

SCHEEP



19e jaargang
nummer 8
april 1980

ENTIKA



**Jaar van het kind
afgesloten**



**Is rijden op diesel of LPG
echt voordeliger?**

SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Negentiende jaargang no. 8
april 1980

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

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

Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Vormgeving
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Afscheid	4
Energieprobleem is grote uitdaging	5
OR-vloot	6
Vele kleintjes maken één grote	10
Passagieren bij de Arabieren	12
Het komt er aan ...!	14
Is rijden op diesel of LPG echt voordeliger!	16
Bedrijfspensioenfondsen voor de koopvaardij	19
Schoon schip	20
Personalía	22
Jaar van het kind afgesloten	24

Zuidelijk Afrika blijft in het nieuws

Teneinde Shells aanwezigheid in Zuid-Afrika nogmaals toe te lichten, onderstaand een korte samenvatting van reeds vroeger kenbaar gemaakte standpunten.

Shell en Zuid-Afrika

Shell vindt apartheid verwerpelijk en steekt dit niet onder stoelen of banken. Al verschillende malen is deze mening duidelijk uitgesproken. Onder andere tijdens de algemene aandeelhoudersvergadering van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij in 1978.

Tegenover de opvatting van degenen, die terugtrekking van vestigingen van buitenlandse bedrijven eisen, staat de mening, dat de afschaffing van de apartheid op vreedzame wijze en van binnenuit moet gebeuren. Daarbij kan en moet een belangrijke rol worden gespeeld door bedrijven, zoals Shell, die in hun vestigingen een personeelsbeleid voeren, dat gelijke behandeling voorstaat voor alle rassen.

Zulke bedrijven hebben door hun veelvuldige contacten in de gehele samenleving een gunstige invloed op het samengaan van de verschillende rassen in een atmosfeer van sociale vooruitgang. Dit standpunt wordt gedeeld door Shells blanke en niet-blanke werknemers in Zuid-Afrika en

door een aantal vooraanstaande zwarte leiders.

Zij vinden het van veel belang, dat in zakelijke organisaties in het land zelf metterdaad wordt aangetoond, dat de samenleving beter kan functioneren zonder apartheid. Shells houding wordt dan ook door velen beschouwd als een voortdurende steun om rassengelijkheid ook op andere terreinen van de samenleving op vreedzame wijze te bereiken.

In de keus tussen harde confrontatie enerzijds en vreedzame verandering van binnenuit anderzijds wordt, zonder enige twijfel, de voorkeur aan die vreedzame verandering gegeven.

Geheel overeenkomstig dit reeds lang door Shell gehuldigde standpunt voert Shell South Africa een principieel beleid van gelijke behandeling voor werknemers, zonder onderscheid naar huidskleur, ras, geslacht of godsdienstige overtuiging. Dit feit wordt algemeen erkend.

Shell kan zich vinden in de EEG-gedragscode voor ondernemingen met belangen in Zuid-Afrika en rapporteert jaarlijks over de toepassing ervan aan de Britse en de Nederlandse overheid.

Tenslotte is ook belangrijk, dat Shell South Africa zich verantwoordelijk weet voor 2300 personeelsleden, van wie ruim 40% niet-blank is.

Dodenherdenking

Op zondag 4 mei a.s. zullen in de hal van het Centraal Kantoor, Den Haag, onze collega's herdacht worden die in de Tweede Wereldoorlog om het leven kwamen en wier namen vermeld zijn op de in de hal aangebrachte panelen. De herdenking begint om 12.00 uur.

Persoonlijke ongevallenverzekering

In de publicatie over de persoonlijke ongevallenverzekering die in de december-editie verscheen, deelden wij mede, dat de deelnemers in het eerste kwartaal van 1980 een nieuw „Bewijs van persoonlijke ongevallenverzekering" konden verwachten. De inhoud van dit bewijs is geheel aangepast aan de huidige verzekeringsvoorwaarden. Dit nieuwe bewijs zal nu binnenkort aan de huisadressen worden gezonden.

Formeel kan worden gesteld, dat deelnemers slechts zijn verzekerd indien de premie is voldaan. Deelnemers wordt daarom aangeraden na te gaan of de premie inderdaad in de salaris/gagespecificatie over december is ingehouden. Mocht dit niet zijn gebeurd dan dienen zeevarenden

contact op te nemen met de sectie DFP/3, tel. 010-696110, en walpersoneelsleden met PRS/i, Mw Homan, kamer 16.18, toestel 6769.

Ten slotte worden deelnemers die op huwelijksvoorwaarden zijn getrouwd verzocht om, in verband met hun speciale situatie, contact op te nemen met bovengenoemden.

Directiemutatie S.N.R.

In verband met zijn pensionering eind april 1980 zal Ir. G.M. Baars op 15 april aftreden als directeur van Shell Nederland Raffinaderij B.V. Met ingang van dezelfde datum zal Ir. H.H. Lemij, voorheen refinery manager van de Durban Refinery in Zuid-Afrika en managing director van de South African Petroleum Refineries Ltd, benoemd worden tot directeur van Shell Nederland Raffinaderij B.V.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1587	21.2.80	Sextanten (PCOR)
1589	29.2.80	Lub. oil turbo T78 (PCOR)
1590	29.2.80	Koersen (PCOR)
1591	7.3.80	Overlegvergaderingen vloot-O.R. (PCOR)

Afscheid

Op maandag 28 april a.s. om 16.00 uur, zal in de Spiegelzaal op de 2e etage van het Shell-Gebouw in Rotterdam voor de scheepsgezellen die recentelijk of zeer binnenkort de dienst 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. Wij rekenen natuurlijk zeker op de komst van met verlof zijnde scheepsgezellen, woonachtig in en rond Rotterdam.

Afscheid wordt genomen van:

Vakman 1 J. Brobbel, voorman I. Dijker, voorman H.L. Klop, s.a.w.'s E.M. Meijer en M. Oliemans, voorman P. Sloover, hovo's A.A. Turkenburg en F.B. Wayers en hoofd bediende L.J. Wulder.

Liberiaanse diploma's

Aangezien een niet onaanzienlijk deel van de schepen van onze vloot onder Liberiaanse vlag vaart, zijn wij er reeds jaren geleden toe overgegaan voor al onze officieren met zelfstandige wachtbevoegdheid een Liberiaans diploma aan te vragen. En omdat deze diploma's bovendien steeds om de vijf jaar vernieuwd moeten worden en bij het verkrijgen van een hoger Nederlands diploma ook een hoger Liberiaans equivalent moet worden aangevraagd, is met deze hele kwestie zo langzamerhand binnen de walorganisatie een dagtaak voor een medewerker weggelegd.

Wij van onze kant hebben er steeds zorg voor gedragen dat aan boord van alle schepen wat de diploma's voor de officieren betreft aan de eisen van de Nederlandse wet wordt voldaan. Waarmee ook de Liberiaanse wettelijke voorschriften geheel worden gevolgd.

Nu blijkt er o.a. met de diplomering op Liberiaanse schepen in het algemeen in het verleden nogal onzorgvuldig te zijn omgesprongen, wat voor de autoriteiten aanleiding is geweest de controle op dit en op vele andere gebieden aanzienlijk te verscherpen.

Als een nieuwe richtlijn geldt nu sedert 1 maart jl. (wat pas 5 maart onder onze aandacht werd gebracht!) dat alle officieren aan boord van de Liberiaanse schepen hun originele Liberiaanse diploma steeds voorhanden moeten hebben. Een kopie van een aanvraag voor een diploma wordt dus niet meer geaccepteerd.

