beïnvloed.

O.R. allerlei



- Van twee F-klasse schepen zijn rapporten bij de maatschappij ontvangen omtrent het effect van de aangebrachte geleideschoepen om trilling te verminderen. Eén ervan meldde geen verbetering (ballast), de ander wel (geladen). Op twee schepen zullen nadere metingen plaatsvinden.

- Klachten omtrent niet voldoende overalls/werkhandschoenen voor met name de lagere rangen, zijn – zo blijkt de O.R.-vloot – beslist niet algemeen. De maatschappij verzoekt daarom om in voorkomende gevallen via de gebruikelijke lijn hierover te rapporteren.

- Opmerkingen omtrent barprijzen, waarover enkele brieven zijn ontvangen, worden – naar de raad hoopt – afdoende behandeld in het door de maatschappij te publiceren artikel omtrent barprijzen. (Red.: in deze editie op pag. 12-13). De raad zelf ziet geen aanleiding haar eerder ingenomen standpunt te wijzigen.

- Naar aanleiding van een verzoek van een niet-officier om ook inzage van maatschappij-circulaires naar de schepen te mogen hebben, deelde de bestuurder mede dit streven volkomen te delen. De over het algemeen tot nu toe gangbare procedure (circulatie uitsluitend onder officieren, met handtekeningenlijst) is, zo werd gezegd, uit de tijd. Maatregelen worden genomen om circulaires die van meer algemeen belang zijn, wijdere distributie te geven.

- Tot de nieuwe, gecombineerde O.R. van Shell Tankers per 1 maart a.s. zitting neemt (stemt bewust, het is in uw eigen belang!), is de O.R.-vloot nu opgenomen in de COR Shell met 1 vertegenwoordiger (naast 2 van de O.R.-wal). De O.R.-vloot heeft Witten afgevaardigd om tot de nieuw gekozen O.R. zitting neemt, de O.R.-vloot te blijven vertegenwoordigen in de COR. Tot plv. vertegenwoordiger is benoemd Van Schuppen.

- Op 30 november zal ir. Montijn, commissaris van onze maatschappij, de pensioengerechtigde leeftijd bereiken. Alvorens definitieve voorstellen voor zijn opvolging te doen, hebben de beide ondernemingsraden van onze maatschappij verzocht een gesprek te hebben met de Raad van Commissarissen. Dit mede met het oog op de aandachtspunten in de komende jaren.

Tot leden van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (tot de eerstvolgende O.R.-vloot-vergadering) zijn benoemd Donken en Van Schuppen.

Het maximum prijssysteem voor olieprodukten

Met het stijgen van de prijzen voor aardolieprodukten neemt de kritiek op het door het ministerie van Economische Zaken gehanteerde 'maximum prijssysteem' toe. Uit die kritiek blijkt vaak dat men niet weet hoe het systeem werkt. Waarschijnlijk geldt dat ook voor een groot deel van onze lezers en hoewel wij reeds vorig jaar een publikatie aan het systeem hebben gewijd, leek het ons nuttig de werkwijze nog eens opnieuw uiteen te zetten.

Niemand kan precies zeggen wat de kostprijs is van één liter benzine, van één liter gasolie of van één liter stookolie. Er kan wel precies worden vastgesteld wat betaald wordt voor de ruwe olie, waaruit olieprodukten gemaakt worden; er kan ook worden vastgesteld wat de verwerking van die ruwe olie in de raffinaderijen kost; maar hoe die kosten van grondstof en verwerking gesplitst moeten worden over de benzine, de gasolie, de stookolie enzovoort die uit het verwerkingsproces verkregen worden, is een onoplosbaar probleem. Dat is een belangrijke reden waarom de maximum verkooprijzen worden vastgesteld op basis van de noteringen die op de vrije internationale markt voor olieprodukten tot stand komen. Nu is bekend hoeveel benzine, gasolie, stookolie, enzovoort uit één ton ruwe olie kan worden gemaakt. Als die hoeveelheden vermenigvuldigd worden met de prijzen die in de vrije markt betaald worden, kan dus worden vastgesteld hoeveel één ton ruwe olie opbrengt na verwerking tot olieprodukten. Anderzijds kan ook berekend worden hoeveel het maken van dat pakket produkten kost; de prijs van één ton ruwe olie + de verwerkingskosten. In het maximum prijssysteem is nu bepaald, dat zolang de opbrengst van het genoemd pakket olieprodukten in de vrije markt niet meer is dan 106% en niet minder dan 90% van de kostprijs, de vrije markt-noteringen de basis vormen voor de maximum verkooprijzen. Stijgen de vrije marktnoteringen tot boven de 106%, of dalen ze beneden de 90% van de kostprijs, dan ontstaat een bijzondere situatie. Daarin worden de maximumprijzen in beginsel alleen nog aangepast wanneer de prijs van de ruwe olie verandert.



VERDELING KOSTPRIJS

Voor het geval zo'n bijzondere situatie langer dan één maand blijft bestaan is overeengekomen dat de maximumprijzen na overleg tussen het ministerie van Economische Zaken en de olie-industrie worden vastgesteld. En wel zodanig dat de maximumprijs van het pakket olieprodukten weer op minstens 90% en op hoogstens 106% van de kostprijs komt. In dit overleg wordt ook rekening gehouden met een aantal andere factoren dan de ruwe olieprijs. Voorbeelden van zulke factoren zijn: het verloop van de vrije marktprijzen, de verbruikersprijzen voor olieprodukten in de omringende landen, de winst- of verliespositie van de raffinaderijen, en het effect dat verhoging van de stookolieprijs op de aardgastarieven heeft.

Werking van het systeem

Het maximum prijssysteem geldt voor super benzine, gewone benzine, tweetakt brandstof, petroleum, gewone gasolie, autogasolie en stookolie met resp. 1 en 2% zwavel. Het systeem werkt in principe als volgt: Tweemaal per maand wordt vastgesteld voor welke prijzen genoemde produkten in de vrije markt zijn verhandeld. Men berekent daarvoor de gemiddelde vrije marktprijzen in een periode van 10 dagen. Die periode begint ongeveer 20 dagen vóór de dag waarop de nieuwe maximumprijs zou moeten ingaan en eindigt dus \pm 10 dagen voor die datum.

Aangezien olieprodukten in de vrije markt genoteerd worden in U.S.-dollars per ton, moet er ook nog een omrekening plaatsvinden in guldens en liters. Als dollarkoers wordt daarbij gebruikt de gemiddelde koers in genoemde periode van 10 dagen.

De noteringen van de olieprodukten in de vrije markt worden ontleend aan Platt's Oilgram, een publikatie van een onafhankelijk bureau in New York, dat de oliepunten in de gehele wereld dagelijks volgt. Er wordt algemeen aangenomen dat de Platt's noteringen goed weergeven wat olieprodukten op de vrije markt waard zijn. Verschillende officiële onderzoekcommissies, o.a. van de EEG, hebben de Platt's noteringen onderzocht op integriteit en betrouwbaarheid, steeds met als uitkomst een positieve beoordeling.

Stijgt nu de vrije marktnotering voor benzine met bijvoorbeeld 1 ct/ltr. dan stijgt de maximum prijs voor het binnenland met 1 ct + 18% BTW = afgerond 1,2 ct/ltr. Bij daling vindt het omgekeerde plaats.

Om de binnenlandse markt tegen al te rigoureuze prijsbewegingen te beschermen, is bepaald dat de prijsveranderingen per keer aan maxima gebonden zijn. Deze maxima verschillen per produkt. Voor benzine bijvoorbeeld is de maximale verandering 2 ct/ltr. per keer. Een gevolg van deze bepaling is, dat de maximumprijzen achter kunnen gaan lopen bij de vrije marktprijzen (soms zeer ver).

Prijsstijgingen in augustus

De opbrengst van het pakket

olieprodukten op basis van vrije marktnoteringen ligt al sinds midden 1980 bijna voortdurend ver onder de kostprijs. Dit betekent dat de raffinaderijen in Nederland al geruime tijd met grote verliezen werken. Omdat er geen verbetering in deze situatie merkbaar was en de verliezen niet verminderen heeft de olie-industrie ongeveer een maand geleden het ministerie gevraagd extra prijsaanpassingen door te voeren. Dit verzoek heeft er o.a. toe geleid dat de minister besloten heeft de maximumprijs van super benzine (die ver achterliep op de vrije marktnoteringen) per 1 augustus met 5 ct/ltr. te verhogen en per 16 augustus met 3,6 ct/ltr. Ook na deze laatste verhoging is de binnenlandse maximumprijs nog steeds niet op het niveau van de vrije marktnotering. Er resteerde per 16 augustus nog een onverrekend verschil van 3,5 ct/ltr.

Opbouw maximumprijs

Bij het voorgaande moet bedacht

worden dat de maximumprijs voor verbruikers uit drie componenten bestaat:

- de vrije markt notering
- de handelsmarges voor oliemaatschappijen en voor wederverkopers
- de belastingen.

