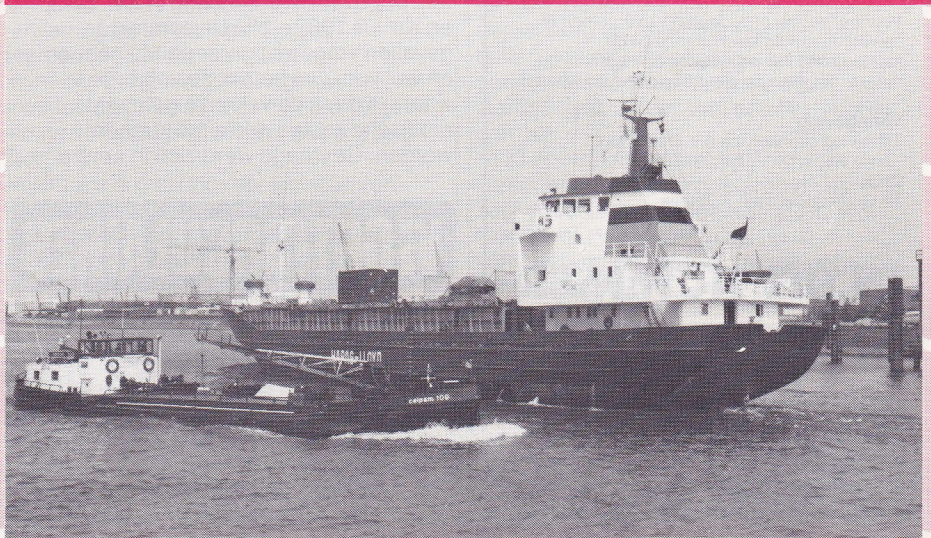


SCHEEP



ENTRKA

22e jaargang
nummer 1
september
1982



VERKEERSASSISTENTIE
IN DE ROTTERDAMSE HAVEN

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

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 1
september 1982

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

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

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

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

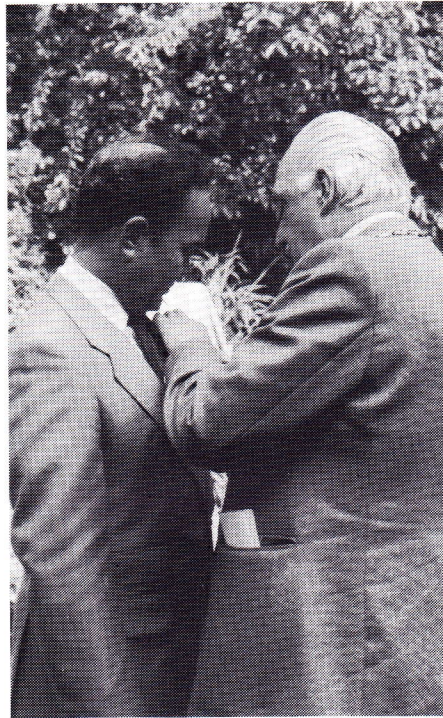
Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Ledenraadsvergadering S.M.S.	4
Algemene ledenvergadering O.M.S.	5
Verkeersassistenten in de Rotterdamse haven	6
Vlootpersonalia	8
Schoonschip	10
Een nieuw systeem in opbouw (vervolg)	12



De foto laat zien de uitreiking van de onderscheiding door burgemeester Ballings van Gilze en Rijen.

Kapitein Croes geridderd

Zoals reeds eerder bericht is kapitein W. Croes, ter gelegenheid van Koninginnedag, benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Door zijn verblijf aan boord van de 'Laconica' moest met de uitreiking van de onderscheiding worden gewacht totdat hij weer in ons land was teruggekeerd. Op 6 augustus jl. was het zover. De burgemeester van Gilze en Rijen, de heer P. G. Ballings, reikte de onderscheiding uit ten huize van kapitein Croes. Hierbij waren ondermeer aanwezig de gezagvoerders Buisman en Unger en van kantoor de heren Van Dalen (DFP) en Veldt (DFMO). Later die maand kreeg hij door onze directeur de draagmedaille, behorende bij deze onderscheiding, opgespeld. Kapitein Croes trad in 1951 als vierde stuurman in dienst van onze maatschappij. Na het doorlopen van de verschillende rangen werd hij in juli 1971 aangesteld als gezagvoerder. Een paar jaar later werd kapitein Croes aangezocht om het 'Lay-up' project van VLCC's te Labuan (Sabah) te begeleiden. Na beëindiging van dit project werd vooral van de zijde van de centrale en lokale overheid aldaar veel waardering uitgesproken, niet alleen voor het gevoerde beleid maar ook voor de grote interesse en de menselijke kant hiervan. Ook in de jaren daarna heeft hij zijn capaciteiten als een uiterst bekwaam gezagvoerder getoond.

Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Vakantie- en reis/ongevallenverzekering

De publikatie betreffende 'vakantie- en reis/ongevallenverzekering' – zie 'Schip en Ka' juli 1982 – blijkt in sommige gevallen vragen opgeroepen te hebben en wel voor wat betreft de volgorde waarin tijdens de vakantie gemaakte medische kosten geclaimd kunnen worden. Gevraagd werd zich in eerste

instantie te wenden tot de reis/ongevallenverzekering, waarbij uiteraard opgegeven dient te worden dat men verzekerd is bij het OMS. Deze volgorde werd gewenst geacht, teneinde te voorkomen dat de meestal korte periode waarbinnen kosten bij een reis/ongevallenverzekering geclaimd kunnen worden, wordt overschreden. De betrokken verzekeringsmaatschappij zal echter in het algemeen verlangen dat eerst het OMS tot uitkering overgaat, waarna de eventueel resterende kosten bij de reis/ongevallenverzekering kunnen worden ingediend. Afhankelijk van de verzekeringsmaatschappij komt het in de praktijk overigens ook geregeld voor dat de reis/ongevallenverzekering in eerste instantie uitkeert en zich daarna voor verrekening tot het OMS wendt. Indien men er de voorkeur aan geeft de betrokken kosten direct bij het OMS in te dienen, dan is hier geen bezwaar tegen mits men hierbij vermeldt dat een reis/ongevallenverzekering is afgesloten; men wordt echter met klem aangeraden eveneens tijdig contact met de reis/ongevallenverzekering op te nemen, teneinde later mogelijke teleurstelling te voorkomen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1889	23.7.82	Index cijfers 1982 (PCOR)
1890	28.7.82	Nieuwe Medische Zuurstofapparatuur
1891	30.7.82	Koersen (PCOR)
1892	6.8.82	Voyage report (form 10)(PCOR)
1893	9.8.82	Procedure betr. aanmelding onregelmatigheden
1894	9.8.82	Vacatures(PCOR)
1895	10.8.82	Corr. serie 3 op scheepsregl. deel I
1896	13.8.82	COW certificaten

Wegvallen maximum prijsstelsysteem maakt marktsituatie minder overzichtelijk

De beslissing van de Minister van Economische Zaken om het maximum prijsstelsysteem voor olieproducten los te laten, is ingrijpend voor de bedrijfstak waarin Shell opereert – en dus voor de velen onder ons die direct of indirect betrokken zijn bij de productie, marketing en distributie van onze producten. Het meest in het oog lopende gevolg zal zijn dat de benzinemarkt nog veel onoverzichtelijker wordt dan hij voor het besluit al was. Het stelsysteem van één landelijke benzineprijs waarop een uniforme korting voor zelftank werd gegeven, verdwijnt. De prijzen kunnen nu van plaats tot plaats en zelfs van straat tot straat gaan verschillen. De regelmaat van de prijswijzigingen zal vervallen en de prijzen kunnen voortaan in principe ieder moment veranderen.

De reden die door de minister van Economische Zaken is opgegeven voor de opheffing van het maximum prijsstelsysteem is dat er in een periode van overschot een prijsondersteunende werking van uitgaat. In de praktijk is echter wel gebleken dat het ook onder het maximum prijsstelsysteem niet mogelijk is de prijzen hoger te houden dan gerechtvaardigd wordt door de concurrentieverhoudingen. Honderden stations in Nederland geven al kortingen op de maximumprijs, terwijl het marktaandeel van de 'witte pompen' onder dat maximum prijsstelsysteem flink is uitgebreid.

Bovendien zorgde het stelsysteem voor een zekere ordening in de vorm van prijsuniformiteit. Die ordening vervalst nu, waardoor de situatie voor de consument veel onoverzichtelijker wordt; de prijsverschillen worden groter, de concurrentie heviger, zodat van de klant een grotere prijsbewustheid wordt verwacht.

Als gevolg van de heviger wordende concurrentie en de daardoor ontstaande druk op de handelsmarges zal het langzame saneringsproces dat onder pomphouders al aan de gang was, in een

versnelling komen. Bedrijven in deze sector zullen versneld sluiten, wat verlies van arbeidsplaatsen zal opleveren. De 'kortingen' die gegeven zullen worden, worden niet alleen door de pomphouders betaald. Daarvoor bestaat een verdeelsleutel volgens welke de kosten verdeeld worden tussen de wederverkopers en Shell. Overigens zal Shell (Verkoop) wel vanuit het hoofdkantoor de prijzen per verkooppunt blijven bepalen.