Mogen we een ieder nog eens dringend vragen bij tewerkstelling op een schip

onder Liberiaanse vlag steeds zijn Liberiaanse diploma mee te nemen? En let U er zelf ook op of dit het goede diploma is en ook of het niet verlopen is (ouder dan 5 jaar) of tijdens de e.v. dienstperiode gaat verlopen. Als er iets niet klopt, waarschuwt U ons dan tijdig (toestel 6122). Wij van onze kant trachten de zaak steeds voor elkaar te hebben, maar bijdragen van Uw kant hieraan worden op prijs gesteld.

CNOOKS-leden (en aspirant-leden) opgelet!

Zoals uit de aan leden verzonden uitnodiging blijkt, is er op 26 april a.s. een grote reünie van de Club in Restaurant „Engels” – vlakbij het Centraal Station, in Rotterdam. Ditmaal zonder echtgenoten, maar toch een gelegenheid om elkaar weer eens te ontmoeten. Het bestuur van de Cnooks rekent op Uw aller komst, zo tegen elven!

Maar wie ook van harte welkom zijn, zijn al degenen die wel inmiddels zijn

gepensioneerd, doch nog geen lid zijn van de „Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen van de Koninklijke/Shell”. Dit is de kans bij uitstek om eens kennis te maken, of beter gezegd: om de kennismaking met oud-collega's te hernieuwen. En wilt U tevoren toch wat meer bijzonderheden over deze reünie of over een eventueel lidmaatschap, bel dan even naar Mw Van Heck-Koot, de secretaresse van de Cnooks, bereikbaar onder 010-696003.



Technische Dienst

Bij gelegenheid van de afscheidsreceptie van Hr. De Klerk op 14 maart jl., waren heel wat oudgedienden van de vroegere Technische Dienst op de Westerkade bijeen. We schoten er een plaatje van, omdat het zo zelden is dat collega's uit de jaren vlak na de oorlog – en dan nog wel van één afdeling – aldus kunnen worden verenigd.

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
s.s. Capiluna
m.s. Cinulia
m.s. Crania

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma
m.s. Dione
m.s. Dosina

m.s. Felania
m.s. Felipes
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
s.s. Meta
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

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

AFSCHEID

Het zal even wennen zijn . . .

En dat in dubbele betekenis. Want niet alleen zal het voor het walpersoneel wennen zijn om Meindert de Klerk niet meer achter z'n bureau te zien zitten, evenzeer zal deze net gepensioneerde collega eraan moeten wennen om niet meer de dagelijkse gang naar het Shell-Gebouw te behoeven maken.

De Klerk, wiens afscheid werd gevierd op 14 maart jl., is een van die walcollega's die nimmer aan de weg timmerde. Vierendertig jaar lang zat hij, administratief, in de reparatiesfeer. Nu was hem die taak als het ware op de huid geschreven. Dit soort werk verrichtte hij trouwens al voordat hij in 1946 bij de toenmalige Technische

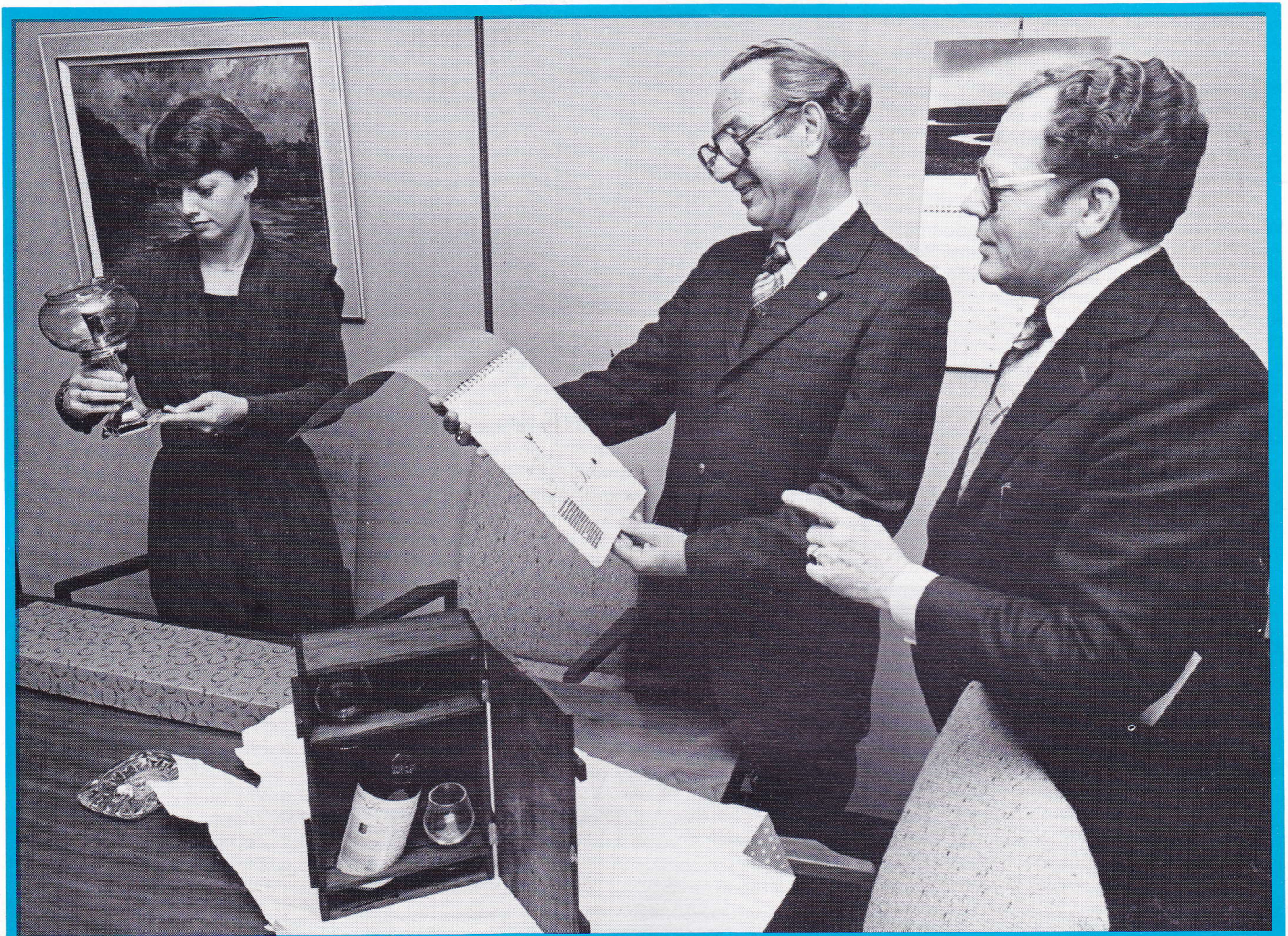
Dienst op de Westerkade begon. Hij had namelijk daarvoor al jaren gewerkt bij de werf Wilton, waar hij belast was met uitgaande rekeningen. Juist die ervaring leidde er toe, dat hij bij de Technische Dienst in de reparatie-/onderhoudssectie werd geplaatst. En ook al werd die Technische Dienst in de vijftiger jaren opgeslokt door onze rederij (toen nog onder de naam N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona'), hij bleef stoeien met rekeningen, maar nu inkomend. Steeds gecompliceerder, want ook de behandeling hiervan evolueerde met de veranderende tijd.

Zijn hulpvaardigheid, gekoppeld aan zijn bescheidenheid, kortom zijn hele persoon, oogstte zoveel waardering, dat degenen die zich met de organisatie van zijn afscheid hadden belast, in de problemen raakten. Het bijzonder grote aantal bijdragen was namelijk vrij moeilijk

om te zetten in een geschikt cadeau. En hij liet zelf niet veel los wat betreft openstaande posten op zijn verlanglijst. Het kostte daarom enige inventiviteit om de juiste keuze te doen. Uiteindelijk werd het een fraai weerstation, met kwarts-klok, het geheel gevat in donker mahonie. Daarbij – om ook zijn vrouw te betrekken in de waardering die er was voor zijn jarenlange inzet – een combinatie van kaarsenstandaard en rookverdrijver, uitgevoerd als een sier-element. Nog was de totaal-som niet op, zodat besloten werd het restant te besteden aan een fles bijzonder goede cognac.