De handelsmarges zijn onderworpen aan de algemene prijsbeheersingsmaatregelen. Ze mogen alleen verhoogd worden wanneer aan het ministerie van Economische Zaken is bewezen dat ze op grond van kostenstijgingen noodzakelijk zijn. Dat gebeurt in principe één maal per jaar. De prijsopbouw van super benzine op bediende stations zag er na de laatste prijsverhoging (op 16 augustus) als volgt uit:

	ct/ltr
vrije marktnotering	81.9
handelsmarges (alle schakels)	19.5
belastingen	87.1
noodzakelijke maximumprijs	188.5
toegestane maximumprijs	185.0

Kritiek

Het maximum prijssysteem is opgezet om de consument te beschermen en om

te voorkomen dat op de Nederlandse markt buitensporige winsten worden gemaakt. Daarom regelt het systeem maximumprijzen; de prijzen dus waartegen de produkten in Nederland maximaal verkocht mogen worden. Hoewel het ministerie bij de hantering van het maximum prijssysteem genoemde doelstellingen scherp in het oog houdt is er, vooral in tijden van stijgende prijzen, steeds weer kritiek van derden. De oliemaatschappijen zouden met hun aan- en verkoopbeleid de noteringen op de vrije markt beïnvloeden en langs die weg de maximum verkoopprijs manipuleren.

Prijsmanipulatie

De bewering dat oliemaatschappijen de prijsvorming op de vrije markt in hun voordeel kunnen beïnvloeden is niet juist. Hoe zou anders verklaard kunnen worden dat de vrije marktnoteringen al geruime tijd beneden de kostprijs liggen en alle raffinaderijen in Nederland grote verliezen maken?

De werkelijkheid is dat de vrije markt vraag- en aanbodsituaties weerspiegelt waarop individuele producenten – ook al zijn sommige daarvan heel groot – geen invloed van betekenis kunnen uitoefenen. De raffinaderijen kunnen hun productie niet precies afstemmen op de behoeften van hun verkoopmaatschappijen. Ze gebruiken de vrije markt om wat ze over hebben te verkopen en om wat ze te kort komen te kopen. Doordat ze zelf te maken hebben met wisseling in de vraag naar hun produkten en met veranderingen in de kwaliteit van de ruwe olie die ze aangevoerd krijgen, treedt dezelfde raffinaderij nu eens als koper, dan weer als verkoper in de vrije markt op. Het is beslist niet zo dat de raffinaderijen in Nederland of in West-Europa één front zouden vormen op de vrije markt. Integendeel, hun belangen zijn heel vaak tegengesteld, wat de een wil verkopen (tegen zo hoog mogelijke prijs) moet door de ander gekocht worden (en die streeft uiteraard naar de zo laag mogelijke prijs). Bovendien zijn er overal op de wereld raffinaderijen die graag op volle capaciteit willen draaien. Daardoor is er op de vrije markt vraag en aanbod uit de gehele wereld ook van genationaliseerde bedrijven, ook van kleine onafhankelijke maatschappijen, ook van achter het ijzeren gordijn.

Tenslotte opereren op de vrije markt ook een aantal onafhankelijk groothandelaren die flinke eigen voorraden aanhouden. Zij werken internationaal, brengen olieprodukten van het ene land naar het andere en hebben fluctuerende voorraden.

Het verhaal dat oliemaatschappijen de vrije markt zouden manipuleren, is dan ook een fabeltje dat verteld wordt door personen die de werkelijke situatie niet kennen of niet willen kennen.



Barprijzen

Een gevoelig onderwerp, die barprijzen aan boord. Volgens de een rijzen ze ten onrechte de pan uit, voor de ander is het een uitkomst, dat er 'uniforme' barprijzen zijn. Was dit systeem enkele jaren geleden niet ingevoerd, dan hadden de opvarenden van sommige schepen een gering voordeel, maar de meesten zouden meer moeten betalen dan waarvoor de barartikelen nu ter beschikking staan. Of kan je toch beter privé inkopen? Trouwens, hoe zit het met die 5% toeslag? Stopt de maatschappij die in z'n zak? Of is dat nu zuiver een extra zakcentje voor de barbeheerder? Vragen die uitgebreid worden behandeld in onderstaand artikel, in de hoop dat hiermede enkele fabeltjes de wereld uit geholpen worden.

Blik terug

Wie even neust in het 'oud-archieff' komt tot de ontdekking, dat het in de beginperiode van onze tankvaart maar bar gesteld was met wat we nu bar noemen. Niet dat het bij ons slechter was dan elders, want in de gehele koopvaardij gold, dat je zelf maar voor je 'natje' moest zorgen, althans, alcoholisch natje. Iedere opvarende die een biertje of – als hij officier was – iets sterkers in z'n hut koud wilde hebben staan (koud figuurlijk, want koelkasten waren er niet), moest dit zelf maar in de haven regelen. Dat gaf op zichzelf niet zo'n groot probleem. Immers, de leveranciers stonden bij aankomst op de kade te wachten om de privé-bestellingen te noteren; bovendien het laden of lossen duurde wel even, zodat je niet zo gauw in tijdnood kwam. Met het verkorten van de dienstperiode (van 3 via 2 naar 1 jaar en nog korter), werd het moeilijker met zo'n eigen voorraad. Bovendien, het niet meer per 'maatschappij-schip' uitzenden of repatriëren, maar per vliegtuig, bood nauwelijks gelegenheid de zaken privé te regelen. Vandaar dat besloten werd om op elk schip van maatschappijwege een voorraadje bier en limonade te gaan meevoeren, waarvan de opvarenden voor eigen gebruik – via de toenmalige chef-hofmeester – konden betrekken. Maar tijden veranderen: men wilde meer variatie. En zo gebeurde het, dat

geleidelijk het assortiment in de bar groter werd. Het werd zelfs een hele toko, met alle nadelen die daaraan verbonden kunnen zijn. Werd iemand voor wie bepaalde dranken of merken waren aangekocht en in de bar opgenomen, overgeplaatst of afgelost, dan werden z'n – soms zeldzame – dranken 'winkeldochters'. Goederen dus, die jaar in jaar uit bleven staan. En de kosten daarvan drukten op het schip.

Uniforme prijzen

Maar er waren meer problemen gekomen. Bier of andere spiritualiën, maar ook rookwaren, gingen per land hoe langer hoe meer onderling in prijs verschillen. Een voorraad inslaan in Europa was goedkoop, maar zat het schip in een wat ongelukkiger vaart wat prijzen betreft, dan rezen de kosten inderdaad de pan uit. En moesten de portemonnees van de betrokken opvarenden bij wijze van spreken hoe langer hoe wijder worden opengetrokken, wilden ze nog wat te drinken of roken hebben.

Een weinig bevredigende situatie, waaraan – op dringend verzoek van menige opvarende – in het jaar 1977 een einde werd gemaakt. Er kwamen 'uniforme' barprijzen, die een heel jaar gingen gelden. Het maakte dus niet uit of je in dure of in voordelige havens moest inkopen, de totaal-kosten werden over de gehele vloot uitgesmeerd en door het aantal flessen/blikjes gedeeld, zodat een ieder – waar of op welk schip men ook voer – hetzelfde moest betalen. Eén voor allen en allen voor één, om het met de drie musketiers te zeggen. Een redelijk systeem, waarin tot heden geen verandering is gekomen.

Onverstandig aankopen

Niet dat altijd alles van een leien dakje is gegaan. Want er zijn collega's wie het slecht zinde om meer te betalen dan waarvoor door het eigen schip werd ingekocht. Ze gingen – en proberen dat soms nog – via privé-aankopen in een voordelige haven een eigen voorraad normale barartikelen inslaan, waarvan de prijs dus lag onder die welke voor de gehele vloot gold. Er zijn ook schepen waarop de roep om een bepaald merk bier zo groot is, dat de barbeheerder er niet onderuit kan om dat merk te kopen. Weliswaar is de prijs van dat bepaalde merk in sommige landen schrikbarend

hoog en is de kwaliteit van het bier dat 'lokaal' te verkrijgen is, echt niet slecht, toch zal en moet het vertrouwde heerlijke heldere merk aangekocht worden. 'We hebben toch uniforme prijzen?', zo redeneerde men, 'dus ons maakt het niets uit'. Nee, maar wel alle collega's want het verhoogt de gemiddelde prijs.

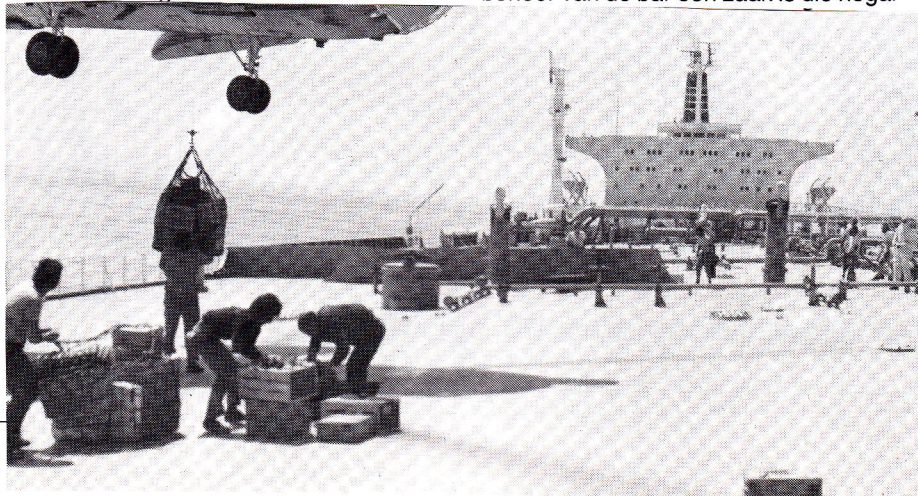
Neem de situatie in het jaar 1980. Op een bepaald moment bleek dat voor 85% van de totale aankoop door de vloot het bier van een en hetzelfde Nederlandse merk was. Aangekocht in alle werelddelen, tegen een prijs waar je in sommige gevallen 'U' tegen zegt. Voor slechts 15% werd lokaal bier door de vloot aangekocht. En dat was heus niet altijd omdat men sociaal wilde denken, maar voor een deel nog omdat het vertrouwde merk niet te krijgen was. Een oproep aan de vloot om in hemelsnaam met verstand in te kopen en wat breder te denken, resulteerde in korte tijd in een verhoging van 15 naar 38% 'lokaal' bier. Met andere woorden: de 'sportiviteit groeide' en de gemiddelde inkoop prijs daalde.