Al deze ontwikkelingen zullen op korte termijn waarschijnlijk gunstig zijn voor de consument, maar op langere termijn is het effect moeilijk te schatten. Zo kan een zakkend prijspeil verdere investeringen voor verbeteringen aan verkooppunten e.d. in de weg staan.

De prijsverlagingen die tot nu toe door Shell zijn ingevoerd, zijn het gevolg van de algemene prijsstelsituatie en worden gebaseerd op factoren als de dollarkoers, produktenprijs op de vrije markt, ruwe olieprijs en onze concurrentiepositie.

In eerste instantie werden de prijsverlagingen op de stations aangegeven door middel van kortingborden. Maar in augustus jl. is Shell gaan werken met netto-prijzen. De kortingborden zijn verdwenen en uitsluitend de netto-prijs van de benzine is aangegeven. Automobilisten die prijsbewust willen tanken, dienen voortaan dus goed op de netto-prijs aanduiding te letten, mede omdat deze prijzen in het vervolg zonder aankondiging kunnen wijzigen.

De prijswijzigingen hoeven voortaan ook geen landelijk karakter meer te hebben. Shell wil wel blijven vasthouden aan verticale prijsbinding. Er zijn grote bedragen geïnvesteerd in het verkoopapparaat; het rendement daarop is sterk afhankelijk van de verkoopprijzen van de produkten. De zeggenschap over die prijzen moet daarom bij Shell blijven. Pomphouders die op eigen initiatief hun prijzen gaan veranderen zouden de harmonie in ons netwerk verstoren. De verwarring bij de consument zou daardoor nog toenemen. Het is bovendien lang niet zeker dat het gemiddelde prijspeil door de opheffing van de verticale prijsbinding omlaag zou gaan.

De situatie is dus door het loslaten van het maximum prijsstelsysteem veel onoverzichtelijker geworden. Shell is daar niet gelukkig mee, te meer daar de minister gesteld heeft dat de prijzen niet



Kortingborden zijn verdwenen

volledig vrij worden. Als bij dreigende schaarste de prijzen te veel gaan stijgen, zal hij ingrijpen. Men zou verwachten dat hij dan ook ingrijpt als de prijzen te sterk dalen, maar daartoe is hij niet bereid. De prijsvorming is dus niet geheel vrij; de betrokken bedrijven ondervinden wel alle nadelen die aan vrije prijsvorming verbonden zijn – zoals de algehele verwarring – maar niet de voordelen. Voor de collega's van Shell Verkoop wordt de situatie er niet eenvoudiger op. Prijzen veranderen nu bijna dagelijks, contracten moeten worden herzien, de berichtgeving naar de verkooppunten moet worden aangepast. Maar Shell zou Shell niet zijn als iedereen zich niet in snel tempo op de nieuwe situatie zou instellen en alles in het werk zou stellen om de nieuwe mogelijkheden voor eventuele verbetering van de marktpositie uit te buiten. In een mededeling aan het personeel van Shell Verkoop stelt marketing-directeur Van den Wittenboer dan ook:

'Wij hebben een uitstekend netwerk van verkooppunten en handelaren en een zeer goed verkoopapparaat. U zult wel merken dat we daarvan ook in veranderende omstandigheden gebruik weten te maken'.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

(010) 130955

(010) 130956

(010) 130957

(010) 130958

(010) 130959

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

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Felania
m.s. Felipes

m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton

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

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

AFSCHEID

Op donderdag 7 oktober a.s. om 16.00 uur zal in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw in Rotterdam voor officieren en scheepsgezellen die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten, een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen de scheidenden persoonlijk de hand te drukken, zijn daarbij van harte welkom.

Afscheid wordt genomen van:

Gezagvoerders G. W. Bouma, W. O. Kooi, F. Minkels, A. Post en L. van der Valk
Hoofdwerktuigkundigen R. M. F. van den Berg, H. W. van Diepen, J. D. Donken, C. L. Fehrmann, J. Polet, K. L. Schuring en F. in 't Veld
Tweede werktuigkundige A. J. Verkerk
Scheepsgezellen a/w J. Bonte en J. Stremme
Hoofdbediende F. van der Heijden

Jaarlijkse bijeenkomst

Voordat u het weet is het weer zo ver, december, de maand waarin de jaarlijkse bijeenkomst van vloot- en walmedewerkers en gepensioneerden van STBV plaatsvindt. Noteer u de datum alvast in uw agenda?

woensdag 15 december

Plaats van samenkomst, zoals gebruikelijk, de grote lunchkamer op de 2e etage van het Shell Gebouw aan het Hofplein. De deuren zwaaien om 16.00 uur open. Daaraan voorafgaand kunt u, vanaf 15.00 uur, voor uw inkopen terecht in de Shell-winkel op de 1e etage. Heeft u al eens kennis gemaakt met het grote assortiment artikelen dat daar, tegen interessante prijzen, op kopers ligt te wachten?

En ieder is hartelijk welkom op de bijeenkomst: met verlof zijnde vlootmedewerkers, walmedewerkers, gepensioneerden. Een prettige ontwikkeling is dat ook steeds meer echtgenotes de bijeenkomst komen bezoeken. Aarzel niet naar het Shell Gebouw te komen, ook al verblijft de echtgenoot de 15e december op zee. Allicht ontmoet u bekenden op de jaarlijkse 'reünie'.

Er zal worden gezorgd dat u, na het beluisteren van de toespraak van onze directeur en het nuttigen van een hapje en een drankje, de maag nog kunt vullen met wat steviger kost alvorens de thuisreis te aanvaarden.

Wij rekenen op uw komst!

Ledenraadsvergadering

S.M.S.

Op donderdagochtend 26 mei 1982 vergaderde te Rotterdam de Ledenraad van het Sociaal Medisch Steunfonds.

Op deze jaarvergadering, waarop door het bestuur rekening en verantwoording over het in 1981 gevoerde beleid werd afgelegd, kwam onder meer het volgende aan de orde.

Mededelingen

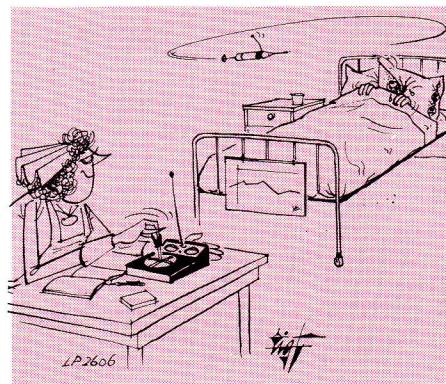
Verzekeringskamer

Bij de besprekingen met de Verzekeringskamer over het Onderling Medisch Steunfonds heeft deze ook vragen gesteld over de positie van het S.M.S. Uitvoerig is uiteengezet dat het S.M.S. een ondersteuningsfonds is, geen aanspraak op vergoeding van kosten toekent en derhalve niet als verzekeringsmaatschappij behoort te worden aangemerkt. Hierop is nog geen reactie van de Verzekeringskamer ontvangen.

Slapende Verzekering

In samenwerking met Shell Nederland wordt momenteel met de fa. Kröller overleg gepleegd over de mogelijkheden tot het afsluiten van een zgn. slapende verzekering. Onder een dergelijke verzekering zouden diegenen, die niet langer aan de voorwaarden voor het (gezins)lidmaatschap van het S.M.S./O.M.S. voldoen – zoals dienstverlaters, kinderen boven 21 jaar en gescheiden echtgenotes – tegen een normale premie worden geaccepteerd, ook al is er een verhoogd ziekterisico. Een dergelijke verzekering is o.a. van belang voor kinderen boven 21 jaar, omdat tegenwoordig studentenverzekeringen veelal medische selectie toepassen.

Zeer sterke stijging van verpleegkosten



Jaarverslag 1981

Door de oprichting per 1.1.1981 van het O.M.S. zijn de uitkeringsbedragen van het S.M.S. over 1981 niet zonder meer vergelijkbaar met die over 1980. Indien de uitgaven van het O.M.S. mede in beschouwing worden genomen, blijkt dat in 1981 een bedrag van ongeveer f 3,2 miljoen meer is uitgekeerd dan in 1980. Een zeer sterke stijging gaven vooral de verpleegkosten te zien.

Van de over 1981 van S.M.S. en O.M.S. gezamenlijk ontvangen contributies is het overgrote deel aan het O.M.S. toegerekend. De voor het Ministerie van Financiën op deze basis vastgestelde fiscale bijtelling is door deze aanvaard. De vergadering toonde bij monde van de heer G. A. Smits zijn waardering voor de wijze waarop het jaarverslag was samengesteld en verleende het bestuur décharge voor het in 1981 gevoerde beleid.