Meindert wenste geen toespraken, wilde zelf ook niet spreken. Maar dat hij op die manier toch zo zeer werd bedacht en zovelen zijn afscheid bijwoonden (waaronder oud-collega's van de Technische Dienst!), was voor hem een grote verrassing. Op de vraag wat hij nu gaat doen, bleef hij het antwoord schuldig. Nee, toch niet geheel. In ieder geval niet meer werken, dus geen rekeningen meer, zo verzekert hij ons. Wel veel lange wandelingen maken, een tijdbesteding die hem bijzonder goed ligt en waar hij nu alle gelegenheid voor heeft.

Op zijn nadrukkelijk verzoek brengen wij bij dezen zijn dank nog over voor alle collegialiteit en voor het afscheidsgeschenk aan degenen die hij niet meer persoonlijk heeft kunnen bedanken.



'Energieprobleem is grote uitdaging'

„Het energieprobleem vormt de grootste uitdaging waar de wereld in de jaren tachtig mee te maken krijgt. De komende tien jaar zullen dan ook op geen enkele manier te vergelijken zijn met de vijftig jaar die net achter ons liggen.” Aldus Group Public Affairs co-ordinator Keith Mackrell. Hij verklaarde met deze uitspraak tevens de titel van zijn lezing („the challenge of the eighties”), die hij op 21 februari in Oostduin hield. Mackrell gaf zijn uiteenzetting samen met Tom Hart, Group Planning co-ordinator.

Voordat Mackrell aan zijn deel van de lezing begon, verduidelijkte Tom Hart de achtergronden van Plannings huidige denkbeelden. „We zien de jaren tachtig vrij duidelijk voor ons”, zo zei hij. „Het huidige energieverbruik in de landen buiten de communistische gebieden (de zgn. WOCA-landen) bedraagt, omgerekend in olieconsumptie, zo'n honderd miljoen barrels per dag. 30% hiervan is olie afkomstig uit OPEC-landen. De OPEC-olie is de marginale energietoevoer van de WOCA-landen. Het komt erop neer dat juist de import van OPEC-olie van invloed is op het prijsniveau. Wanneer de olie producerende landen bereid zijn meer olie te produceren dan de consumerende landen nodig hebben, zijn de prijzen erg stabiel. Maar wanneer de vraag de productie te boven gaat, stijgen de prijzen. Deze prijsstijgingen zijn zonder meer van invloed op de interne economie van de consumerende landen. Het zal duidelijk zijn dat als we een flink stuk op het energieverbruik zouden kunnen beknootten, we veel minder afhankelijk van de OPEC-olie zouden worden.”

Daling

Voor iedere dollar die de prijs van import-olie omhoog gaat, daalt de vraag

van de WOCA-landen met 200.000-400.000 barrels per dag. „Bovendien”, vervolgde Hart, „waren de olielasten voor importerende landen in 1979 60% hoger dan in het jaar daarvoor. Iedere dollar die bij de olieprijs komt, betekent een kwart tot een half procent schade aan de economie van de landen die zijn aangesloten bij de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling. Misschien dat deze vergelijking de recente prijsstijgingen enigszins in perspectief plaatst.”

Uitgaande van dit punt heeft Planning het idee van „normale groei” in de jaren tachtig verworpen. Er is niet voldoende energie voorhanden om een normale groei te bewerkstelligen. „Oliemaatschappijen zijn zich meer dan ooit bewust van de noodzaak om tot een coherente energie-strategie te komen”, zei Hart. Vervolgens ging hij nader in op de plannen die oliemaatschappijen met het oog op de toekomst hebben ontwikkeld.

Toekomst

Aan de hand van de voor de komende jaren geplande nieuwe energieprojecten kunnen de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van olie- en energieproductie in redelijke mate gemeten worden. Opvallend daarbij is dat van zonne-energie, een op dit moment in de gedachten van het publiek populaire energiebron, niet verwacht kan worden dat zij een serieuze bijdrage zal leveren aan het energiebeeld van de jaren negentig.

„In de komende tien jaar kan aan energie zo'n tien à zestien procent bespaard worden. Als daarnaast de consumerende landen voor een deel in hun eigen energieproductie gaan voorzien, betekent dit, omgerekend in barrels, dat de WOCA-landen ongeveer 15 miljoen barrels olie minder behoeven in te voeren”, zo besloot Hart zijn deel van de lezing.

Scenario's

Keith Mackrell startte zijn uiteenzetting met een beschrijving van twee tegengestelde toekomstbeelden (scenario's) voor de jaren tachtig: „de wereld van interne tegenstellingen”, waarbij de economie met vallen en opstaan op de huidige voet gecontinueerd wordt, en een periode van „hergestructureerde groei”, waarbij de zaken eerst slechter worden alvorens ze verbeteren. „Beide toekomstbeelden kunnen op geen enkele manier

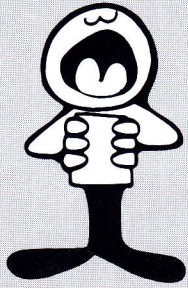
vergeleken worden met de afgelopen 25 jaar”, zei Mackrell. „Terugkijkend zullen de historici van de toekomst de jaren '45-'70 zien als een periode van buitengewoon snelle groei met een grote toename van sociale interactie. Ook zullen zij het onvermogen van gevestigde instituten om zich aan te passen aan veranderende omstandigheden, alsmede een toenemende leemte tussen werkelijkheid en individuele gewaarwording van die werkelijkheid bemerken. Economische groei is hierbij de enig bekende manier om sociale onrust te stabiliseren.”

Vervolgens benadrukte Mackrell de voordelen van „self-sufficiency” op energiegebied. De kosten die gemaakt worden zijn weliswaar hoger dan die van de OPEC-olie, maar blijven binnen de eigen economie. „Deze ont koppeling is een strategisch antwoord op een groeiend probleem”, zei hij. „Het energieprobleem vormt de grootste uitdaging waar de wereld in de jaren tachtig mee te maken krijgt. De Shell-bedrijven krijgen hierin een belangrijke rol toebedeeld. We zullen ons aan moeten passen aan, en op de hoogte moeten blijven van de veranderende omgeving met zijn grote toename van sociale interactie. In dit kader zal het voor oliemaatschappijen noodzakelijk zijn hoge winsten te maken en vooral te blijven maken. Dit om de enorme toekomstige investeringen, die nodig zullen zijn om aan de vraag naar energie te kunnen voldoen, te bekostigen. Shell dient verstandig te handelen als het gaat om de acceptatie bij overheid en publiek van onze speciale rol. Wat de communicatie tussen Shell en het publiek betreft, zie ik dit als een uitdaging.”

Energiebeeld

Volgens Mackrell zal Shell de verschillende mogelijkheden op zakelijk gebied die zich als gevolg van een veranderend energiebeeld voordoen, zo snel mogelijk moeten herkennen en aangrijpen.

„Verhoogde kapitaalsuitgaven, technische hulpbronnen en mankracht zullen nodig zijn om aan de vraag naar energie te kunnen voldoen. Later zal pas blijken in hoeverre we de jaren tachtig goed door kunnen komen. In mijn ogen echter zal Shell een belangrijke en vooral stimulerende rol kunnen spelen als het gaat om de overgang naar een herlevende en welvarende wereld op hergestructureerde energiebasis”, aldus besloot Keith Mackrell de lezing.



O.R.-VLOOT

Meer nadruk op de „Lange adem” van PLA Geén akkoord met fase 2 civiele dienst project

PLA

De uitbreiding van PLA naar 7 schepen in de loop van 1979 heeft gevolgen gehad die om bezinning vragen. Dat was in wezen de kern van de zaak zoals besproken tijdens de overleg- en O.R.-vergaderingen op 4 en 5 maart jl.