Toch hoge prijzen

Was die ontwikkeling om 'meer sociaal in te kopen' er niet gekomen, dat zouden eind 1980 de prijzen al aanzienlijk zijn verhoogd. Weliswaar was er al een tekort, maar er was vertrouwen dat het verstandiger aankoopbeleid het ontstane tekort wel weer teniet zou doen. Helaas, er kwam een sterke stijging van de dollarkoers en die van het pond sterling. En de meeste aankopen vinden nu eenmaal in die geldsoorten plaats. Met als resultaat dat binnen korte tijd de 'bar' aan boord van onze vloot voor ruim twee ton in het rood stond. Ondanks dat door de maatschappij op bier en soft drinks nog een reductie werd verleend, om de prijs betaalbaar te houden. Voordat nu de zaak helemaal uit de hand gaat lopen, zijn de prijzen, zoals ook per pcor begin juli bekend gemaakt, verhoogd. Een aanzienlijke verhoging was het, onmiddellijk toegegeven. Maar niet alleen de koersstijgingen zijn meer dan aanzienlijk, ook de kostprijs van de dranken (dus na aftrek van accijnzen) is veelal aanzienlijk gestegen. Ook aan de wal – en dat in alle landen – is dat goed merkbaar.

De vijf procent

Niemand zal durven ontkennen, dat het beheer van de bar een zaak is die nogal





wat tijd kan vergen. Ook een klus is, die niet altijd binnen de vastgestelde arbeidsuren plaatsvindt. Maar overwerk schrijven voor barbeheer is niet toegestaan.

Vroeger kreeg de barbeheerder 5% van de prijs van alle verkochte artikelen, o.a. ter compensatie van zijn extra werk. Want hoeveel maal moet hij niet extra in de weer om voorraad aan te vullen, het bestelde in de hutten af te leveren, breuk te verantwoorden, z'n administratie bij te houden, meer algemeen: service te verlenen. Toch gaf die wijze van compensatie, dus op basis van **verkochte** barartikelen, wat scheve verhoudingen. De barbeheerder van een schip met Indonesische opvarenden bij voorbeeld had een strop, er werd aan boord van zijn schip immers aanzienlijk minder verkocht dan op een met Nederlandse bemanning.

Vandaar dat werd ingevoerd, dat degene die het barbeheer voert (veelal de hovo), **per maand actieve dienst** een premie krijgt van f 180,— (voor Chinese hofmeesters geldt een aparte regeling). Dat bedrag wordt opgebracht uit de 5% die gelegd wordt op het **bruto-aankoopbedrag** van alles wat voor de bar is bestemd.

Eigenlijk was het eind vorig jaar – door de lagere omzet – niet meer verantwoord om het bedrag van f 180,— te handhaven. Aangezien het regel is dit bedrag elk jaar opnieuw vast te stellen, had het kunnen worden verlaagd (tot \pm f 160,—). Maar het zou wel bijzonder hard zijn om de barbeheerder de dupe te laten worden van een lagere omzet, temeer daar als gevolg van prijsverhogingen toch weer een stijging van het omzetbedrag kon worden verwacht.

Nu zijn er niet te veel collega's die over die 5% vallen voor zover het aankoop ten behoeve van de bar betreft. Wel zijn er die het niet nodig vinden dat voor hun privé-aankopen door de barbeheerder ook 5% wordt berekend. En dat is een misvatting die we toch wel even moeten rechtzetten.

Privé-aankopen

Voordat we dat doen, nog even een apart woordje over privé-aankopen zelf. Bij de specificatie van de 'bar'-rekening voor de verschillende gevoerde spiritualiën en rookwaren, treffen we ook aan 'assorted spirits' en 'diversen'. Met 'assorted spirits' wil gezegd zijn, dat een ieder aan boord die geen genoeg neemt met hetgeen in de bar wordt gevoerd, vrij is om – voor eigen rekening – andere dranken aan te kopen. Op zichzelf wordt het niet toegejuicht, integendeel, er wordt naar gestreefd een standaard in de

barvoorraad te handhaven aangepast aan de gemiddelde smaak en voorkeur van alle opvarenden. Maar goed, er is dus altijd een mogelijkheid om net datgene te bestellen waar men nu zo verzot op is. In dat geval kan men vóór aankomst in een haven zijn wensen aan de barbeheerder kenbaar maken, waarna hij ervoor zorgt dat het gewenste aan boord wordt afgeleverd en in de 'bonded store' opgeslagen. De kosten ervan komen dus op de privé-rekening van de collega die het voor zichzelf heeft besteld. En wel degelijk wordt op die kosten een toeslag van 5% toegepast, en wel over de bruto-aankoopprijs.

Als na het openen van de 'bonded store', op zee, de barbeheerder de goederen in de hut van de besteller gaat plaatsen en hij laat daarbij een fles vallen, dan behoeft die niet te worden betaald. Men betaalt alleen voor hetgeen in goede orde wordt ontvangen. De strop is voor de barbeheerder, maar daarvoor is die 5% ook mede bedoeld.

Is degene die de bestelling heeft geplaatst, overgeplaatst of gerepatrieerd, vóórdat hij de goederen in ontvangst kan nemen, dan moet hij zelf voor vertrek zorgen, dat iemand anders de partij van hem overneemt en met hem verrekent. Want vanaf het moment dat de bestelling is geplaatst, zijn de financiële gevolgen voor hem. Onherroepelijk komt dus het bedrag van de goederen, plus die 5%, op zijn rekening. Zou hier niet strikt de hand aan worden gehouden, dan komen er weer 'winkeldochters' die de barrekening en aldus de uniforme prijzen doen stijgen.

Er zijn ook collega's die erover vallen, dat de maatschappij bij een enkele leverancier, vanwege de kwantums die per jaar door de Shell-vloten worden aangekocht, achteraf een extra korting krijgt. Maar die korting komt niet de maatschappij ten goede, maar de bar in het algemeen. Met andere woorden: die extra korting dient mede om de 'uniforme barprijzen' zo laag mogelijk te houden.

Ook andere zaken

We zeiden het hierboven al: er is nog een bijzondere rekening, namelijk 'diversen'. Op deze rekening wordt datgene geboekt wat elke opvarende bij de barbeheerder mag bestellen voor aflevering in de volgende haven, zijnde geen spiritualiën. Dat kan – om maar eens een heel vreemd voorbeeld te geven – gaan van een kinderwagen tot een modeltrein. Ook weer met 5% voor de barbeheerderstoelage en wordt weer geboekt op de privé-rekening van betrokkene. Veel gebruik van deze mogelijkheid wordt er niet gemaakt; logisch, omdat men er de voorkeur aan

geeft zelf in de stad zijn bijzondere aankopen te doen. Maar de mogelijkheid is er en kan, zeker bij lang 'op de rede liggen' zonder transportmogelijkheid naar de wal, wel voordeel bieden.

Conclusie

Om het nog even samen te vatten; die vijf procent is volkomen terecht. De barbeheerder verdient z'n premie per maand actieve dienst ten volle: breuk moet ook worden gedekt bij privé-aankopen. Koop verder met overleg, dus niet per se staan op een bepaald merk als praktisch gelijkwaardige produkten voordeliger kunnen worden aangekocht. Tevoren, aan de hand van het eventueel beschikbare reisprogramma, nagaan wat de voordeligste inkoophaven zal zijn. Alleen op die wijze kunnen de uniforme barprijzen in de hand worden gehouden. Alle transportkosten neemt de maatschappij voor haar rekening. Echter, stijgende prijzen en stijgende koersen zijn zaken die niet door de maatschappij worden beïnvloed en die men aan boord gezamenlijk zal moeten dragen.

Bar prices

As from 1977 there are 'uniform' bar prices on board all STBV-ships. This system of uniform prices was introduced at the time because more and more complaints had reached the company from those ships which had to provision in countries where prices for beer and spirits were very high. Without such a system all ship's company would have to pay exorbitant prices for a drink, unless they happened to trade on ports where prices were relatively low (such as in Europe).

Under the system of uniform prices the price differences are equalled out: those trading in cheap areas pay a bit more, those in expensive parts of the world a bit less than the price for which the drinks were bought from local suppliers.

Unfortunately, prices of beer and spirits have of late risen considerably in many countries. Moreover, they often have to be paid in dollars or pounds sterling. And we all know how much the rate of exchange of especially these two currencies has risen also. The result: the uniform bar prices on board had to be increased and considerably so.