Fraude

Met grote spijt moest de voorzitter constateren dat zich wederom een aantal gevallen, variërende van grove onzorgvuldigheid tot poging tot fraude hebben voorgedaan. Na uitvoerig beraad hierover heeft het hoofdbestuur besloten om – gezien de zeer ingrijpende consequenties die een mogelijk royement voor de betrokkene kan hebben – een aantal alternatieve strafmaatregelen in te voeren, welke variëren van mondelinge of schriftelijke waarschuwing tot het tijdelijk niet toekennen van uitkeringen (in het algemeen tot een bedrag ter grootte van tweemaal het bedrag dat door de fraude zou zijn verkregen). Bij zeer zware gevallen van fraude en bij herhaling zal de betrokkene voor royement bij de Ledenraad worden voorgedragen. Naar aanleiding hiervan ontspan zich een levendige discussie, welke zich voornamelijk concentreerde op de vraag of voorkomen wordt dat de naam van degene die gefraudeerd heeft, bij de Maatschappij bekend wordt. Van de zijde van het bestuur werd verzekerd dat bij de behandeling van een fraudegeval de nodige voorzichtigheid wordt betracht ten einde de anonimiteit van de betrokkene te waarborgen. Een 100% garantie kan echter niet worden gegeven. In dit verband dient men te bedenken dat de administratie van het fonds onder verantwoordelijkheid van Shell Nederland wordt gevoerd en geheel in het administratieve systeem van deze maatschappij is geïntegreerd. Voorts is het aan de Ledenraad om te beslissen of de behandeling van een royement anoniem zal geschieden. Ook de hoogte van een eventueel op te leggen financiële strafmaatregel vormde een punt van discussie. Het bestuur wees een suggestie om zijn bevoegdheid in deze tot een grensbedrag te beperken van de hand. Indien de betrokkene het niet eens is met de tegen hem getroffen

maatregel kan hij in beroep gaan bij de Ledenraad, of zijn lidmaatschap opzeggen.

Een ter vergadering ingediend voorstel om aanvragen tot royement altijd anoniem bij de Ledenraad in te dienen, kon niet in stemming worden gebracht, daar niet alle aanwezige ledenraadsleden zich met de behandeling ervan konden verenigen.

Akte van Cessie

Zoals bekend dient bij behandeling door het S.M.S. van medische kosten welke voortvloeien uit een ongeval veroorzaakt door derden, door het lid een akte van cessie te worden getekend, waarbij het zijn rechten tot verhaal van een eventueel aan hem uit te keren bedrag aan het S.M.S. overdraagt. Deze akte van cessie

heeft inmiddels haar definitieve vorm gekregen. Zij beperkt zich tot de door het S.M.S. vergoede kosten. Terzake van mogelijke andere kosten kan – zoals in de akte staat vermeld – het lid zelfstandig actie nemen onder voorbehoud van de rechten van het S.M.S. terzake van het gecedeerde gedeelte.

Rondvraag

Naar aanleiding van een vraag hoe de kwestie van medische kosten ontstaan tijdens een dienstreis is geregeld, werd geantwoord dat de Maatschappij in principe de verantwoordelijkheid voor deze kosten aanvaardt. Omstreeks 12 uur sloot de voorzitter met een woord van dank aan allen die zich het afgelopen jaar voor het fonds hebben ingezet de vergadering.

van het lid treedt en kan trachten de vergoede bedragen op de aansprakelijke derde te verhalen.

Voor wat betreft de Verzekeringskamer werd meegedeeld dat de besprekingen met deze over het voor het O.M.S. benodigde waarborgkapitaal nog niet zijn afgerond. Naast een voorlopige som van f 1,25 miljoen – door Shell Nederland verstrekt in de vorm van een achtergestelde lening – was op 1 januari in de technische reserve, vereist door overgang van een systeem gebaseerd op behandelingsjaar in plaats van uitkeringsjaar, voorzien door een extra subsidie van f 4,6 miljoen. Hiernaast zal een vergrijzingsreserve moeten worden opgebouwd.

Jaarverslag

Dit eerste jaarverslag ontmoette weinig problemen bij de aanwezigen en aan het bestuur werd décharge verleend voor haar beleid in 1981.

Benoeming Bestuurslid

In de vacature ontstaan door het aftreden van de heer F. H. H. van Helden werd voorzien door de benoeming – bij acclamatie – van de heer L. A. Volkerijk.

Wijziging huishoudelijk Reglement

Twee wijzigingen werden aan de vergadering voorgelegd, te weten

- (i) de uitsluiting van vergoeding voor medische kosten die het gevolg zijn van bepaalde calamiteiten zoals oorlogsgeweld, kernexplosies en oproer. De voorzitter lichtte toe dat een dergelijke 'escape clause' gebruikelijk is bij ziekte-kostenverzekeringsmaatschappijen, en wordt opgenomen, omdat in de genoemde gevallen de risico's zó groot zijn dat zij in alle redelijkheid niet door de verzekering kunnen worden gedekt. Het is zeker niet de bedoeling om de rechten van de leden te beknotten.
- (ii) de mogelijkheid voor het bestuur om ten aanzien van een lid, dat heeft gefraudeerd het recht tot uitkering vervallen te verklaren tot een door het bestuur te bepalen bedrag. Deze wijziging werd door het bestuur noodzakelijk geacht teneinde de strafmaatregelen bij fraude, zoals die door het S.M.S. worden gehanteerd, ook op het O.M.S. van toepassing te doen zijn. Bij het S.M.S., waar geen aanspraak op vergoeding bestaat, was wijziging van het huishoudelijk reglement in deze niet nodig.

Na ampele discussie werden beide voorstellen door de vergadering aangenomen.

Nadat vervolgens tijdens de rondvraag bevestigd was dat zweefvliegen door het bestuur niet meer als een sport met extreme risico's wordt aangemerkt, sloot de voorzitter – na een woord van dank van de heer G. A. Smits – de vergadering.

Algemene ledenvergadering O.M.S.

Mededelingen

Naast informatie over reis/ongevallenverzekeringen, wijdde de voorzitter evenals tijdens de S.M.S.-vergadering aandacht aan de besprekingen die thans gevoerd worden over het afsluiten van een 'slapende verzekering' en over de vergoeding van medische kosten ten gevolge van een ongeval veroorzaakt door derden. Voor het O.M.S. als verzekeringsmaatschappij is in dat geval geen akte van cessie nodig. Conform de Lijst van Uitkeringen wordt tot vergoeding overgegaan, waarna het O.M.S. door subrogatie in de rechten

Eveneens op donderdag 26 mei, maar nu des middags, hield het Onderling Medisch Steunfonds zijn jaarlijkse algemene ledenvergadering. In haar openingswoord ging de voorzitter in op de gevolgen die de oprichting van het O.M.S. in administratief opzicht heeft gehad, zoals een nogal ingewikkelde verwerking van de door de leden ingediende declaraties.



'Meta' verkocht

De 'Meta' maakt geen deel meer uit van onze vloot. Op 7 augustus jl. is het 210.233 ton draagvermogen metende schip in Korea overgedragen aan de Hyundai Corp. aldaar. De 'Meta' zal worden gesloopt.

een nieuw systeem in opbouw

Rotterdam krijgt een nieuw verkeersbegeleidend systeem, dat de drie basiselementen: loods, patrouillevaartuig en walorganisatie tot een hechte eenheid zal smeden. De taken en verantwoordelijkheden van alle deelnemers zullen duidelijk en logisch worden omschreven. Maar boven alles zal het systeem voor de havengebruikers eenvoudig en begrijpelijk zijn.

Iedere haven heeft een organisatie, die voor een zekere orde in de scheepsbewegingen en het afmeren van schepen moet zorgen. In kleine havens bestaat die organisatie soms maar uit één man: de havenmeester. Grote havens hebben voor het handhaven van voldoende veiligheid en doelmatigheid een veelzijdige organisatie nodig, bestaande uit nauw samenwerkende vakgroepen. De taak van deze organisatie wordt verkeersbegeleiding genoemd.

Naarmate een haven groeit, wordt het havenbeheer ingewikkelder. Er zijn talloze specialisten nodig en steeds meer vakgebieden moeten met elkaar samenwerken. Planning, coördinatie en een snelle uitwisseling van juiste gegevens zijn meer dan ooit vereist in een haven die efficiënt wil functioneren.

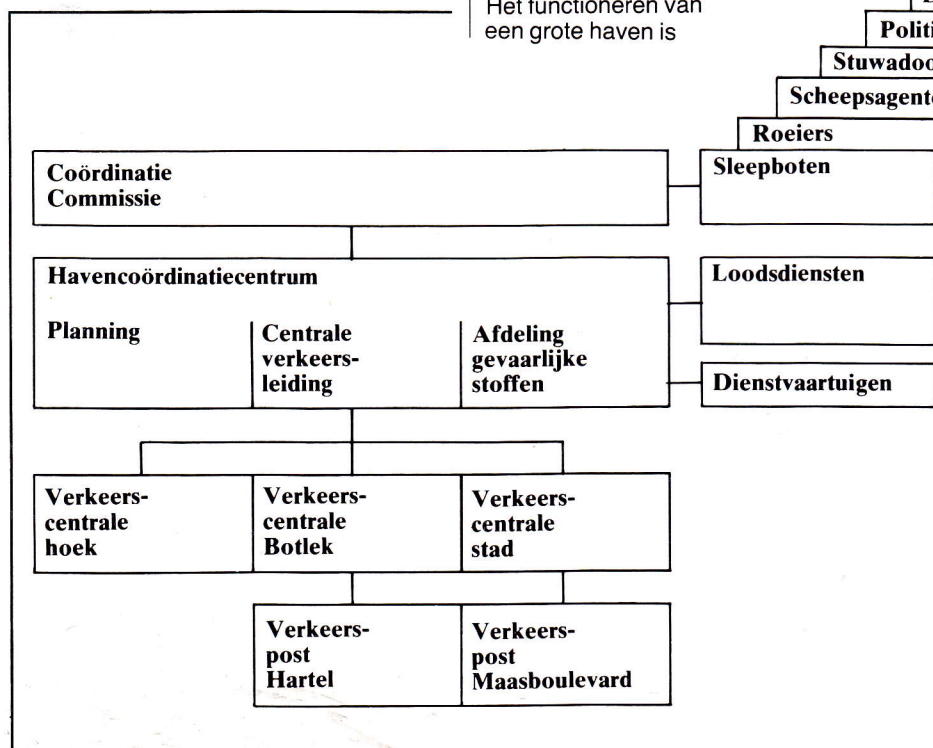
Ontwikkelingsprogramma

In Rotterdam raakte in de jaren zeventig de radarketen langs de Nieuwe Waterweg technisch en operationeel verouderd. Er werd daarom een gefaseerd programma voor de bouw van een geïntegreerd verkeersbegeleidend systeem ter hand genomen. Wanneer zich geen onvoorziene omstandigheden voordoen, zal het nieuwe systeem tegen het eind van 1985 bedrijfsklaar zijn. Het functioneren van een grote haven is