De snelle uitbouw van PLA „compleet”, dus met alle facetten ervan zoals op de „F”-klasse schepen doorgevoerd, heeft ertoe geleid dat er „kwalitatief” op een aantal deelnemende schepen een achteruitgang valt te bespeuren. Dit werd ronduit toegegeven door het hoofd van de afdeling Personeel, Cor van Dalen, die – bij afwezigheid wegens ziekte van onze directeur – bij de overlegvergaderingen de maatschappij vertegenwoordigde (en die ingevolge eerder gemaakte afspraak wat betreft wisselen van voorzitterschap, de leiding had over de 2e overlegvergadering).

Vanwege het agendapunt „Terugblik PLA” was ook Theo Westerveld, hoofd van de PLA-werkgroep, bij de doorlichting van het project aanwezig. Tevens gaf hij daarbij aan de hand van overzichten aan hoe men zich de ontwikkeling in de komende jaren voorstelt.

Niet optimaal

Juist omdat nog steeds niet voldoende „plussers” met vaarbevoegdheid naar twee richtingen (dek- én machinedienst) beschikbaar zijn, niet voldoende zelfstandig werkende scheepsgezellen met technische vaardigheid ter beschikking staan en de „continuïteit” aan boord nog niet voldoende kan worden gewaarborgd, is als gevolg van de uitbreiding tot 7 (binnenkort 8!) F-klasse schepen, de personeelspositie op enkele PLA-schepen niet optimaal meer. „Eerst uitdiepen, dan verbreden”, dat is het motto dat, wat PLA betreft, voor de komende tijd zal gelden. Een beslissing die door de O.R.-Vloot reeds was bepleit, omdat men het gevoel had dat het accent niet meer lag op de „lange adem”, maar eerder op een streefjaar: 1985. En dat is, ronduit gezegd, niet haalbaar.

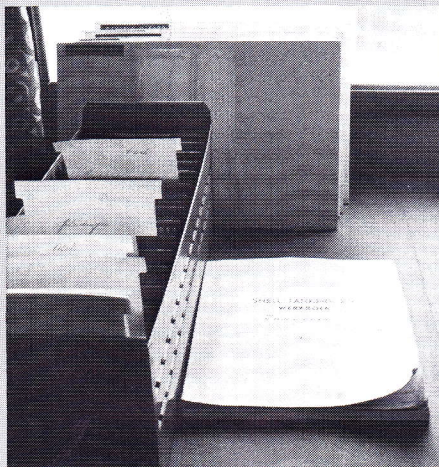
Personeelspositie

Westerveld toonde aan de hand van schema's aan hoe lang het inderdaad duurt alvorens „plussers” hun vaartijd in de verschillende rangen kunnen hebben behaald. Pas vanaf 1983 komt er een bescheiden kwantum beschikbaar, dat volledig kan worden ingezet. En het met „plussers” varen (zoals nu op bescheiden schaal op de „Flammulina” gaat gebeuren) is een essentieel onderdeel van het gehele project.

Trouwens, ook continuïteit is en blijft onmisbaar. Niet alleen voor de toprangen, omdat op den duur een meer zelfstandige rol aan deze klasse van schepen is toebedacht. Maar ook voor de andere opvarenden omdat men hun capaciteiten moet leren kennen, de mate van zelfstandigheid, enz.

Pas als men dit in de praktijk heeft vastgesteld, kan optimale werkverdeling plaatsvinden.

Het „gereedschap” om die continuïteit te waarborgen, ontbreekt echter nog ten dele in de personeelssectie op kantoor. Het is nog te veel „handwerk” met kaartjes, aantekeningen in schriften e.d. Wat nodig is (en waaraan al wordt gewerkt) is een gecomputeriseerd systeem, waarin



....de mate van zelfstandigheid kennen.....

alle vaardigheden van betrokkenen zijn ondergebracht, hun aflosdata, het moment waarop weer beschikbaar. Als door een dergelijk systeem de teams als het ware snel kunnen worden samengesteld respectievelijk aangevuld, zal die continuïteit ook beter te waarborgen zijn.

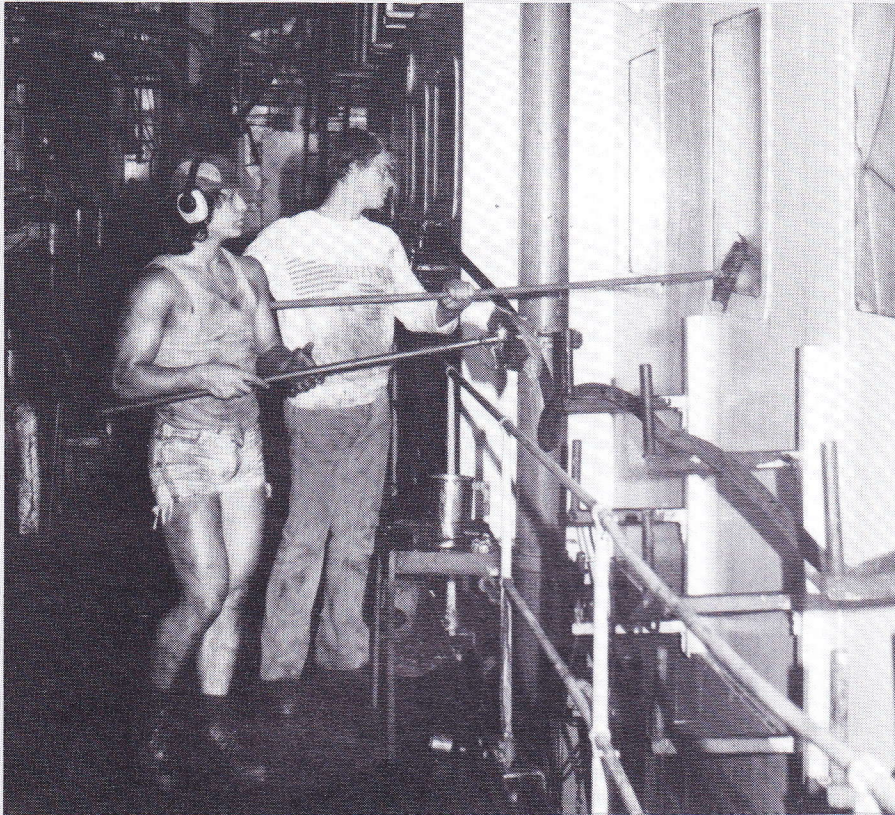
Opleiding

Daar komt nog bij dat de opleidingsschepen „Daphne” en „Macoma” nu weliswaar zo'n 40 jonge scheepsgezellen per jaar afleveren, doch dit is niet voldoende voor de zo noodzakelijke aanvulling op de **gehele**

Commissie van Dagelijkse Aangelegenheden

Zitting hierin, tot en met mei-
vergadering, hebben:
Hans Baard, John van Kesteren, Jaap
van der Pas, Nol Witten.

vloot. Bovendien zijn er duidelijk verschillen in eindresultaat waarneembaar, die geweten moeten worden aan verschil in vooropleiding. Uiteindelijk komen de jonge knapen niet alleen van LTS-en, maar ook van de opleidingsschepen „Pollux” en „Nederlander”, alsmede van de Lagere Zeevaartschool te IJmuiden. Aan door de overheid gesteunde opleiding voor geïntegreerd scheepsgezel zal altijd de voorkeur worden gegeven. Wij springen nu met onze opleidingsschepen tijdelijk in de bres, doch opname van een dergelijke training in het landelijk onderwijsbestel blijft doel. Daarin begint langzaam tekening te komen, doch alvorens dit een feit is, zullen nog wel enkele jaren heengaan. Voorlopig gaan wij dus wel door met onze opleiding aan boord, waarbij zo mogelijk de recrutering meer selectief zal moeten worden. Anderzijds blijft het probleem dat schoonmaakwerk aan boord een dusdanig deel van het werkpakket is, dat verloop onder de jongeren niet geheel zal zijn tegen te gaan. Zij zijn opgegroeid in de tegenwoordig aan de wal gangbare



opvatting dat „vuil” werk door buitenlanders moet worden gedaan en niet bestemd is voor Nederlandse vaklieden. Deze opvatting wreekt zich nu in de koopvaardij, zolang nog geen technisch adequate oplossing is gevonden voor de meer onaangename karweien.