Transport cost is – let's make that clear – always borne by the company. Any discounts which are later granted to the company because of major quantities bought by all Shell ships collectively, are for the benefit of the total bar account. Moreover an extra discount was given by the company for beer and soft drinks during the first six months of 1981, this to stimulate the buying policy. But rising prices and rising dollar and pound sterling rates, sorry, these cannot be checked by the company.

Zuinigheidsmarathon met normale auto's

Shell Nederland Verkoopmaatschappij zal in 1982 samen met de Autokampioen een zuinigheidsmarathon organiseren die duidelijk verschilt van de marathons die door Shell in de afgelopen jaren werden gehouden.

Het is volgend jaar de vijfde keer dat de zuinigheidsmarathon door Shell wordt georganiseerd, maar het zal de eerste keer zijn dat de Autokampioen bij de organisatie betrokken is. Het belangrijkste verschil met de vier vorige wedstrijden is dat dit keer normale productie-auto's met diesel- of benzinemotor aan de start zullen verschijnen, inplaats van de ingenieuze sigaarvormige voertuigen op fietswielen.

Deelneming aan deze zuinigheidsmarathon zal openstaan voor iedereen. Er wordt slechts een beperking aan het aantal deelnemers gesteld in verband met de mankracht die voor de organisatie nodig is. Uitgegaan wordt van een deelnemersveld van maximaal 120 wagens die in vier verschillende gewichtsklassen worden ingedeeld. Het aantal buitenlandse deelnemers wordt in principe vastgesteld op dertig.

■ *Zuinigheidswedstrijden voor serie-auto's op het circuit van Hockenheim in West-Duitsland, zomer 1981.*

Verwacht mag worden dat onder die buitenlanders de winnaars zullen zijn van de verschillende klassen van de deze zomer reeds in West-Duitsland gehouden Auto Motor und Sport/Shell-Zuinigheidsmarathon. Die marathon werd gereden volgens de nieuwe formule op het circuit van Hockenheim en er zijn daarbij indrukwekkende resultaten bereikt. Onder het motto: 'Wie ziet kans om met zijn normale auto de meeste kilometers te halen uit een liter Shell-brandstof?', organiseren Shell Verkoop en de Autokampioen op 5 juni van het volgend jaar de Zuinigheidsmarathon 1982. Het zal er daarbij om gaan wie een

personenauto op de meest inventieve wijze heeft aangepast – of zo u wilt verbeterd – opdat het aantal kilometers per liter zo groot mogelijk zal zijn.

Ten hoogste vijf jaar

Bij de dit jaar in West-Duitsland gehouden wedstrijden behaalde de winnaar van de marathon, die met een VW Golf Diesel uitkwam in klasse 2, d.w.z. voor auto's tussen 800 en 1000 kg, een verbruik van 1 op 49,2. Een Honda Accord met benzinemotor en een verlengde achterzijde, werd uitstekend tweede met een verbruik van 1 op 48,1. En dat alles bij een voorgeschreven minimumsnelheid van 50 km per uur!

Volgend jaar dus geen marathon waaraan op uitnodiging wordt deelgenomen door onderwijsinstellingen met speciaal ontworpen wagentjes, maar een marathon waaraan iedereen kan deelnemen die beschikt over een normale serieproductie-auto, waarvan de ouderdom maximaal vijf jaar is. Er zal een speciaal reglement van kracht zijn, waarin nauwkeurig zal zijn vastgelegd wat er niet aan de auto mag worden veranderd. Zo mag het motorblok niet worden gewijzigd, maar er mag bijvoorbeeld wel op drie cilinders worden gereden. De carburateur mag worden veranderd en er wordt ook een kleine vermindering van gewicht toegelaten, max. 5%, terwijl een bepaalde verlenging van de auto, die het mogelijk maakt de stroomlijn te verbeteren, eveneens is toegestaan.

Voor de start zullen alle deelnemende wagens worden gekeurd om vast te stellen of het geheel aan de eisen voldoet. De inschrijving staat open voor amateurs en professionals. Onder de laatste categorie kunnen bijvoorbeeld fabrieken, garagehouders, hogescholen enz., worden gerekend.

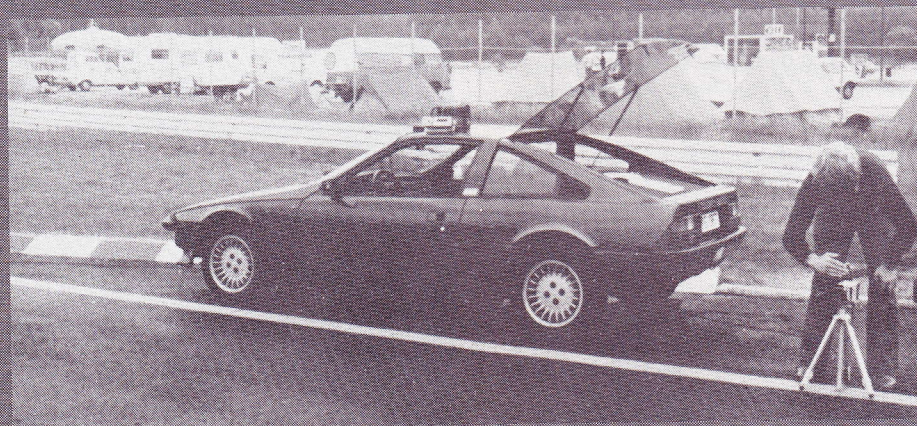
Inschrijving

Medio oktober zal het reglement beschikbaar zijn. Daarbij wordt een inschrijfformulier gevoegd en beide kunnen worden aangevraagd bij de redactie van de Autokampioen, Wassenaarseweg 220, 2596 EC Den Haag.

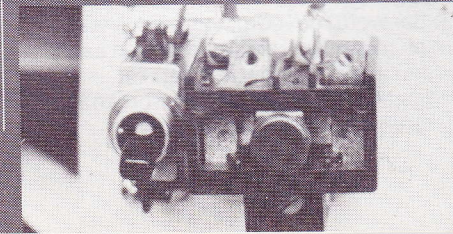
Bij de inschrijving zal de volgorde van binnenkomst worden aangehouden en daarbij is zondig de datum van het poststempel doorslaggevend.

■ *Speciale meetapparatuur werd geplaatst om te kunnen vaststellen of de deelnemers op 150 m na de start inderdaad de vereiste minimum snelheid van 50 km bereikt hadden.*

■ *Omdat de motor onder het rijden niet uitgeschakeld en weer gestart mag worden, is het startmechanisme buiten de auto opgehangen.*



■ *Ook het speciale brandstoftankje was buiten de deelnemende auto's opgehangen en via slangen met de motor verbonden.*



Tachtig Studietoelagen voor studerende kinderen van 'Shell-vaders'

'Ik vind het bijzonder verheugend dat vele jongeren getoond hebben wat zij in hun mars hebben en dat zij ook de motivatie en wilskracht bezitten om hun gaven te gebruiken en bovendien voldoende algemene belangstelling om te doen verwachten dat zij ook maatschappelijk hun kwaliteiten nuttig zullen ontplooien. Dat is iets waar wij in onze Maatschappij grote waarde aan hechten, ook in ons personeelsbeleid'.

Dat zei mr. drs. S. H. Kamminga, plaatsvervangend Groepscoördinator Personeel, op vrijdag 28 augustus in het bedrijfsrestaurant van het Shell-gebouw aan de Floris Grijpstraat in Den Haag. Tachtig kinderen van Shell-werknemers of gepensioneerden ontvingen uit zijn handen een Shell-studietoelage, in aanwezigheid van hun ouders en andere genodigden, waaronder vertegenwoordigers van Shell-ondernemersraden en de VOEKS. Deze tachtig studenten aan universiteiten, hogescholen of instellingen voor hoger beroepsonderwijs waren uit ongeveer driehonderd kandidaten gekozen door een selectiecommissie.

Onafhankelijk

Over de commissie zei de heer Kamminga: 'Om objectiviteit te waarborgen, vindt de selectie reeds 25 jaar plaats door een onafhankelijke commissie, op de voorstellen waarvan de werkmaatschappijen of de personeelsafdelingen geen enkele invloed uitoefenen. De toekenning geschiedt op landelijke basis, onafhankelijk van vestigingsplaats of werkkring van de ouders. Deze toekenning moet niet worden gezien als een personeelsvoorziening. Ze is gebaseerd op de individuele prestaties van de kandidaten, zoals de toekenning van kunstprijzen aan de deelnemers van de tentoonstelling 'Arti et Pectini' of van wetenschapsprijzen, zoals de Koninklijke/Shell-prijs, die eveneens geschieden op voordracht van onafhankelijke jury's'.

Vijfennegentig procent

'Dat de commissie bij haar selectie zorgvuldig en positief te werk gaat, blijkt uit het feit dat over de laatste 25 jaar bijna 95% van de geselecteerde studenten de studie met succes heeft afgesloten, een percentage dat ver boven het landelijk gemiddelde ligt. Daarbij werkt zowel de stimulans van de selectie als de latere begeleiding mee. De toelage blijft immers doorlopen tot het succesvolle einde van de studie, tenzij, uiteraard, de resultaten onbevredigend zijn en de studenten er

met de pet naar gooien. Dit komt gelukkig slechts bij uitzondering voor'. De heer Kamminga sprak de hoop uit dat de Shell-studietoelagen ertoe zullen bijdragen in de ontvangers een meer algemeen gerichte belangstelling te ontwikkelen.