het resultaat van vele jaren praktijkervaring. Maar zelfs indien zo'n systeem in de ogen van de havengebruikers goed lijkt te werken, kan de efficiency van het totaal toch te wensen overlaten. Zo zijn tijdens een diepgaande studie van de informatiestroom in de haven onnodige en ongewenste duplicaties van informatie aan het licht gekomen.

Erger nog dan een gebrek aan doelmatigheid is het gevaar dat een systeem, dat geheel in de dagelijkse praktijk is gegroeid, misschien niet snel genoeg kan reageren op ongewenste situaties. Naarmate het vervoer van de hoeveelheden gevaarlijke stoffen toeneemt, stijgen de kansen op een ongeluk en de mogelijke gevolgen. Om de bestaande niveaus van veiligheid te handhaven, moeten daarom aanvullende maatregelen worden genomen.

Uit studies is gebleken, dat het huidige verkeersbegeleidend systeem in feite een



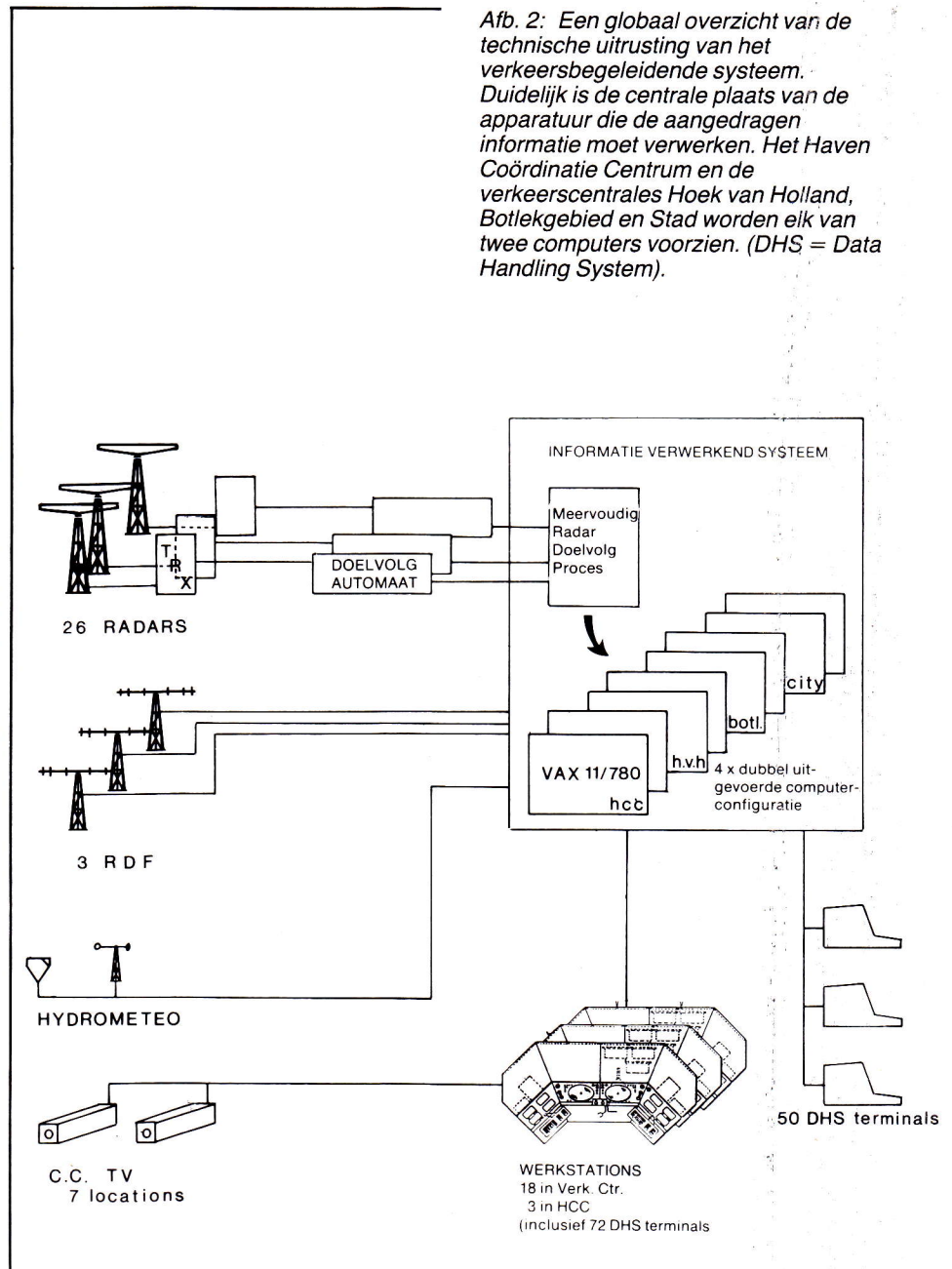
Afb. 1: De organisatie van het verkeersbegeleidende systeem zoals dat over enkele jaren in Rotterdam zal zijn.

net van talrijke organisaties is, die alle hun eigen traditionele taak op grond van praktijkervaring uitvoeren. De scheidslin tussen taken en verantwoordelijkheden is tijdens het werken van alle dag min of meer duidelijk. Maar door het gebrek aan formalisering kunnen er zich bij ongewone situaties problemen voordoen. In het toekomstige systeem zullen de beleidsbeslissingen worden voorbereid door een coördinatiecommissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van Rijk (het Directoraat Generaal voor Maritieme Zaken) en Gemeente (Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam). De coördinatie van de dagelijkse operaties wordt toevertrouwd aan het Haven Coördinatie Centrum (HCC), waarin vertegenwoordigers van de onderscheiden organisaties zij aan zij in een functioneel geïntegreerde structuur samenwerken.

Het HCC is belast met verkeersbegeleiding en planning. Het HCC zal echter niet rechtstreeks met de scheepvaart in verbinding staan. De informatie en, in uitzonderingsgevallen, de bindende aanwijzingen worden via een aantal in het havengebied verspreide verkeerscentrales en verkeersposten aan de schepen doorgegeven. Afbeelding 1 geeft een indruk van de toekomstige organisatie.

De uitrusting

Voor de planning, de coördinatie en snelle uitwisseling van betrouwbare gegevens is geavanceerde uitrusting noodzakelijk. Afbeelding 2 geeft een beeld van de technische opzet, die bijna 60% van de totale kosten zal vergen. Hollandse Signaal Apparaten is verantwoordelijk voor de levering van de nodige apparatuur, behoudens de communicatieapparatuur (een taak van de PTT) en is tevens verantwoordelijk voor het goed functioneren van het technische systeem als geheel. Het hart van het technische systeem wordt gevormd door een uitgebreid informatie-verwerkingssysteem, dat ten dienste van alle groeperingen zal staan. Dit systeem zal worden gevoed door een automatisch doelvolgsysteem, dat de signalen verwerkt, afkomstig van 26 hoogwaardige radars, die het havengebied en de aanlooproutes bestrijken. Hydro-meteo gegevens komen van diverse sensoren, die zicht, waterhoogte, windsnelheid, enz. meten.



Afb. 2: Een globaal overzicht van de technische uitrusting van het verkeersbegeleidende systeem. Duidelijk is de centrale plaats van de apparatuur die de aangedragen informatie moet verwerken. Het Haven Coördinatie Centrum en de verkeerscentrales Hoek van Holland, Botlekgebied en Stad worden eik van twee computers voorzien. (DHS = Data Handling System).

Het informatie-verwerkingssysteem zal de administratieve gegevens steeds met de feitelijke verkeerssituatie kunnen combineren. Hierdoor wordt het mogelijk de aankomst en het vertrek van schepen zodanig te regelen, dat er een doelmatig gebruik van de havenfaciliteiten wordt gemaakt en congesties op kritieke plaatsen langs het hoofdvaarwater worden voorkomen. Een ongevalsanalyse heeft aangetoond, dat ongevallen zich daar concentreren waar schepen zich in de hoofdstroom voegen of deze kruisen.