Wat de opleiding voor „plussers” betreft: de school in Vlissingen heeft wederom toestemming gekregen dit najaar een groep in opleiding te nemen.

Personeelsvertegenwoordiging

Ter sprake kwam dus ook hoe men zich in de loop van 1980 de verdere ontwikkeling van het project „Lange adem” voorstelt. Op het daartoe gemaakte tijdschema staan b.v. cursussen leiderschap en vergadertechniek voor officieren, werkoverlegtraining voor hoofdwerktuigkundigen en discussies over taakafbakening tussen wal en schip. Een en ander was aanleiding voor de O.R.-vloot om te stellen, dat men alle begrip – en respect – heeft voor dit ambitieuze programma, doch dat hierin plannen begrepen zijn die niet beperkt dienen te blijven tot de opvarenden van PLA-schepen. Het rekensommetje 38—8 PLA is nog altijd 30 conventionele schepen. Een aantal dat er niet om liegt en evenzeer om aandacht vraagt.

Ook de in het tijdschema 1980 opgenomen discussies met officieren/gezellen gaven aanleiding tot opmerkingen. Lof omdat het tijd werd de oefening van enkele jaren geleden te herhalen, waarbij met verlof zijnde officieren van PLA-schepen gegevens en ervaringen uitwisselden.

...het probleem „schoonmaken” blijft zolang.....

Overigens: nu met officieren én scheepsgezellen.

Anderzijds was de O.R.-vloot weinig gelukkig met het voornemen om een aantal mensen uit de civiele dienst de doorgevoerde experimenten te laten bespreken. Teveel – aldus werd opgemerkt – wordt op die wijze voorbijgegaan aan de personeelsvertegenwoordiging die er al is, aan de speciale projectgroepen en commissies die juist daarvoor zijn ingesteld. Men zag er het gevaar in dat op die wijze de ideeën van de projectontwikkelaars er als het ware zouden worden doorgedrukt. En daar past de O.R. voor.

„U hebt hier een werkvloer, een doorsnee van het vlootpersoneel. Alle rangen en diensten worden door ons vertegenwoordigd. Ga nu niet ergens een paar tegels uit de vloer halen en zo Uw eigen ideeën er doorheen walsen.”

Civiele-dienst-experiment

Lag het accent in de aanvang van PLA op officieren en scheepsgezellen (en zijdelings op radio-officieren), de



civiele dienst viel er buiten. Weliswaar werd op het eerste PLA-schip – de „Fossarina” – al voorzichtig geëxperimenteerd met een andere werking, maar meer vorm kwam hierin nadat een Civiele-dienst-projectgroep was opgericht. Fase 1 van het experiment bleek echter geen succes; fase 2 zou volgens de PLA-werkgroep betere kansen bieden (De O.R. betwijfelde dit destijds ten zeerste, doch wilde een experiment niet bij voorbaat in de weg gaan staan).

Bij dit fase 2-experiment (doorgevoerd op 2 schepen) werd de civiele dienst opgesplitst in twee groepen, namelijk een onderhoudssectie (bedienden) onder de hoofdwerktuigkundige en een verzorgende sectie (hovo en kombuispersoneel) onder het scheepsmanagement. Daarbij lag het in de bedoeling de functie „hoofdbediende” op den duur af te schaffen.

Hiermee is nu geëxperimenteerd en er is veel over gepraat. Maar de resultaten blijven volgens de O.R. nog vaag. Dat het experiment zuiver „toekomst-gericht” is, zoals werd gesteld, kan best waar zijn, maar het werkt nog niet bevredigend. De PLA-commissie van de O.R. heeft het experiment nu dan ook afgewezen en de rest van de O.R.-vloot steunde deze afwijzing.

Main starting air compressor SB	3 mnd.	1.16
Flexible coupling SB	6 mnd.	1.17
term tube seal.	4 mnd.	1.18
settingbakken	3 mnd.	2.01
Antennes	3 mnd.	2.02
SAL-log	3 mnd.	2.03
Nautische bibliotheek	6 mnd.	2.04
Navigation lights/christmas tree	6 mnd.	2.05
Power pack pump SB-forward	6 mnd.	2.08
Steering gear	3 mnd.	2.09
Line drainage pump BB	3 mnd.	3.01

....welke PLA-onderdelen zijn verspreid.....

Leefbaarheid

Het gaat er – aldus de raad – niet alleen om, dat je een functie gaat afschaffen (en daardoor iedere prikkel om nog eens te promoveren tot hoofdbediende wegneemt), maar ook dat het gevaar van aantasting van de leefbaarheid levensgroot is. De werkgroep kan nu wel garanderen dat de bedienden in de civiele dienst werkzaam blijven, maar als ze in de algemene werkploeg zijn opgenomen en men heeft elders extra mankracht nodig, dan weten we al wat er gebeurt. Toegegeven: schip operationeel houden is altijd het belangrijkste, maar vergeet niet dat leefbaarheid ook van enorme waarde is. En die wordt door veranderde vaart en slechtere communicatie (post e.d.) toch al aangetast. Daarom, aldus de raad: de civiele dienst dient in één groep te blijven, met een „verzorgende” taak. „Terug naar af”, aldus een uitspraak van een van de O.R.-leden, die daarmee vertolkte, dat de raad best akkoord wil gaan met experimenten, maar dat je niet moet schromen de zaak terug te draaien als het niet lukt.

Overzicht

Wat PLA betreft, vroeg de raad ten

slotte om een volledig overzicht van schepen waarop PLA-onderdelen (centrale administratieruimte, planborden, enz.) zijn of alsnog worden verspreid. Bovendien zou men wel eens willen weten hoe daar de reacties zijn geweest.

PLA aan de wal

Nu toch een groot deel van de vergadering aan PLA werd gewijd, wilde de O.R. wel uiting geven aan het gevoel dat bij velen leeft. Namelijk, dat de PLA-gedachte op de vloot is geïntroduceerd, doch dat er op dit gebied aan de wal nog wel het een en ander aan schort. Alhoewel Directie en direct-bij-het-project-betrokkenen open staan tegenover de raad en verder open contacten onderhouden met meerdere gesprekspartners (Federatie, reders, enz.) wordt het tijd, dat diverse vaksecties op kantoor ook eens worden doordrongen van de ontwikkelingen. Men heeft aan boord nu wel eens het gevoel, dat brieven of telexen kennelijk op het „verkeerde” bureau komen, daar blijven liggen en zo de PLA gerichte inhoud ervan geleidelijk „verzandt”.



....de leefbaarheid aan boord handhaven.....

Nogmaals:

Leefbaarheid aan boord

De Directie is het ermee eens, dat o.a. als gevolg van veranderde vaart, de leefbaarheid aan boord ongunstig wordt beïnvloed. Zij is bereid voorstellen om dit enigszins te verlichten, in overweging te nemen. De O.R.-vloot gaat nu een lijst opstellen van datgene wat zou kunnen bijdragen het leven aan boord te veraangename, b.v. door meer tijdschriften e.d. per luchtpost op te zenden, meer video, enz. Eventuele suggesties van vlootzijde worden

gaarne ingewacht, liefst per omgaande. Op die wijze hoopt men tot een lijst van mogelijkheden te komen, die op de eerstvolgende vergadering (begin mei) zou kunnen worden besproken en waaruit prioriteiten kunnen worden gekozen.