Variatie

Hij wees erop dat er bij de verdeling van de toelagen een verheugende variatie aan studierichtingen valt te constateren. Vergeleken met voorgaande jaren begint ook de belangstelling voor exacte vakken weer wat toe te nemen. Nadat hij de leden van de selectiecommissie en de administratieve assistentes bedankt had voor hun uitstekende taakvervulling en de studenten gefeliciteerd had, werden deze laatsten in alfabetische volgorde opgeroepen om de papieren, behorende bij hun toelage, in ontvangst te nemen.

Bewijs van vertrouwen

Er waren drie kinderen van Shell Tankers-vaders bij de gelukkigen. Allereerst ging Hanneke Faasse, dochter van tweede werktuigkundige K. J. Faasse, met ferme tred naar voren. Zij gaat Toegepaste Huishoudelijke Wetenschappen studeren in Wageningen. Een opleiding van vier jaar. Samen met een vriendin reist ze dagelijks van haar woonplaats Wychen naar school. 'Mettertijd misschien wel met een eigen autootje, wie weet', vertrouwde ze ons toe. We vroegen haar naar de mogelijkheden na de studie te hebben volbracht. 'Je kunt er vele kanten mee op,

de zogenaamde kleine huishouding, zoals een voorlichtingsfunctie, of de grote huishouding. En dat kan zijn het hoofd van een huishoudelijke dienst in een ziekenhuis, een bejaardencentrum, of iets dergelijks'.

De tweede kandidaat had wat moeite met het zich naar voren begeven. Roeland, zoon van gezagvoerder F. Klaassen, moest gebruik maken van krukken.

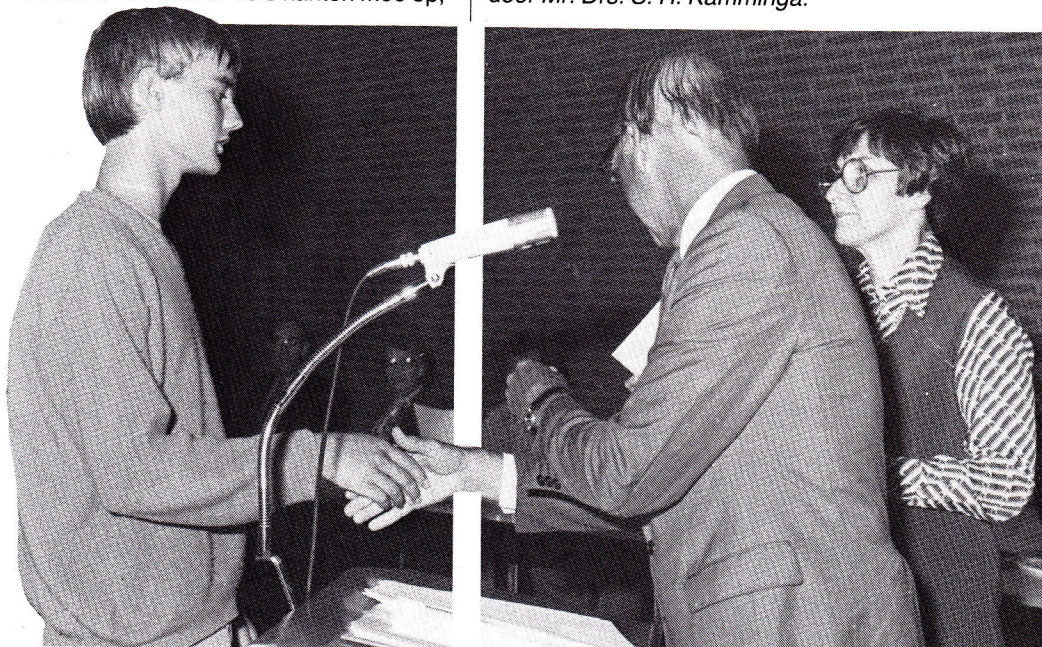
'Ongelukje gehad bij het sporten' . . . Hij gaat rechten studeren in Leiden. Na een heerlijke vakantie op Corsica gaat voor hem de studententijd ook beginnen. Vrij snel heeft hij in de naaste omgeving van Leiden een kamer kunnen vinden. Een reuze bof, want een stad als Leiden zit boordevol studenten. 't Komt misschien omdat ik opgegeven heb dat ik het weekend altijd naar huis ga'.

In verband met het alfabetisch afroepen van de namen moest Otto, zoon van onze walmedewerker G. Veldt, wel even geduld hebben. Maar toen was het toch zo ver dat hij de bevestiging van het toekennen van de studietoelage in ontvangst kon gaan nemen. Een toelage die zal worden besteed aan zijn rechtenstudie in Nijmegen. Zes jaar hard blokken. Het vinden van huisvesting heeft ook bij hem geen moeilijkheden opgeleverd.

Het is de tweede keer dit jaar dat Otto's naam in 'Schip en Ka' wordt vermeld. Hij behoorde tot de twee prijswinnaars die in juni een reis op de 'Eendracht' mochten meemaken. 'Een heel fijne reis', vertelde hij ons, even voordat hij de thuisreis weer aanvaardde.

Velen van de aanwezigen hadden uren en uren moeten reizen om dat ene uurtje in Den Haag te zijn. Maar 't was wel de moeite waard geweest om het bewijs van het vertrouwen, dat Shell in hen stelt, in ontvangst te nemen.

Studietoelagen 1981. Helaas hebben wij slechts op één foto beslag kunnen leggen, namelijk die waarop Otto Veldt de bevestiging ervan krijgt uitgereikt door Mr. Drs. S. H. Kamminga.



SCHOON SCHIP

Welzijnswerk

Onze aandacht werd gevestigd op het NCRV radioprogramma 'Plein Publiek' van 12 oktober 1981. Hierin zal aandacht worden besteed aan het welzijnswerk onder gezinnen van zeevarenden. Thema: 'Welzijnswerk en welzijnswerkers - pro en contra'. Tijdens het programma, dat van 9.30 tot 11 uur zal worden uitgezonden, zal er gelegenheid zijn om, telefonisch, vragen te stellen.

Energieboek bestseller

Het 'Energie-boek' dat eind april door Shell Nederland Verkoopmaatschappij werd uitgegeven, is bijna uitverkocht. Althans, het magazijn is door de voorraad heen. Wellicht kan men het nog bemachtigen in een van de Shell Shops, maar het grootste gedeelte van de oplage van 120.000 exemplaren

heeft in de afgelopen vier maanden zijn weg gevonden naar het Nederlandse publiek. Een verkoop waar een professionele uitgever jaloers op zou zijn.

Bibliotheek

De Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart (de meesten noemen het nog de biep voor zeevarenden) berichtte ons, dat we de jaarlijkse rekening kunnen verwachten. In principe betalen we voor de helft van het aantal opvarenden van elk schip f 12,50 per man, op jaarbasis. Dat komt ongeveer neer op f 187,50 per schip per jaar. Gezien het gemiddelde aantal opvarenden op onze schepen kan voor dat bedrag een tweetal boekenkisten worden meegevoerd. Het aantal malen, dat een kist geruild mag worden is in principe onbepaald. Men kan dat, zoals bekend, doen in Rotterdam of in een van de 14 stations buiten Nederland of met een ander deelnemend schip. Dat zijn er heel wat bij de Nederlandse koopvaardij. Maar



zorg bij ruil met schepen er wel altijd voor, dat in de eerste plaats de kist compleet is en dat de bibliotheek ervan op de hoogte wordt gesteld. Elk schip is namelijk voor zijn kisten (die een aardige waarde vertegenwoordigt, want boeken zijn duur) verantwoordelijk: zonder bericht omtrent ruiling met een ander schip (speciale ruilkaarten zitten in de kisten) komt er dus een debet. Dat moet ook wel, want de biep wil steeds voor nieuwe kisten zorgen. In de afgelopen 10 jaar

presteerden de nijvere werkers aan de Schiedamsedijk het om maar liefst 2350 kisten in omloop te brengen, elk met 40 boeken. Daarvan zijn er 30 stuks ontspanningslectuur en 10 stuks populair wetenschappelijk. Op verzoek komt er in zo'n kist ook een beperkte collectie in het Engels of Spaans. Komt de nieuwe kist in Rotterdam aan boord, dan zitten er ook tijdschriften in, die mogen worden behouden. Helaas komt het ook voor, dat uit die kisten door de opvarenden boeken zijn opgenomen, die niet meer worden geretourneerd. Jammer, maar er valt niet veel aan te doen. Behalve met een incidentele financiële tegemoetkoming. De maatschappij verstrekt elk jaar weer een donatie, om de kosten een beetje te dekken. Maar ook de opvarenden houden nu en dan spontaan een inzameling, een lofwaardige actie, waar de biep bijzonder mee is ingenomen. Want op die wijze kan het peil van de lectuur hoog worden gehouden. Zo droegen de volgende schepen van onze rederij in 1980 een steentje bij: Crania: f 145,—, Abida: f 75,—, Niso: f 265,—, Kylix: f 190,—, Vitrea: f 150,—, Dallia: f 80,—, Acila f 75,—,



No parking

Vierde stuurman H. J. A. Verhoeven is een enthousiast amateur-fotograaf. Niet alleen voor zichzelf, nee, meer dan eens heeft hij de redactie van dit blad verblijd met een mooie opname. Gemaakt op zee of in een haven, afhankelijk van een geschikt moment om een leuk plaatje te schieten. Tijdens één van z'n reizen zag hij een 'verboden te parkeren'-bord staan op een plaats waar je er niet zo gauw een aan zou treffen, namelijk precies op het randje van de kade en de haven. Misschien als waarschuwing bedoeld voor automobilisten die van plan waren hun vervoermiddel in de haven te parkeren?