Door de nadering van het havengebied en het ontmeren aan een toelatingsprocedure te onderwerpen, wordt het mogelijk het scheepvaartverkeer zo te regelen, dat de kans op ongelukken aanzienlijk wordt verminderd. Bij de planning van de toelating zal met de beschikbaarheid van de benodigde 'ondersteuning' rekening worden gehouden. De diensten van

loodsen, sleepboten en roeiers zullen efficiënter kunnen worden benut, zodat met een geringere reservecapaciteit zal kunnen worden volstaan. Aldus zal een geïntegreerd verkeersbegeleidend systeem zowel de veiligheid als de efficiency ten goede komen.

Automatisch doelvolgen

De functie van de verkeersbegeleider is voortgekomen uit de traditionele taak van de radarwaarnemer. Aanvankelijk was zijn werk beperkt tot het geven van positie-informatie aan beloodste schepen op het hoofdvaarwater tijdens perioden van slecht zicht. Naarmate de apparatuur aan boord beter werd, vond er een accentverschuiving plaats. De schepen werden meer en meer geïnformeerd over de positie van andere schepen en over de algehele verkeerssituatie. De

vervolg op pag. 12

Gehuwd:

22.07.82 G. de Vries, 5e wtk, met mw. A. Wieringa
23.07.82 P. van Eenige, alg. sch. vakman, met Mw. J. S. van Dijke;

Aflossingen:

gezagv.: H. J. Allaart, J. S. Schregardus, R. Knol, W. Croes, S. Harders, C. Wolse, A. J. de Ronde, D. de Boer;
1e stl.: B. Ritman, A. T. van Es, M. F. D. Becc, G. van der Oord, A. van Leeuwen, J. A. van Kesteren, G. M. Schipper, H. Sieders, J. M. Huygens, A. J. Both, W. C. Moll, A. J. de Kraker;
2e stl.: H. J. Lenstra, P. H. Jacobs, A. Leffers, J. van der Tuin, P. C. J. Dikkentman, J. C. Hilberding, J. Teerstra, F. G. de Bruyn, C. J. de Boer, A. Breevaart, D. A. L. Hitz;
3e stl.: A. Bergsma, R. P. C. van Leeuwen, P. J. Veenman, J. H. Oort, J. L. Pool, K. Cramer, H. J. M. van der Syp, M. R. Vogelpoel, E. M. van Dijk, C. Groenendaal, W. van Dijk;
4e stl.: R. de Leur, D. Gadradj, T. J. Veenstra, T. Bussink, P. Vermaas, B. F. L. Cloet;
stag. stl.: R. Mente, L. J. F. van Osch, A. C. Boon, F. J. H. Toledo, A. J. van den Broecke, R. Beyers, C. J. Dings, R. Boer, A. M. H. Vossen, L. Pool, W. P. Koliijn, E. H. Suyk, G. Engelsma, D. de Boer, H. Rijnders, B. P. Steggerda, R. R. van Kranen, T. Verduyn, R. L. H. Mooring, T. L. Musters, T. R. A. M. Brugman, R. van Ewijk, P. van den Burg, S. Glastra;
radio. off.: G. H. P. Ribbens, P. S. Joyner, M. D. Biart, M. K. Bierlee, C. P. Verschoor, C. H. E. J. van der Ploeg, M. Platschore, W. M. van der Laan, H. E. Haalmeyer;
hfd. wtk.: W. J. Meuldijk, H. Kuyper, D. Gooris, C. C. Bartels, W. G. van der Velden, A. P. de Groot, E. Jousma;
2e wtk.: J. W. van Putten, E. E. Kreune, B. R. Verhoog, J. A. de Groot, A. J. A. de Groot, J. W. van Velze;
3e wtk.: J. L. B. de Bruin, D. J. Blom, A. Harkink, J. C. van Koten, P. Naaktgeboren, R. Koudstaal, J. Gijbsbertsen, J. Kruize, H. Waitz, R. Romijn, J. F. Bijlsma;
4e wtk.: E. M. Bosch, P. R. Schol, B. L. C. Maas, G. J. Harlaar, R. G. M. Spruyt, E. Boeve, R. M. van Schaik, K. G. Visser, A. P. P. van den Broek, P. Hesselink, P. Roelvink;
5e wtk.: A. M. P. Dekker, P. H. van der Meulen, M. J. E. van den Broek, T. de Graaf, H. van Weenen, G. Ipreburg, J. T. G. Verwey, R. M. van Sonsbeek, H. Roelvink, H. C. van Beek;

stag. wtk.: R. W. Baljet, H. Ippen, N. J. van Megen, C. Douma, W. K. Soeters, H. W. de Vries, E. van Ooyen, C. A. J. Klaver, F. de Graaf, J. Bunschoten, R. J. H. van der Meer, M. P. van Tuyl, W. M. G. Romijnders, B. L. de Lange, J. G. M. Broekhoven, H. R. Gallis, R. A. Huting, H. Oudenes, J. van der Ster, M. P. van Tuyl, W. Verschuure, T. R. Kiewit, J. Bakker, A. W. Nijkamp, B. A. Glas, P. G. Goedknegt, W. W. Brokaar;
sch. voorman: J. M. Wiglevan, M. H. Grootveld;
sch. vakman 1: L. A. T. Blankemeyer, W. H. Klein;
sch. vakman 2w: R. S. Brak;
sch. vakman 2w: J. A. Huissoon, F. Caspers, J. A. Beukelman, H. W. Nusselder, G. B. Wekking, B. J. Huizinga, R. M. H. van Bohemen, P. C. Jansen, M. J. van der Veen, C. van der Hoek, E. M. Brouwer, E. L. Evers, A. Hartsuiker, R. A. C. Bik, A. Pasman, A. Herbert, W. Steensma;
alg. sch. vakman: R. F. Huysers, A. Sumantri, A. C. Kusters, I. Snoek, J. J. F. M. Coppelmans, J. H. Winands, H. J. Mensinga;
sch. gezel a/w: G. Buys;
aank. sch. vakman: J. H. G. M. Coppelmans, R. G. van den Brink; N. H. van der Geugten, G. L. Barendse, R. J. S. Vrugteman, A. Pervoost;
aank. sch. gezel a/w: V. P. M. Zhurbijn, M. Meelis, A. J. de Gooyer, W. van Dijke, R. Engelsman, F. Smagge, H. C. J. van Laarhoven, R. Rook;
hoofd voeding: P. C. Bergmans, B. M. de Ronde, J. M. Maaskant, A. P. Maat, W. G. Meuleman, R. A. de Lange, J. R. L. van Toornburg, J. Roosenburg;
aank. kok: P. T. Post;
hoofdbediende: D. Ploegers, D. Seip;
bediende: A. D. Pattiha, H. H. P. van Koppen, W. J. Fenstra;
bediende a/d: P. J. Geenen;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
2e stm. J. W. H. B. ter Braak, stag. stm. B. Kamphuis, hfd. wtk. C. J. Vermeulen, wnd. 3 wtk. P. Hack, sch. vakman 1w B. J. P. van Dorp, sch. vakman 2w J. F. Boers, D. van Vliet;
m.s. Acilia:
1e stm. R. van Kranen, 3e stm. K. Winters, radio-off. S. C. Nagtegaal, sch. vakman 2w P. L. Koppel, H. C. A. Muller, hoofd voeding H. Vrugt;
m.s. Acmaea:
1e stm. W. A. Mostert, stag. stm. J. L. Wisse, wnd. 3e wtk. P. J.

Farla, stag. wtk. K. Hulsbergen;
m.s. Acteon:
3e stm. R. I. de Roos, 4e wtk. J. E. de Fretes, stag. wtk. S. H. Diphoorn;
m.s. Cinulia:
4e stm. J. N. Sinnige, stag. stm. S. C. Statie, sch. vakman 1w G. J. C. Dudink;
m.s. Cranial:
3e stm. J. S. Bakker, radio-off. H. P. Meiners, 2e wtk. J. A. Willems, wnd. 3e wtk. A. J. Leget, wnd. 4e wtk. R. J. Mooring, 5e wtk. D. W. van Heyst, sch. vakman 2w W. A. J. M. Nas, man. esp. M. Docampo Rial, mar. int. M. Bouzada Pazos, J. Rodriguez Cobral;
m.s. Dallia:
gezagv. P. Janssen, radio-off. R. P. Cooper, stag. stm. P. Buur, 5e wtk. A. H. van Klinken, stag. wtk. G. R. Bos, R. M. Simonides, sch. vakman 2w J. L. Greving, hoofd voeding W. Haanepen, capataz A. Aragunde de la Torre, man. esp. J. C. Perez Fernandez; 2e man. J. L. Rodriguez Dominguez, D. Vidal Miguez, mar. int. N. Amoedo Perez, M. Amoedo Aquetel, F. Carrera Covelo, F. Collarte Vazquez, D. Fernandez Pintos, S. Portela Dominguez, E. Valverde Alonso, J. Villa Alvarez, coc. J. C. Collazo Perez, L. M. Puime Amarin, cam. maydo, F. Dieguez Garcia, cam. J. Ferro Alvarez, C. Magdalena Gonzalez;
m.s. daphne:
gezagv. R. Verhoef, 1e stm. J. F. Casimir, de 2e stm. P. J. F. Steenbergen, 3e stm. R. W. Houweling, stag. stm. A. K. Korpershoek, hfd. wtk. F. W. Gakes, wnd. 4e wtk. A. C. C. J. van Unen, 5e wtk. P. H. Bastin, stag. wtk. E. M. Amat, sch. vakman 1w F. D. P. Croes, bediende a/d M. de Vryer;
m.s. Diadema:
gezagv. R. A. Kattenburg-Schuler, 2e stm. C. A. M. Rovers, radio-off. M. H. B. Roobol, 2e wtk. D. Westdorp, 5e wtk. W. A. Koudijs, sch. vakman 1w F. J. Trijselaar, sch. vakman 2w J. H. M. Odijk, jefe de F. M. Fernandez Blanco;
m.s. Felania:
1e stm. W. S. van der Ham, stag. stm. mw. E. C. van der Mars, stag. wtk. G. Voets, alg. sch. vakman P. P. Flecken, aank. sch. vakman P. K. J. Van de Bunt;
m.s. Felipes:
1e stm. W. Hoogendijk, 2e wtk. J. D. Compriet, wnd. 3e wtk. G. R. Spijckerman, alg. sch. vakman M. R. Cordu, A. Fredriks, P. Buis, aank. sch. vakman H. Kammenga, hoofd voeding W. E. M. van Lieshout, hoofdbediende W. M. Beekman;
m.s. Ficus:
3e stm. J. R. N. Bode, 4e stm. M. A. Spoelstra, stag. stm. R. A. J. Sies, hfd. wtk. J. Visser, alg. sch. vakman R. Bakker, aank. sch.