Agendapunten voor de mei-vergadering zijn o.a.:

Sociaal en financieel jaarverslag; Performance van de vloot in 1979 incl. vergelijking met andere Shell-rederijen.

Nieuw O.R.-reglement

Naarstig wordt gewerkt aan een nieuw reglement, dat in de herfst door de Bedrijfscommissie moet zijn goedgekeurd. Punt van discussie vormt nu de vraag in hoeverre moet worden vastgehouden aan een advies om de groepen „gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen” samen te trekken met „overige officieren”. Aanleiding tot dit advies was dat eerstgenoemde kiesgroep slechts 2 zetels in de raad telt, hetgeen betekent dat veelal het betrokken O.R.-lid speciaal moet worden afgelost.

Een der O.R.-leden stelde dat, naar zijn mening, men vaak „naar boven”



kiest en zelden iemand lager in rang. Zou tot samentrekking van de twee genoemde kiesgroepen worden besloten en dit reglementair vastgelegd, dan is het niet uitgesloten dat van de lagere rangen slechts een enkeling nog in de te zijner tijd te kiezen raad wordt opgenomen. Dit wordt gezien als een achteruitgang in representativiteit, reden waarom een heroverweging werd bepleit. Een andere oplossing zou kunnen zijn de groep „gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen” uit te breiden tot 1e stuurlieden/2e werktuigkundigen.

Lengte dienstperioden

In 1979 blijkt de dienstperiode van scheepsgezellen slechts zeer incidenteel en minimaal te zijn overschreden. Anders ligt dit bij de officieren, waarvan de redenen door verschillende publicaties hierover, nu wel bekend mogen worden geacht.

De raad is zich bewust van de pogingen die de maatschappij thans doet om zowel stuurlieden als werktuigkundigen aan te trekken, zelfs door het lenen van Britse stuurlieden van STUK.

Overigens hebben de Shell-banenmarkten (waaraan de in en rond Rotterdam gevestigde bedrijven deelnamen) gehouden van 3 tot en met 5 maart jl. in het kantoor van het Rotterdamse Gewestelijke Arbeidsbureau en in de hal van het Shell-Gebouw, honderden reacties opgeleverd. Echter niet voor de vloot van Shell Tankers, alhoewel aan beide markten werd deelgenomen.

Vloot- en Wal-O.R. klaarden de lucht

De Vloot- en de Wal-O.R. hebben in een informele bijeenkomst op 11 maart jl. een poging gedaan om begrip te vinden voor wederzijdse standpunten ten aanzien van de toekomstige structuur van de O.R.'en. Tijdens dit gesprek zijn vele

onduidelijkheden opgehelderd. Voorgesteld werd om een gezamenlijke commissie in te stellen die een onderzoek moet verrichten naar de mogelijke, toekomstige samenwerkingsvormen van de beide O.R.'en.

O.R.-allerlei

● De suggestie van de O.R.-vloot, gedaan tijdens de januari-vergadering, om b.v. in Singapore en Curaçao depots aan te leggen voor veiligheidsschoenen en overalls, lijkt – aldus de Directie – toch niet geheel zinvol. Opslagruimte en administratie geven zoveel besommeringen, dat een circulaire aan de vloot de voorkeur verdient. Hoe zeer dit ook op bevoogding moge lijken, is toch hiervoor gekozen omdat nog niet allereerst wordt gerealiseerd, dat tijdig aanvragen en niet alleen op basis van resterende totaalhoeveelheid aan boord maar ook de „maten” waarin, strikt noodzakelijk is.

● Naar aanleiding van vragen daaromtrent, werd van Maatschappijzide gesteld, dat wie b.v. in Hamburg wordt afgelost en door zijn echtgenote wordt afgehaald, kan rekenen op vergoeding van die reiskosten die anders zouden zijn gemaakt om betrokkene per trein of per vliegtuig te repatriëren. Met eventueel vervoer ter plaatse door agent kan geen rekening worden gehouden.

● De uitgangspunten waarop een regeling voor verblijfskosten in Singapore zal worden gebaseerd, zijn thans vastgelegd.

Over het – belangrijke – onderwerp „conduite-rapportage” zal de Maatschappij in de komende weken overleg plegen met de Conduite-rapportage-commissie, waarna de resultaten in de mei-vergadering zullen worden besproken.

● Bekeken zal worden of de verstrekking van benzinebonnen aan een ongehuwde zodanig kan worden geregeld, dat toezending al begint voordat hij met verlof komt. Dit in tegenstelling tot de huidige procedure, waarbij bonnen pas beginnen te komen na aanvang verloftijd. Uitbetaling in contanten, zoals gesuggereerd, is fiscaal niet toegestaan.

● Aan de hand van de tijdelijk ingevoerde nummering van zeepostzendingen schip-kantoor, is vastgesteld dat deze zonder uitzondering aankomen, hoogstens na

een maand. De proef zal derhalve worden beëindigd.

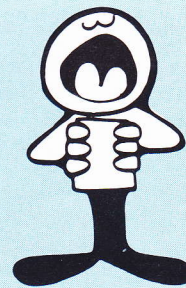
● Reserveren van parkeerplaatsen in de garage van het Shell-Gebouw ten behoeve van het kantoor bezoekende zeevarenden is volgens Shell Nederland niet mogelijk. Naast de parkeerplaatsen voor degenen die dagelijks voor hun werk van de auto gebruik moeten maken, zijn er slechts enkele plaatsen vrij voor anderen en bezoekers.

● Aan eventueel in de toekomst gehuwd zijnde vrouwelijke collega's moet – om discriminatie te voorkomen – dezelfde faciliteit wat betreft meevaren worden geboden als thans voor de mannen geldt. Het lijkt

overigens niet waarschijnlijk, dat dit in de eerstkomende tijd al het geval zal zijn.

● De kans is niet uitgesloten, dat naast de stuurlieden van STUK die nu op onze schepen dienstdoen, thans – op verzoek van STUK – ook enkele van hun radio-officieren enkele dienstperioden op onze schepen zullen vervullen. Dit geeft bovendien Radio-Holland-officieren de gelegenheid achterstallig verlof in te lopen.

● „Nieuws van Shell Tankers”, dat in tweevoud aan alle schepen wordt verzonden, zal niet – zoals ter vergadering verzocht – in een grotere oplage gaan verschijnen. Beperkte oplage betekent nog steeds snelle productie en daardoor grotere actualiteit. Wil men aan boord een extra exemplaar, foto-kopieerapparaat gebruiken.



... 40 jonge scheepsgezellen per jaar.....

Het is een oud gezegde, dat vele kleintjes één grote maken. Veelal heeft dit betrekking op geldbedragen die, hoe klein ook, altijd de moeite waard zijn gespaard te worden, omdat uiteindelijk toch een groot bedrag kan worden verkregen. Maar ook in de olievoorziening maken we de laatste jaren een

ontwikkeling mee, waarop dit gezegde van toepassing begint te worden. Kon een ruwe-olietanker voorheen, eenmaal in de laadhaven aangekomen, vlot een volle lading in ontvangst nemen en daarna volle kracht richting Europa, Japan, Noord-Amerika of elders vertrekken, nu worden in diverse havens

partijtjes verzameld. En soms pas na lang wachten! Wanneer een lading qua hoeveelheid de moeite van het varen waard is geworden, kan het zelfs voorkomen, dat deze alsnog wordt overgeladen in een ander schip. Kan je weer opnieuw beginnen met het innemen van deel-ladingen.

Vele kleintjes maken één grote

Een goed voorbeeld van dit laatste leverde de „Laconica” in het najaar van 1979. Na aankomst in Al Bakr kon dit schip, met zijn draagvermogen van bijna 312.000 ton, een gedeeltelijke lading innemen. Daarna afkoppelen en wegwezen.