SCHOON SCHIP

Felania: f 251,—, Acteon f 150,—, Fulgur: f 315,—. In de eerste 6 maanden van 1981 kwamen nog bijdragen binnen van de Acmaea: f 130,— en van de Dione f 120,—.

Computer

Dit is 'm dan, de computer waar de personeelsafdeling van onze maatschappij gebruik van gaat maken. Begin september jl. is het gevaarte naar de 6e etage van het Shell Gebouw getransporteerd alwaar deze proeve van menselijk vernuft door vakkundige handen werd geïnstalleerd.

Video

Waarschijnlijk reeds ontvangen aan boord van de met video uitgeruste schepen is een brief van Walport Telmar, leveranciers van de zgn. 'vidpacks', met daarbij gevoegd het jongste exemplaar van 'What's On'. Hoewel wij mogen aannemen, dat zeker de radio-officier kennis heeft genomen van de inhoud, vestigen wij er toch nog de aandacht op, dat enkele mededelingen hierin alleszins de moeite van het lezen waard zijn. Zo vernamen wij o.a., dat in de Verenigde Staten een

complete wisseling van Walport-Telmaragenten heeft plaatsgevonden. Ook, dat alle Engels-talige vidpacks met nummers tot en met 730 uit de circulatie moeten worden genomen. Heeft u dus nog een vidpack met een lager nummer, maak dan een notitie omtrent het uit circulatie nemen daarvan op de voucher, bij ruiling. Trouwens, aan het eind van het jaar geldt dit ook voor de vidpacks Nos 730 t/m 736. Alleen door medewerking van alle deelnemende schepen is het mogelijk om te voorkomen dat men koffers met oude videobanden krijgt. Nu we het toch over 'vidpacks' hebben: de douane in Singapore, Dubai en Durban waren lastig aan het worden.

Inmiddels, zo vernamen wij, zijn de moeilijkheden in Singapore opgelost, terwijl ook in Dubai de plooiën recht worden gestreken. U kunt dus in die havens weer naar hartelust vidpacks ruilen. In Durban is het nodig om minstens drie dagen tevoren al op te geven, dat men wil ruilen. Vermeld daarbij welke nummers u kwijt wilt en ook in welke taal nieuwe vidpacks moeten worden verstrekt, anders zit u met b.v. Griekse films in uw maag: ze zullen best aan te zien zijn, maar wat moeilijk te volgen.

Koopvaardij diensten

De koopvaardijdiensten 1981 worden gehouden in Groningen en Rotterdam. Van het comité koopvaardijdienst ontvingen wij reeds nu de volgende gegevens.

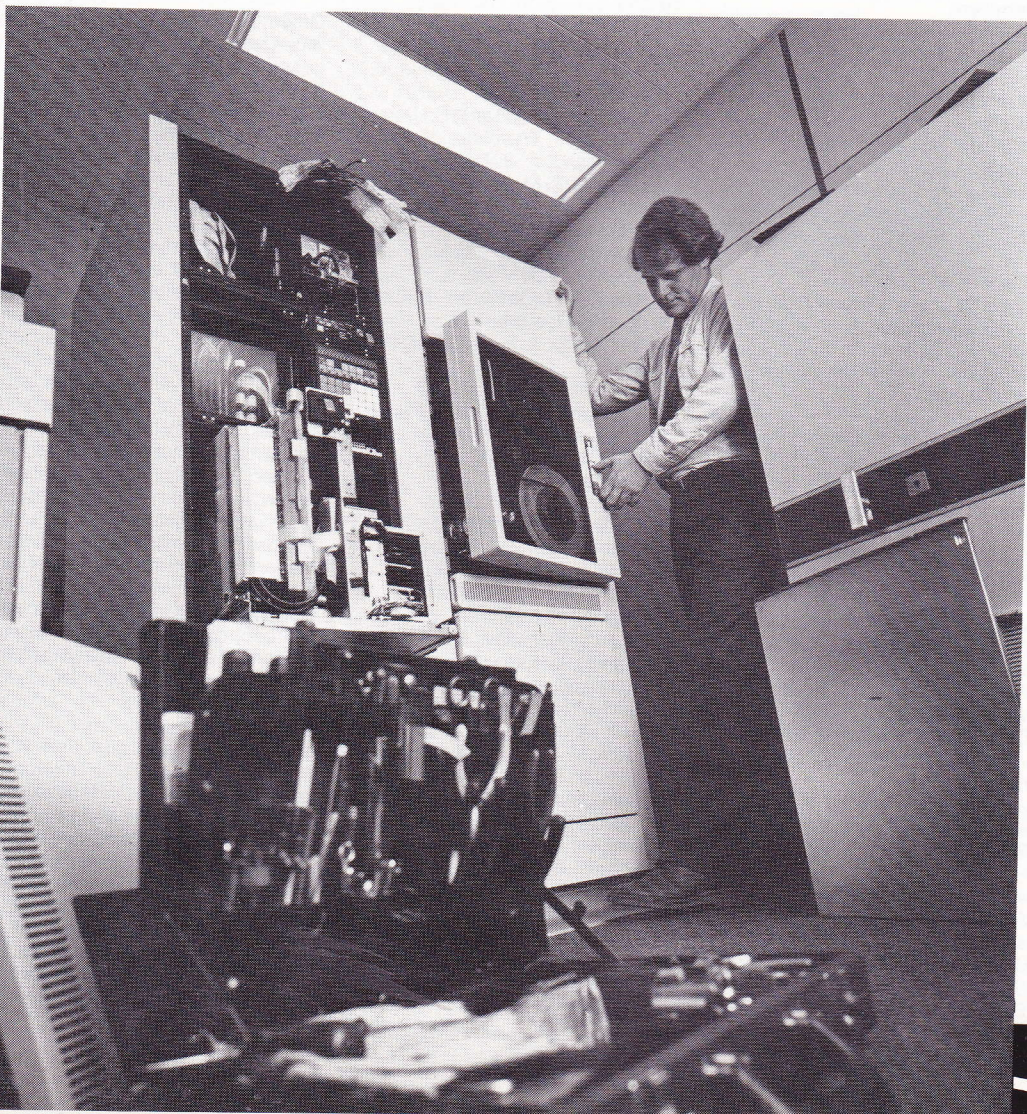
GRONINGEN

op zondag 1 november 1981 om 4 uur 's middags in de Doopsgezinde Kerk Oude Boteringstraat te Groningen.
Liturgie: A. W. van Die en pater J. B. Witkamp.
Preek: ds. J. Bakker
Muzikale medewerking: Gospelgroep EL ELCHIM uit Assen, o.l.v. Peter Kleefman.
Organist: Johan van Meurs.
Tijdens de dienst is er een kindercreche in het kerkgebouw.

ROTTERDAM

op zondag 8 november 1981 om 4 uur 's middags in de Grote of Laurenskerk te Rotterdam.
Liturgie: A. M. Haurissa en pater J. B. Witkamp en ds. Michaël Kjörling van de Zweedse zeemanskerk te Rotterdam.
Preek: ds. J. Bakker
Muzikale medewerking: Chr. Gemengde Zangvereniging 'Hosanna' te Hoek van Holland, o.l.v. T. Ottink.
Organist: Johann Th. Lemckert.
Tijdens de dienst is er een kindercreche in Gebouw de Heuvel, Grotekerkplein 5, tegenover de Laurenskerk.

Na beide diensten wordt een kopje koffie aangeboden.



Geboren:

12.08.81: Michel, zoon van de heer en mevrouw H. Maljers-de Wit (DFF/1)

Gehuwd:

21.08.81: Mevrouw W. M. Bakelaar (DFF/3) met de heer H. Bank

Gehuwd:

18.08.81: W. J. Cheizoo, 5e wtk, met mw. R. E. Noland
20.08.81: P. J. Hanemaayer, 5e wtk, met mw. P. Stolze
27.08.81: A. W. Weerheim, aank. sch. vakman, met mw. K. Boudestein

Geboren:

21.08.81: Sander Nicolaas, zoon van N. C. van den Heuvel, 4e wtk en mw. J. H. van den Heuvel-van der Burg
24.08.81: Matthijs Petrus Antonius, zoon van J. M. M. van Rossum, 2e stm. en mw. M. M. W. van Rossum-van Schaik
27.08.81: Cedrick, zoon van J. Gijsbertsen, 4e wtk. en mw. C. Gijsbertsen-Methorst
29.08.81: Jurjen, zoon van S. S. Abma, 2e stm. en mw. K. Abma-Oosterhuis

Aflossingen:

gezagv.: G. W. Bouma, R. A. Kattenburg Schüller, F. A. Visser, W. Bosma, L. J. Hirs, J. Post, A. J. Bloem, P. Cammel;
1e stl.: W. Kalkman, R. van Kranen, G. W. Geesink, M. Buth, J. P. Hendriks, A. J. Both, F. J. Kronenberg, J. G. Wientjes, A. J. Verheul, G. L. A. Martens, H. Wijnberg, H. Sieders, W. F. van der Lei;
2e stl.: K. P. Cupido, R. van der Voort, R. P. Regout, C. M. Bianchi, D. J. Hietmeijer, C. J. van Essen, E. Hietbrink, B. Crum, H. H. van Dijk;
3e stl.: H. E. Becht, G. A. H. Monkhorst, J. B. Weyland, J. de Boer, W. van Dijk, D. van der Heul;
4e stl.: K. G. E. van Lieshout, D. A. Bosman, M. C. G. M. Notten;
stag. stl.: R. F. Haarsma, R. A. J. de Vries, J. M. Verest, C. van der Schoor, S. E. Pronk, B. N. Gerritsen, P. P. Vaes, J. P. J. G.