In Memoriam

Wij ontvingen het droeve bericht dat scheepsvakman I

Jesús Gonzalez Davila

op 6 augustus 1982 te Vigo is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 56 jaar. Laatstelijk deed hij dienst aan boord van het s.s. 'Marinula', van welk schip hij op 2 juli 1982 werd afgemonsterd. Hij was pas korte tijd ziek en zijn heengaan kwam voor ons geheel onverwachts. Wij verliezen in hem een zeer gewaardeerd medewerker, doch op de eerste plaats gaan thans onze gevoelens van medeleven uit naar zijn vrouw en kinderen. Mogen zij de kracht vinden om dit zware verlies te kunnen dragen.

Nos encontramos en el triste deber de comunicarles que el señor

Jesús Gonzales Davila

maniobrista especializado, falleció el 6 de agosto de 1982 en Vigo a la edad de 56 años. Ultimamente prestaba servicios a bordo del vapor 'Marinula', de cuyo buque desembarcó el 2 de julio de 1982. Se encontraba de baja desde hace poco tiempo, pero sin embargo de esto su desaparición llegó para nosotros totalmente inesperada. En Jesús Gonzalez Davila hemos perdido un compañero muy apreciado y compartimos de veras la aflicción de su esposa e hijos. Ojalá encuentren fuerzas para poder sobrellevar tan dolorosa pérdida.

In Memoriam

Op 30 juli jl. is overleden de heer **C. Schaap**, oud-gezagvoerder. De Heer Schaap verliet de dienst der maatschappij op 1 september 1954 na 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 77 jaar.

Op 3 augustus jl. is overleden de heer **J. L. Leijerweert**, oud-gezagvoerder. De heer Leijerweert verliet de dienst der maatschappij op 30 juni 1962 na ruim 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 71 jaar.

Op 11 augustus jl. is overleden de heer **G. C. H. Dijkstra**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Dijkstra verliet de dienst der maatschappij op 1 april 1962 na 34 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

s.s. Onoba:

4e stm. F. de Heer, radio-off. B. P. Vogels, 3e wtk. P. van Noord, wnd. 4e wtk. H. Bubberman, 5e wtk. P. A. van Tilborg, sch. vakman 1w R. Croese, hoofd voeding F. Tullmann;

s.s. Sepia:

2e stm. J. B. Winkelhuis, stag. stm. P. J. E. Dekker, H. de Haan, H. R. Veerman, 2e wtk. J. Hensbroek;

s.s. Tagelus:

stag. stm. R. H. Wagenaar, 3e wtk. G. W. Goethals, stag. wtk. J. H. M. van Bussel;

s.s. Vitrea:

2e stm. B. M. Stubbe, 3e stm. L. M. P. Out, stag. stm. T. J. H. M. van den Aarssen, P. T. Graaf;

s.s. Zafra:

1e stm. A. H. van Haften, hfd. wtk. H. L. de Koning, 5e wtk. R. T. M. Wilmering, stag. wtk. J. de Vries, A. Wagner, sch. vakman 2w

L. Nunnikhoven, J. H. Steur, hoofd voeding C. P. Hoogesteger;
s.s. Zaria:
4e wtk. M. J. Hoekman;

Uit dienst getreden:

4e stm.: D. Reefman;
5e wtk.: J. Vink, A. de Vries;
sch. vakman 2w: C. Koert;
sch. vakman 2w: J. H. Wisse;

Overplaatsing:

4e stm.: J. F. A. Heeren - S.N.I.
4e stm.: N. T. Witte - S.N.I.

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: H. Ammerlaan, J. de Boer;
'B': E. Meijer, B. van den Ban;

vakman H. Jacobs, bediende J. Wilhelm;

m.s. Flammulina:

gezagv. M. de Graaf, 2e stm. C. B. Slieker, stag. stm. M. Scholten, alg. sch. vakman F. F. Beekhuis;

m.s. Fossarina:

gezagv. F. A. Visser, 1e stm. G. W. Geesink, 4e wtk. H. G. Besselink, stag. wtk. J. P. Schrijver, alg. sch. vakman D. van Eenige, J. W. P. Grommen aank. sch. vakman M. Eeken, aank. sch. gezel a/w W. Pannekeet;

m.s. Fossarus:

radio-off. T. Neutel, wnd. 4e wtk. W. H. Kuyper, alg. sch. vakman J. R. van Engel, M. A. Oosterhof, sch. kok W. N. Top, bediende J. M. M. Behle;

m.s. Fulgur:

1e stm. J. Broekmeyer, wnd. 3e stm. J. A. Valk, 4e stm. A. D. N. Smith, radio-off. M. van Buren, 4e wtk. A. W. J. Beunis, stag. wtk. H. B. Stratman, alg. sch. vakman M. L. Delhaye, A. van der Windt, aank. sch. gezel a/w A. Quist, hoofdbediende F. G. Olde Wolbers;

m.s. Fusus:

1e stm. D. C. Tazelaar, 3e stm. H. E. Becht, hfd. wtk. C. de Witte, 2e wtk. J. H. Burger;

s.s. Kylix:

1e stm. W. C. Padmos, 2e stm. J. Kistemaker, stag. wtk. C. P. Weyland, H. L. H. Timmermans, sch. vakman 2w J. A. Dekker;

s.s. Laconica:

gezagv. H. G. Willemsen, 2e stm. L. A. H. Vader, stag. stm. E. G. J. Hekkers, A. H. A. G. Laurant, hfd. wtk. J. L. van der Rijst, stag. wtk. J. Fidler, C. E. L. N. Warmerdam, sch. vakman 2w J. J. M. van den Beld, hoofd voeding A. Onderstal;

s.s. Latia:

gezagv. A. C. Weide, 3e stm. W. H. Nibbelink, stag. stm. K. van der Linden, stag. wtk. G. de Graaf;

s.s. Macoma:

2e stm. N. C. M. Jonker, wnd. 3e wtk. A. van der Ster, sch. voorman T. H. van Vlijmen, sch. gezel a/w H. N. Dekker, hoofd voeding J. H. A. J. Orie;

s.s. Marinula:

radio.off. J. D. Dieker, stag. stm. P. van Beveren, H. Grootjans, stag. wtk. C. E. L. Deug, E. J. M. Mierop;

m.s. Niso:

3e stm. C. J. M. Roels, 2e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. K. Kleyn, stag. wtk. T. Franssen;

s.s. Ondina:

1e stm. F. J. Kronenberg, 2e stm. A. L. M. Nagelkerke, 4e stm. E. Barsingerhorn, stag. stm. P. J. B. de Jong, radio-off. L.

Toutenhoofd, wnd. 3e wtk. P. E. Statema, 5e wtk. R. de Vries, stag. wtk. S. Hielkema, H. L. Turenhout, sch. vakman 2w C. G. J. Broeders, D. Kwakkel, hoofd voeding C. van der Waal;

Met pensioen:

hfd. wtk.: H. W. van Diepen;

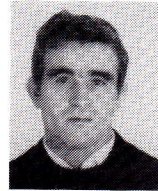
Aangesteld als:

sch. vakman 1w: F. D. P. Croes;



M. de Graaf
per 17 mei 1982 aangesteld als gezagvoerder en op 28 juli 1982 belast met het commando over het m.s. 'Flammulina'.