Gelukkig, vlakbij, in Khor al Ahmaya, kon nog een partijtje worden geladen, maar al met al waren de tanks nog maar half vol.

Inmiddels had de Franse Shell-tanker „Bellamya” – met z'n draagvermogen van 553.662 ton niet de grootste ter wereld, maar toch wel een heel grote – ook een partijtje kunnen laden, in Kharg. Maar met zijn nog gulziger tanks dan die van de „Laconica” was het toch niet de

...maar het vraagt
geduld
en extra werk....

moeite waard om de steven naar Europese wateren te richten. Vandaar, dat de „Laconica” opdracht kreeg de in Al Bakr ingenomen partij aan de „Bellamya” af te staan.

Lichtenen/laden

Lichten van een groot schip is zo langzamerhand niets bijzonders meer. De „Niso”, „Sepia”, „Dosina” om er een paar te noemen, hebben het al jarenlang gedaan. En menig ander schip van onze vloot heeft, ook al was het niet met speciale boom en dergelijke uitgerust, in dit opzicht dezelfde gulden sporen verdiend als de speciale lichterschipen. Maar daarbij ging het ook veelal om „lichten”, niet om „laden”. Die „laad”-taak kreeg de „Laconica” nu wel, op de rede van Fahal, waar de „Bellamya” al met verlangen naar haar uitkeek.

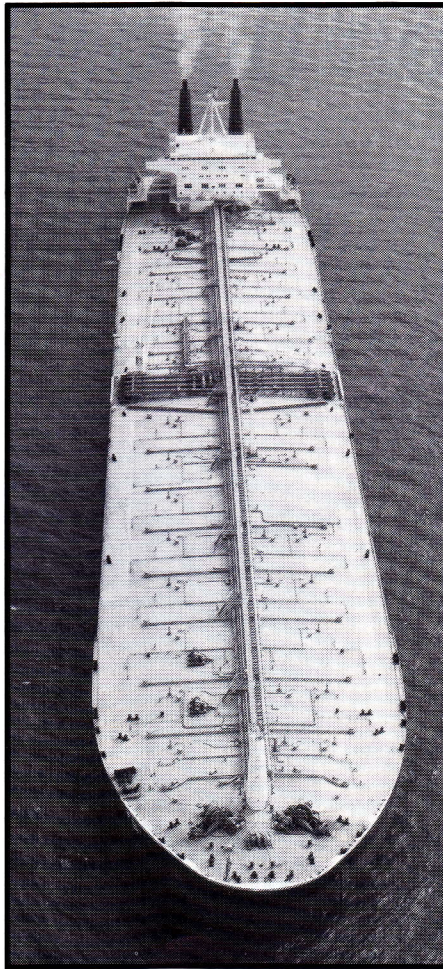
Juist met het oog op het langs zij de Fransman stomen en daarna



overpompen van lading, had onze „Laconica” al speciale fenders en slangen aan boord gekregen, die tegenwoordig in verschillende havens stand-by liggen. Ook twee Britse stuurlieden stapten aan boord om de manoeuvre te begeleiden. En dat het er twee waren, was niet omdat het om twee werkelijk grote schepen ging, maar omdat de jongste „proeve van bekwaamheid” moest afleggen onder het toezicht van de meer ervaren superintendent.

Rendez-vous

Omdat de „Laconica” geen brugvleugels heeft die tot de scheepswand doorlopen, werd besloten daglicht af te wachten alvorens naar het rendez-vous op te stomen. Aangezien de „Laconica” het schip was dat bij de „Bellamya” langszij moest manoeuvreren, werd de gezamenlijke operatie vanaf de brug van de „Laconica” geleid. Overigens, het geheel werd een operatie die niet afweek van de procedure die bij lichten gebruikelijk is: eerst een gelijke koers varen, zelfde snelheid aanhouden, waarna uiterst voorzichtig door de „Laconica” naar de „Bellamya” werd gemanoeuvreed. Zijn de schepen eenmaal zij-aan-zij, met de fenders als scheiding, dan wordt vastgemaakt en gaat de grootste, in dit geval de „Bellamya” ten anker.



1961: De Nederlandse Shell-vloot telt 37 schepen, totaal-draagvermogen bijna 865.000 ton.

1979: „Bellamya”/„Laconica” aan elkaar vast, totaal-draagvermogen op één plek verenigd: 865.000 ton.

Natuurlijk duurde het aankoppelen van de slangen bij gebrek aan speciale laadboom wat langer dan op de daarvoor speciaal uitgeruste lichterschepen. Toch slaagde men er met de gewone laadboom in om al na één uur met laden in de „Bellamya” te beginnen. Tegen de avond was de „Laconica” een partijtje van 120.000 ton kwijt. De „Bellamya” lag daarna wel iets dieper, doch was nog lang niet volgeladen. Pas nadat later een Franse Shell-tanker van 210.000 ton ook zijn lading had afgegeven, werd het economisch verantwoord geacht de „Bellamya” te laten vertrekken.

Onze „Laconica” had nu nog maar een relatief kleine partij aan boord, maar kreeg alsnog lading in Halul Island, vervolgens nog een partij in Kharg. Pas daarna kon het schip richting Curaçao vertrekken. En als we dan ook nog bedenken, dat het schip behalve ruwe olie ook nog 70.000 ton fuel moest accepteren omdat anders geen crude kon worden verkregen, dan vraagt het weinig voorstellingsvermogen om zich te realiseren, dat dit geen „economische” vaart meer is. Fuel die nota bene maar gemixed moest worden met ruwe olie, want op temperatuur houden kon nu eenmaal niet.

Nee, zulke praktijken druisen regelrecht in tegen wat ons allen binnen de rederij

in het verleden is bijgebracht als economisch verantwoord. Er is één troost: alle oliemaatschappijen zitten in hetzelfde schuitje. Niet omdat er niet genoeg olie zou zijn, want er is nog voor tientallen jaren olie als voornaamste energiedrager voor de wereld. Het is voornamelijk om politieke redenen, dat er een einde is gekomen aan de „gemakkelijke” verkrijgbaarheid van olie, tegen een acceptabele prijs.

Gestegen vrachtprijzen

Dat het nogal onregelmatige aanbod van ruwe olie in 1979 gevolgd had voor de vrachtprijzen, is een duidelijke zaak. Enerzijds welkom, in zoverre dat voor het eerst sedert de oliecrisis in oktober 1973 een „gemiddelde” stijging viel waar te nemen. Vooral gold die gestegen vrachtprijs voor tankers die op het juiste moment op de juiste plaats waren. Nu lag die hogere prijs al lang in de lijn der verwachting voor schepen tot, pakweg, 30.000 ton. Maar dat ook schepen van de „O” en „D”-klasse hiervan konden profiteren, was toch wel wat onverwacht.

Resultaat van die opwaartse trend was wel, dat eind 1979 alleen al aan tankers tot 100.000 ton draagvermogen ongeveer 260 stuks in bestelling waren gegeven, met een totaal-draagvermogen van 15 miljoen ton! En het grootste deel hiervan in de tonnage-klasse van 70 tot 100 duizend.

Het zit er dik in, dat dit ook is gebeurd omdat men speculeert op de mogelijkheid, hiermede de Verenigde

Staten van Amerika te kunnen bevoorraden. Maar anderzijds zou bij een toevloed van schepen van deze tonnage-klasse, zoals die nu te verwachten valt, de markt wel weer eens kunnen inzakken. Bovendien mag daarbij niet worden vergeten, dat door de bouw van de LOOP-installatie voor de kust van Louisiana (geschikt voor VLCC's) vanaf 1981 die behoefte aan middelgrote tankers ook zal kunnen afnemen.