Ijzerman, T. D. van Waardhuizen, N. van der Belt;
radio-off.: M. H. B. Roobol, W. Molenaar, C. E. van Wijk, J. Verduyn, K. Groen, F. K. van Westen;

hfd. wtk.: C. C. Bartels, H. Buiten, A. Modderman, H. H. Apfel, C. P. de Waard, S. A. Verhage;
2e wtk.: J. C. Ganzinga, P. Kooyman, J. G. van Werd, W. B. Grund, H. de Rhoter, L. F. Kruyt, J. A. Deelen, C. N. A. Vreke, G. G. Wolsink, J. Hensbroek;
3e wtk.: F. van den Boogaard, P. D. Koudenburg, J. R. Spoelstra, J. P. P. van Alebeek, M. van Bethlehem, T. den Dekker, R. F. Hamar de la Brethonière;
4e wtk.: P. J. M. Heyns, M. P. Roon, H. M. Zwanenburg, B. E. Broekhuysen, R. Roor, H. Hoekstra, J. E. de Fretes;
5e wtk.: O. Broksma, J. S. Attema, M. Spielberg, R. Groeneweg, P. Drewis, A. P. van den Broek;
stag. wtk.: A. W. Stam, E. J. M. Trimbach, R. Bode, P. F. J. F. Moreu;

sch. voorman.: R. P. L. Verhoeve, C. F. M. Hartman;
sch. vakman 1: R. Groot, J. P. de Landes, W. Kesteloo, L. van der Velden;
sch. vakman 1w: G. A. Cornelissen, J. de Gans, B. J. P. van Dorp, F. J. Tryselaar;
sch. vakman 2w: E. D. van Leeuwen, J. F. M. Kras, W. van der Male, A. Pasman, H. A. Hulzebosch, S. M. Smits;
alg. sch. vakman: K. G. J. Schefferlie, H. de Vries, J. H. Winands, A. R. Oosterhof, B. L. Quist, J. H. Oosterhof, G. Ekkelenkamp, A. A. O. Schenk, A. de Baat;
sch. gezela/w: H. S. Elia, P. Raams, J. Bovenkerk, F. G. M. van Kleef, J. G. Klein Hesselink, R. B. A. Spronck, J. A. Schaarman;
aank. sch. vakman: D. van Eenige, H. van der Werf, J. G. M. van Heugten, L. D. Adriaanse, J. Jager, H. Kammenga, F. F. Beekhuis, A. I. M. J. van den Broek,
aank. sch. gezela/w: R. Zwart, R. Oranje, R. Hulshoff;
hoofdvoeding: J. Roosenburg, W. A. van Noort, B. M. de Roode, D. O. J. Meulenbrouck;
sch. kok: E. J. Niermeyer;
aank. kok: R. A. Snel;
hoofdbediende: J. A. Small, C. Westbroek, D. Seip, F. P. Lommerse;
bediende: F. R. Noorbergen, L. L. Teveer, A. W. Pattiha, A. Vrolijk, J. Wilhelm, G. P. Onder de Linden;
bediende a/d: J. G. Koek, M. Frenay;
jongen a/w: J. Hart;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:

gezagv. R. Jousma, 2e stm. L. van Doren, hfd. wtk. A. P. de Groot, 2e wtk. G. de Goede, 4e wtk. L. A. van Beelen;

m.s. Acila:

1e stm. L. A. Groendijk, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, radio-off. H. E. Haalmeijer, sch. vakman 2w M. Jut, J. L. Greving;

m.s. Acmaea:

2e stm. K. Wiegert, hfd. wtk. J. G. Bron, 5e wtk. A. B. M. Bokkers, radio-off. J. C. A. Alfrink, sch. vakman 2w J. Buis;

m.s. Acteon:

hfd. wtk. P. A. Ankerman;

m.s. Cinulia:

gezagv. C. P. Schoenmakers, 1e stm. A. van Leeuwen, 2e stm. W. Koeze, 2e wtk. F. de Roos, 3e wtk. D. J. Blom;

m.s. Crania:

gezagv. P. J. P. Siebesma;

m.s. Dalia:

1e stm. P. F. L. Schölvinck, 3e wtk. H. Waitz, sch. vakman 2w F. D. P. Croes;

m.s. Daphne:

gezagv. A. Post, 1e stm. C. D. Kromhout, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, wnd. 3e wtk. W. Overeem, wnd. 4e wtk. R. G. M. Spruyt, sch. voorman M. H. Grootveld, sch. vakman 1 E. L. Boldewijn, W. H. Klein, sch. kok T. de Vos, hoofdbediende H. Moes, jongen a/w G. M. J. van Miltenburg, R. H. G. Smeysters, F. Smagge, R. van der Blom, M. H. H. Bosch, R. C. Pronk, T. H. van Vessem, R. Mammen;

m.s. Diadema:

2e wtk. J. H. S. van der Pas, stag. stm. S. L. P. van Woerden, sch. vakman 1w H. W. M. Rolvink, sch. vakman 2w H. W. Nusselder, capatez M. Nieto Dacosta, man. esp. J. Crespo Gonzalez, 2° man D. Bouza Alonso, J. Fernandez Dacosta, mar. int. A. Acuna Germade, A. Boulosa Dacosta, J. R. Gomez Lomba, P. Lorenzo Alonso, J. Martinez Perez, R. Martinez Perez, M. Rodriguez Rodriguez, A. Sotelo Barroso, coc. F. Aragunde Romero, cam. maydo. J. A. Dasilva Villaronga, cam. J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez;

m.s. Dione:

gezagv. A. J. de Ronde, 2e wtk. J. Kruyssen, radio-off. P. M. Summers, sch. vakman 1w A. C. Hasenbalg;

m.s. Felania:

1e stm. J. M. Huygens, 3e stm. E. Hogkamer, alg. sch. vakman H. H. van Oostrum jr, C. Luykenaar, M. Kumentas, aank. sch. vakman R. J. S. Vrugteman, aank. sch. gezela/w E. W. Becks, R. J. B. Veenhuis, R. de Leeuw, hoofdvoeding W. C. Kapper, bediende a/d J. A. Pronk;

m.s. Felipes:

gezagv. A. P. J. Ham, stag. stm. G. H. Reitsma, J. W. Kramer, T. Raaphorst, wnd 4e wtk. P. Roelvink, stag. wtk. L. Stiemsma, C. J. Muyskens, P. van der Wal, alg. sch. vakman A. Bravenboer;

m.s. Ficus:

1e stm. P. J. Muntjewerf, wnd. 3e stm. J. L. Pool, stag. stm. E. H. Suyk, hfd. wtk. J. Visser, 2e wtk. J. J. Timmers, 3e wtk. C. Castelijn;

m.s. Flamulina:

2e stm. J. Teertstra, 3e stm. C. F. T. Smit, alg. sch. vakman L. A. Douma, H. J. van Zoggel, aank. sch. vakman G. L. Barendse, R. W. A. van Loon, N. H. van der Geugten, H. J. Mensinga, aank. sch. gezel a/w R. T. Ringelberg, hoofdvoeding W. Haanepen, aank. kok P. T. Post, hoofdbediende D. Ploegers, bediende P. de Vries;

m.s. Fossarina:

gezagv. H. J. Allaarts, 3e stm. M. Kuyt, 4e stm. R. Dorrenboom, hoofdbediende J. Breyer, bediende a/d M. de Vrijer;

m.s. Fossarus:

hoofdvoeding F. Tullmann, aank. kok M. Schouten;

m.s. Fulgur:

gezagv. P. Snel, wnd. 3e wtk. J. H. A. Schulten, aank. sch. vakman R. G. van den Brink;

m.s. Fusus:

1e stm. W. Hoogendijk, wnd. 4e wtk. J. A. Uitermark, alg. sch. vakman G. J. H. Mulenburg, A. C. Kusters, aank. sch. vakman G. den Heyer, bediende a/d P. J. Geenen;

s.s. Kylix:

1e stm. C. J. Clarisse, 2e stm. R. M. van der Aa, 5e wtk. J. W. van Bodegraven, sch. vakman 1w D. Kipperman, sch. vakman 2w J. H. Steur;

s.s. Laconica:

2e wtk. H. J. Lammertink;

s.s. Latia:

3e stm. A. E. R. van de Griend, 3e wtk. W. H. Hennik, 5e wtk. H. van Weenen, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst;

s.s. Lepton:

radio-off. J. H. ter Horst, sch. voorman G. J. van Delft, aank. sch. gezel a/w R. J. Romijn, hoofdbediende H. M. Kok, bediende E. P. Warniers, koksmat W. A. J. Wagemakers;

s.s. Macoma:

1e stm. W. J. Stoker, 2e stm. H. J. Lenstra, sch. vakman 1 W. Gerritsen, J. J. van Triet, sch. vakman 1w C. H. Roozendaal, sch. gezel a/w G. J. de Visser, D. Hensen, P. de Jong, bediende A. Jansen, mar. int. A. Fernandez Garcia J. F. Garcia Fernandez, A. Guisande Martinez, J. L. Martinez Vila, A. Otero Garcia;

s.s. Marinula:

1e stm. G. J. Knol, 3e stm. R. P. C. van Leeuwen,

s.s. Meta:

capalez J. Castro Romero, man esp. J. C. Perez

Fernandez. 2° man J. L. Perez Hermo, M. Vieitez, mar. int. O. Alonso Lopez, P. Arufe Vidal, E. Gestido Martinez, C. Huertas Vega, J.