Onze vlootjubilaren:



G. Comesana Fernandez:
sch. gezel a/w;
10 jaar op 22.07.82;



H. Kuyper
hfd. wtk.
25 jaar op 07.10.82



Interne mutaties

M.i.v. 1-8, Mw. M. J. Peiman van DFP/1, administratief assistente naar DFP/3 assistente algemene zaken

Geboren

20-7-1982, Niels, zoon van de heer en mevrouw Oppelaar-Schoone, DFMD

SCHOON SCHIP



Onze collega's in het Londense kantoor zaten in juli goed in de problemen. Door de spoorwegstaking, de zoveelste, moesten enkele duizenden forensen op andere dan de gebruikelijke wijze het Shell Centre zien te bereiken. Totaal 38 bussen werden door Shell gehuurd om de vele collega's die rondom Londen wonen, de helpende hand te reiken. Anderen namen de auto, ondanks de enorme drukte op de wegen; zij pikten dan onderweg zoveel mogelijk collega's op afgesproken

plaatsen op. Maar er waren vijf kantoorcollega's die, als lid van de roeiclub van Lensbury, hun heil op het water zochten. Elke morgen kwamen zij in een snelle 5-persoons boot naar de trappen van de Royal Festival Hall, naast het Shell-Gebouw. Vervolgens werd de boot op de schouder genomen en naar kantoor gedragen, alwaar de heren hun sportieve kleding wisselden voor kleding die meer gebruikelijk is in het Shell Centre. Ze zagen er dus beslist niet uit als in de tekening hierboven is weergegeven.

Kortingsregeling Vrij Uit wintervakanties

Eind augustus zijn twee wintergidsen van Vrij Uit Vakantieverblijven verschenen: één voor de wintersporter en één voor de vakantieganger die niet de sneeuw zoekt, maar een bestemming in de Benelux, in het warme zuiden of een weekendje in één van de Europese steden. Deze gids(en) – 'Wintersport' en/of 'Weekend-weg' – kunnen door Shell-medewerkers en gepensioneerden worden aangevraagd bij de Shell-verzendcentrale 'De Handel' in Den Haag. Dat aanvragen moet telefonisch gebeuren via nummer 070-882200.

Korting

Zoals gebruikelijk zullen de in actieve dienst zijnde en gepensioneerde Shell-medewerkers kunnen profiteren van een kortingsregeling: 9% op het boekingsbedrag. Om hiervoor in aanmerking te komen moet men echter gebruik maken van een speciaal boekingsformulier voor Shell-personeel. Dit Shell-boekingsformulier zal los met de gidsen worden meegestuurd. Men kan dus alleen voor de korting in aanmerking komen indien het Shell-formulier volledig ingevuld naar Vrij Uit



wordt gestuurd. Zoals ook voorgaande jaren het geval was zal de korting achteraf worden terugbetaald. In eerste instantie moet dus de volledige reissom worden voldaan. Voor informatie en telefonische boekingen kan men terecht bij Vrij Uit via het telefoonnummer 02968-1300. Telefonische boekingen moeten dan nog wel worden bevestigd door het insturen van het eerder vermelde Shell-boekingsformulier. Voor diegenen die reeds in het bezit zijn van de Vrij Uit gids, zijn de Shell-boekingsformulieren ook los verkrijgbaar bij de Shell verzendcentrale 'De Handel' en bij DFP/1 Kamer 6.06 toestel 6156. Iets over de Vrij Uit gidsen zelf: de wintersportgids omvat wintersportreizen naar Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk en Duitsland, touringcarvervoer naar Oostenrijk en Zwitserland. Nieuw is de mogelijkheid ook voor de wintersportvakantie een 'vakantie-op-maat' te kiezen. De 'warme' wintergids bevat informatie over weken, weekends en midweekarrangementen in Nederland, België en Duitsland; bestemmingen in Spanje, ook met touringcarvervoer en een stedenprogramma in Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Engeland. Nieuw is de mogelijkheid een vliegreis naar Londen of Parijs te boeken, evenals het boeken van een bootreis naar Londen. Samen leveren de gidsen 136 pagina's informatie voor winterse vakanties; daarvan zijn er 72 besteed aan de wintersport.

DUS:

- gids(en) telefonisch aanvragen

via 070-882200

- het speciale Shell-boekingsformulier gebruiken voor het boeken van de vakantie (telefonisch boeken bij Vrij Uit mag ook, maar wél bevestigen via het Shell-formulier)
- het speciale Shell-formulier is ook los verkrijgbaar bij de Shell verzendcentrale 'De Handel' of bij de Sectie DFP/1

De achterkant van het gelijk

In dit blad trachten wij altijd zo eerlijk mogelijke voorlichting te geven. In dit licht bezien dient onderstaande brief ook te worden gelezen, die wij – uiteraard ongevraagd – ontvingen en met toestemming van de schrijfster, echtgenote van een zeevarende, plaatsen.

Geachte redactie,

U schrijft in de laatste nummers van Schip en Ka over hoe ex-zeevarenden hun draai in een walbaan gevonden hebben. Dit is volgens mij met de bedoeling om reclame te maken om ook aan de wal te gaan werken. Het is ook niet zo slecht, het ligt aan het werk! Toch wil ik u een ander geluid laten horen. Mijn man had ca. 8 jaar gevaren (bij STBV), is toen aan de wal gaan werken. Eerst bij Shell Nederland Raffinaderij. Later bij De Schelde in Vlissingen.

Op een gegeven moment merkten wij bij m'n man, dat er iets was. Hij ging er slecht uitzien, voelde zich niet lekker, etc. De boulevard, waar hij tijdens

SCHOON SCHIP

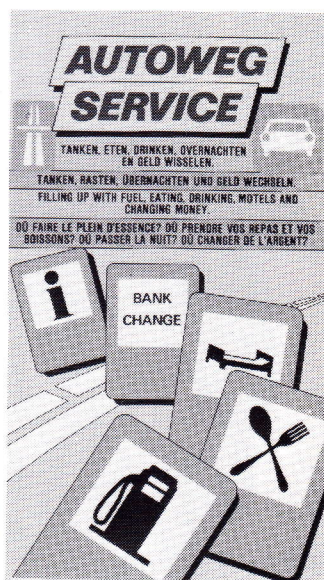
verlof graag eens heen ging om de schepen de Schelde op en af te zien varen, meed hij angstvallig. Na geruime tijd kwamen wij er achter dat de oorzaak zijn heimwee naar het varen was. Er is heel wat gepraat voordat hij weer solliciteerde. We hadden toen een zoon van 1 jaar. Dat maakt het besluit toch niet gemakkelijker. We hebben toch de knoop doorgehakt. Ook omdat onze kinderen nu niets anders kennen dan een zeevarende vader en gezond! Het is een goede stap geweest. De eerste reis was niet altijd gemakkelijk. Een grote overgang: van pompman naar wachtassistent. Maar hij was weer

in z'n element. En is dat ca. 2½ jaar later nog! Wat wil je nog meer? Ikzelf heb me in 't begin direkt aangesloten bij de Stuurgroep Gezinskontakt Zeevarenden. Problemen, probleempjes? Ach, die zijn er altijd wel! Niet alleen bij ons trouwens. Nee, ik kan niet zeggen dat wij spijt hebben van deze stap. Ondanks dat de oudste papa mist. En misschien scheelt het ook, dat ik van jongs af aan geïnteresseerd ben in de scheepvaart. Alhoewel ik er nu iets anders tegen aan kijk. Het heeft z'n nadelen, maar er zijn ook veel voordelen. Dit andere geluid wilde ik u toch ook graag eens laten horen.

Brochure Autoweg-service ontstond met hulp van oliemaatschappijen

Op woensdag 30 juni jl. presenteerde de Stichting Motorwegverkeer Service in Motel Maarsbergen de kersverse brochure 'autoweg service'. Deze brochure, in feite een kaart van Nederland, opgevouwen tot een handig zakformaat, verschaft informatie over de lokaties van benzinstations, restaurants, motels en grenswisselkantoren langs de Nederlandse autosnelwegen, met daarbij de openingstijden. De tekst is internationaal gericht en dan ook in vier talen gesteld. De brochure is een gezamenlijk service-project van de oliemaatschappijen, wegrestaurants, motels en grenswisselkantoren. Speciaal voor de totstandkoming ervan werd de 'Stichting Motorwegverkeer Service' in het leven geroepen. De voorbereidingen begonnen reeds vier (!) jaar geleden; het duurt lang

om de grote, logge organisaties die er mede bij betrokken zijn, te activeren. Uiteindelijk resulteerde alle gedane moeite in een uniek stukje samenwerking tussen de overheid – in de vorm van Rijkswaterstaat – en het bedrijfsleven. Naast informatie over de verkrijgbaarheid van motorbrandstoffen, consumpties, logies, vreemde valuta en andere geldzaken verschaft het boekwerkje inzicht in zaken als bewegwijzering, verkeersregels, snelheidsvoorschriften en hulpverleningsmogelijkheden bij pech onderweg. De vragen 'wie, wat, waar, hoe en wanneer' worden in een enkele oogopslag beantwoord. 'Autoweg-service' is inmiddels – sinds 1 juli – gratis verkrijgbaar bij de tankstations, wegrestaurants/motels en grenswisselkantoren. De totale oplage bedraagt 1,1 miljoen



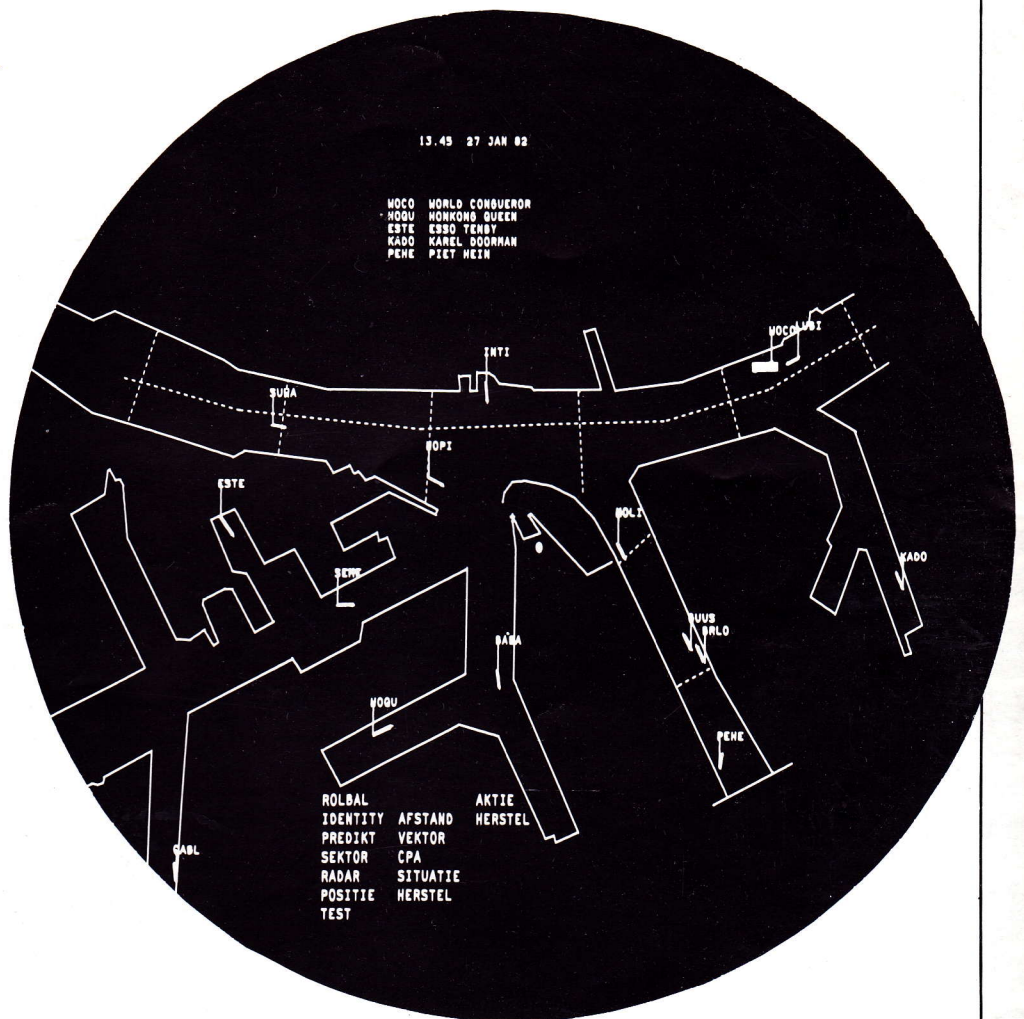
exemplaren. Het ligt in de bedoeling ieder jaar een herdruk uit te brengen. De eerste exemplaren van 'Autoweg-Service' zijn op 30 juni door de voorzitter van de Stichting Motorwegverkeer Service, de heer C. B. Verhoeff, overhandigd aan de staatssecretaris van Economische Zaken, de heer P. H. van Zeil. De heer Van Zeil deelde op zijn beurt enkele exemplaren uit aan daartoe uitgenodigde weggebruikers uit Nederland, Engeland, Duitsland en Frankrijk. Aanleiding voor het tot stand komen van de brochure was, aldus de staatssecretaris, een steeds groeiende stroom van klachten die het Nationaal Bureau voor Toerisme binnen kreeg van buitenlandse autotoeristen. Deze betroffen het ontbreken van dagen nachtservice bij langs de snelwegen gevestigde bedrijven. Het niet geven van service op nachtelijke uren was – en is – in de meeste gevallen een direct gevolg van een toenemende tendens naar vernielzucht, intimidatie en criminaliteit – wat in veel gevallen het 's nachts werken langs verlaten wegen ernstig kan bemoeilijken. Een automobilist of vrachtwagenchauffeur die in de nacht ergens voor een gesloten deur staat, is in veel gevallen een verloren gast. Dat beseffen de betrokken bedrijven ook, en men vond een uitweg in het bieden van een zo goed mogelijke voorlichting aan de weggebruiker. De heer Van Zeil kende in zijn toespraak ook een zeker toeristisch belang toe aan de

brochure, en stelde dat 'een belangrijke informatiebron aan het bestaande voorlichtingsmateriaal wordt toegevoegd'. Hij constateerde ook – met waardering – dat 'een project dat toch aardig in de papieren loopt en nauwelijks commercieel getint is te noemen, tot stand werd gebracht door een forse financiële bijdrage van alle betrokkenen'. Waarbij aangetekend mag worden – al deed de staatssecretaris dat zelf niet – dat het leeuwendeel van die financiële bijdragen afkomstig was van 's lands twee grootste oliemaatschappijen Shell en Esso. In feite zelfs vrijwel de totale financiering. Het ontwerp van de brochure/kaart werd geleverd door Shell's reclamebureau Ogilvy & Mather in Amsterdam. Een aardig detail aan de kaart in de brochure is, dat slechts één van de elf deelnemende oliemaatschappijen niet met de letterlijke naam maar slechts met het embleem staat vermeld. U mag raden welke.

Excellent performance

Deze woorden werden gebruikt in de brief die wij onlangs ontvingen van Shell International Marine in Londen. Hiermede werd gedoeld op de verrichtingen van de voor het Tunirex-project geselecteerde STBV-mensen tijdens hun trainingsperiode in Aberdeen. Deze groep ontvangt thans verdere instructie op de werf in Frankrijk waar de 'Murex' wordt verbouwd. Wij citeren verder uit SIM's brief: 'their efforts in the Chantiers Navals de la Ciotat Yard are highly appreciated.' Met andere woorden: we kunnen trots op ze zijn!

Afb. 3: Dit beeld, ontdaan van allerlei overbodigheden, staat de verkeersbegeleider ter beschikking. Het is door de computer gemaakt. Niet alleen de posities van de schepen zijn onmiddellijk af te lezen, ook hun namen!



vervolg van pag. 7

dienstverlening vond niet alleen plaats tijdens mistperiodes, maar werd uitgebreid tot een volcontinu-dienst. De taak van de verkeersbegeleider bestaat uit het geven van informatie en advies aan individuele schepen en het doorgeven van bindende aanwijzingen. Ergonomische studies hebben aangetoond, dat de radarwaarnemers tijdens drukke perioden te zwaar worden belast. Het interpreteren van het radarbeeld, het vasthouden van de identiteit van elk echo en het doorgeven van de noodzakelijke informatie aan de schepen, vormen zo'n zware mentale belasting, dat de kwaliteit van de dienstverlening kan afnemen. Zonder speciale maatregelen zou dit probleem in de toekomst ernstige proporties aannemen, omdat binnenvaart in toenemende mate aanspraken maakt op begeleiding. Op het ogenblik is de dienstverlening grotendeels tot de zeevaart beperkt. Na invoering van het

nieuwe systeem zal ook de binnenvaart begeleiding kunnen krijgen. Het doelvolgsysteem geeft de verkeersbegeleider een ongestoord beeld. Van groter belang is echter het vermogen van het doelvolgsysteem de scheepsidentiteit te blijven vasthouden. Zodra een binnenkomend zeeschip zich voor het eerst meldt, zal de verkeersbegeleider het met behulp van een systeem van radiopeilontvangers identificeren. De identiteit zal automatisch worden vastgehouden terwijl het schip door de haven vaart.

De beelden die dan de verkeersbegeleiders worden getoond bevatten identiteitscodes van de passerende schepen, zodat men zich moeiteloos een beeld van de bestaande verkeerssituatie kan vormen (afbeelding 3). De verkeersbegeleider kan zich op zijn eigenlijke taak concentreren: het analyseren van de verkeerssituatie, zodat hij varende schepen informatie en advies kan geven.

Verkeerssectoren

Het gebied dat een persoon tijdens druk verkeer aan kan is als criterium genomen voor het verdelen van het havengebied in sectoren. Zo zal men tot een verdeling in 12 sectoren komen. Elke sector heeft zijn eigen radiokanaal. Tijdens zijn passage door de haven wordt een schip van de ene verkeersbegeleider aan de volgende overgedragen door het schip te verzoeken naar een ander radiokanaal over te schakelen. Het informatieverwerkend systeem licht de verkeersbegeleiders in over de op handen zijnde komst van een schip in hun sector. Wanneer eind 1985 het nieuwe systeem operationeel is, zullen de schepen die Rotterdam aanlopen verzekerd zijn van dienstverlening vanuit een modern systeem, gebaseerd op de kennis van de afgelopen 25 jaar. Hierdoor zal de haven van Rotterdam voor de komende decennia van een nog grotere veiligheid en efficiency verzekerd zijn dan nu reeds het geval is.