Lopez Martinez, J. Lopez Pena, M. Pereira Rodriguez, jefe de f. J. S. Duran Barros, coc. J. C. Collazo Perez, cam. maydo. J. Santome Canedo, cam. G. F. Alfaya Alonso, E. Vazquez Santiago;

m.s. Niso:

5e wtk. G. de Vries, stag. wtk. J. G. Verduin, W. T. Wissena;

s.s. Ondina:

2e stm. M. A. F. Wanders, 2e wtk. F. D. Dieleman;

s.s. Onoba:

1e stm. J. van Ruiven, 4e stm. A. A. G. Brands, sch. vakman 2w J. A. Beukelman, B. J. Huizinga;

s.s. Sepia:

stag. stm. J. I. de Jong, R. Vellinga, 4e wtk. J. Marijs, 5e wtk. H. L. P. Hutter, sch. vakman 2w M. A. J. van der Veen;

m.s. Tagelus:

hfd. wtk. C. H. de Koning;

s.s. Viana:

wnd. 2e stm. J. van der Tuin, stag. stm. D. Reedijk, sch. vakman 1w R. van Rooyen, hoofdvoeding A. G. Freeth;

s.s. Vitrea:

1e stm. C. P. C. van Goethem, 4e stm. G. B. H. Stienissen, 5e wtk. R. J. Mooring, sch. vakman 2w J. H. M. Odijk;

s.s. Zafra:

1e stm. J. F. Casimiri, 4e stm. S. A. Forsten, hfd. wtk. S. Neeleman, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, radio-off. A. H. G. de Bruyne, sch. vakman 2w W. A. J. M. Nas;

s.s. Zaria:

1e stm. C. R. Groen, stag. stm. G. C. Oudijk, 2e wtk. J. W. van der Plas, 4e wtk. R. Romijn, sch. vakman 2w M. Prins, R. D. Crena de longh;

Uit dienst getreden:

2e stm.: A. G. den Dekker;
4e stm.: J. Brinkman;
5e wtk.: P. S. Willems;
sch. voorman: H. C. den Daas;
sch. vakman 2w: F. J. Kroon, D. S. Trouerbach;
hoofdvoeding: R. A. Ringelstijn;
sch. kok: B. Vos.

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: H. Bijvank – Oman;

Overplaatsing:

2e wtk.: J. F. Vernooy – Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis;

3e wtk.: T. van de Ruit – N. A. M. te Assen;
5e wtk.: J. C. Butler – N. A. M. te Assen;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: W. J. Stoker – Saba Shell Petroleum Co.;
2e wtk.: F. de Roos – Shell Co. of Qatar Ltd.;

Terug van militaire dienst:

3e stm.: Z. M. J. van Vliet, A. W. F. Pera;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: J. S. de Vos;
3e Stuurman G.H.V. + A/B-th.: G. B. H. Stienissen;
'B': J. G. van der Poel;
'A/B-th.': W. H. Kuyper, P. H. Bastin;

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



H. J. A. Verhoeven
4e stm.



J. H. van Zanden
4e stm.



A. A. G. Brands
4e stm.



W. H. Kuyper
5e wtk.



P. H. Bastin
5e wtk.



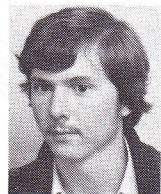
A. M. M. Duyn
5e wtk.



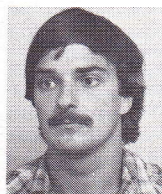
A. M. P. Dekker
5e wtk.



H. van Weenen
5e wtk.



M. J. van der Veen
sch. vakman 2w



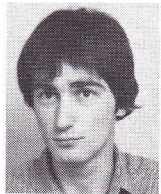
H. W. Nusselder
sch. vakman 2w



J. Buis
sch. vakman 2w



A. C. In 't Hout
sch. vakman 2w



B. J. Huizinga
sch. vakman 2w



R. D. Crena de longh
sch. vakman 2w

Onze vlootjubilaren:



G. Buys
sch. gezel. a/w
25 jaar op 01.11.81



H. H. J. Dijkhuizen
gezagv.
30 jaar op 05.11.81



J. B. van Haaster
hfd. wtk.
25 jaar op 08.11.81



P. C. Rakké
gezagv.
25 jaar op 10.11.81



W. Croes
gezagv.
30 jaar op 24.11.81



E. P. Kesaulf
sch. gezel a/w
10 jaar op 24.11.81



Nog een oudje

Onlangs schonken we aandacht aan het bestaan van een stokoud, nog varend Shell-tankertje, de 'Shellnave'. Arbeidsterrein: de rivieren Parana en Uruguay in Zuid-Amerika. Maar zover we weten valt binnenkort ook voor dit ruim 50 jaar oude scheepje definitief het doek. Slechts de sloop resteert. Eigenlijk

Een knap iemand die in de 'Arkadia' de voormalige Shell-tanker 'Paquita' zal herkennen. Hooguit aan de vorm van de achterstevan is op te maken dat het om een ouwetje gaat. Toch is het echt de 'Paquita' die in 1928 door de Engelse werf van Sir James Laing and Sons in Sunderland aan de Curacaosche Scheepvaart Maatschappij werd afgeleverd. Slechts kort heeft het schip in de West dienstgedaan. Na drie jaar ging de 'Paquita' over in dienst van de toenmalige S. A. Française des Pétroles Shell in Algiers. Nieuwe naam: 'Mexphaite'. Ombouw tot bitumen-tanker volgde. Tijdens de tweede wereldoorlog, om precies te zijn op 6 november 1940, werd de tanker door de Duitse Kriegsmarine in beslag genomen en naar St. Nazaire in Frankrijk gebracht. Aldaar deed het schip tot 1944 dienst ten behoeve van de Duitse oorlogsvloot. Vóór

de invasie in Normandië volgde overbrenging naar de Duitse haven Kiel en daar sloeg het noodlot toe. Op 16 september 1944 trof een geallieerde bom het schip en na een hevige brand zank de tanker. Enkele maanden later werd het wrak weer boven water gebracht. Reparatie bleef echter achterwege. Op 3 april 1945 zank het schip voor een tweede maal na een bominslag.

Scheepsruimte schaars

Een definitief einde zou men kunnen veronderstellen maar niets daarvan. Vijf jaar later werd het deerlijk gehavende schip weer geborgen en na een grondige inspectie bleek dat reparatie lonend zou zijn. Dit geschiedde in een periode dat scheepsruimte uitermate schaars was. Het werd een ingrijpende verbouwing. Zodat, dat het aanzicht van het schip totaal veranderde. Ook werden de stoommachines vervangen door 2 dieselmotoren die het schip een snelheid gaven van 10,3 mijl per uur. In mei 1951 kwam het als nieuw uitzienende schip als 'Benno' in de vaart onder Duitse vlag. Bijna tien jaar later verkocht de Hamburgse Atlantic Rhederei het schip naar Frankrijk. Nieuwe naam 'Alize' met Bordeaux als thuishaven. In 1971 ging het schip weer in andere handen over, de Greek Tankershipping Company in Piraeus. De Middellandse Zee werd het nieuwe werkterrein. Vele jaren achtereen. De 'Arkadia' ligt nu uit te rusten bij Piraeus (als opslagschip). Dit uitrusten betekent niet het opnieuw op adem komen voor een volgende dienstperiode. Het staat wel zo goed als vast dat de voormalige 'Paquita' eerstdaags bij een lokale sloopwerf zal belanden.

Als er zeevarenden zijn die ergens een (oude) tanker tegenkomen waarin ze een voormalige Shell-tanker menen te herkennen zullen we gaarne een foto of negatief hiervan ontvangen. We zullen ons best doen het schip te identificeren en wat omtrent de levensloop aan de weet te komen.



iets merkwaardigs dat er heden ten dage nog zulke hoogbejaarde tankertjes bestaan. Bij tientallen vallen schepen, sommige nog geen tien jaar oud, onder de sloophamers. Vooral VLCC's. Behalve de genoemde 'Shellnave' hebben we nu nog een 'oldtimer' gesignaleerd. De Griekse 'Arkadia'.