VLCC's

De overtonnage aan VLCC's zal nog wel enkele jaren voortduren, al moet gezegd worden dat ook voor deze klasse de vrachtprijs, in doorsnee, wat is aangetrokken. Wat er weer toe heeft geleid, dat het aantal nog opgelegde VLCC's dalende is.

Enkele factoren die hebben geleid tot de wat verminderde overtonnage waren o.a. de onregelmatige prijsverhogingen van ruwe olie, de onderlinge



prijsverschillen bij de OPEC-landen, de strenge winter van 1979 en de grotere productie in dat jaar in Saoedi-Arabië. Extra facet daarbij was ook dat, als gevolg van de verdubbeling van de stookolieprijs, het langzamer varen steeds verder in de wereld-tankervloot is doorgevoerd. En ten slotte – maar zeker niet minst belangrijke oorzaak – de dalende efficiency als gevolg van het laden van deelpartijtjes in meerdere havens en – soms – het overladen in andere tankers, zoals wij in het begin beschreven. En daarbij bofte de „Laconica” nog op die reis, want voor hetzelfde geld (figuurlijk dan, want de kosten zouden aanmerkelijk hoger zijn geworden) had het schip dagen, zo niet weken, moeten wachten alvorens deelpartijtjes te kunnen innemen.

Ter vergelijking: door deze ontwikkelingen had de Koninklijke/Shell eind 1979 11% meer tonnage in de vaart dan in 1977 nodig was om dezelfde hoeveelheid olie te vervoeren.

Toch moeten we, ondanks alle extra kosten als gevolg van nuttelos wachten en de noodzaak deelladingen te accepteren, niet al te somber gestemd worden. Weliswaar wordt het vervoer daardoor duurder, maar als gevolg van de relatief veel sterker gestegen prijs van ruwe olie, spelen de vervoerskosten geen dominerende rol. Wel als het onregelmatig aanbod van olie ertoe zou leiden, dat met meer dan half lege tanks moet worden gevaren. Vandaar dat juist in de tankvaart nu het gezegde: „Veel kleintjes maken één grote” opgeld doet.

Passagieren bij de Arabieren

Na veel omzwervingen vanaf Curaçao via Japan - Z.-Korea - Filippijnen - Thailand - Hong Kong - Singapore - Arabische Golf - Kenia - Tanzania - Seychelles - Z. Yemen en Djibouti waren wij uiteindelijk in Eritrea beland, in de haven van Massawa. Na Massawa waren de orders om via het Suezkanaal de reis te vervolgen naar Curaçao. Over een world round-trip gesproken!

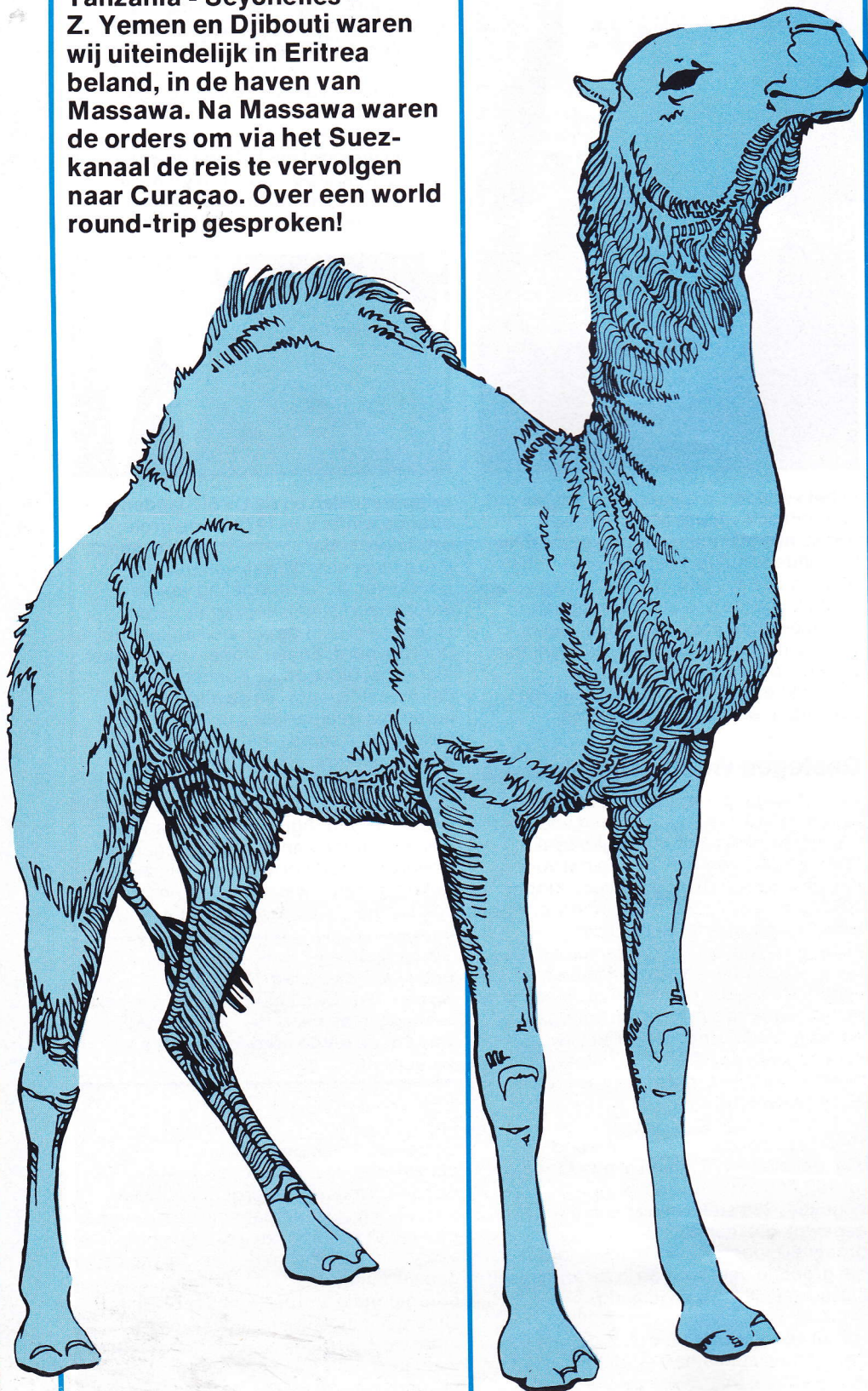
Daar onze E.T.A. Suez de 29ste januari 's morgens om 04.00 uur zou zijn en wij die dag het konvooi dus zouden missen, kwamen wij op het idee om, indien mogelijk, een trip naar de piramiden te organiseren. Telegrafisch werd Rotterdam om permissie verzocht om

op Maatschappij-kosten zo'n trip te mogen maken, waarop het antwoord luidde: Busvervoer piramiden Maatschappij-rekening! De hoofden van de verschillende diensten informeerden naar belangstellenden en het aanbod was werkelijk overweldigend! De bijdrage van de Maatschappij zal hierbij ongetwijfeld van invloed zijn geweest!

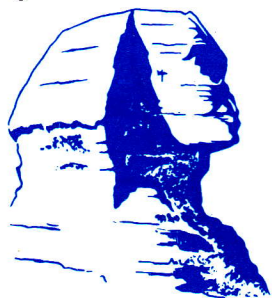
Voor aankomst werden de nodige plannen gemaakt, daarna was het afwachten of deze konden worden uitgevoerd. Veel hing namelijk af of wij met het schip de „Acila” tijdig in de inner-anchorage te Suez konden liggen om deze trip te kunnen maken. 's Morgens in alle vroegte lagen wij in de outer-anchorage ten anker, wachtend totdat het konvooi voor die dag een paar uur daarna zou vertrekken. Gelukkig geen vertraging en tegen het eind van de morgen kwam een tourleider aan boord om alles te bespreken, een lijst met de namen van alle gegadigden alsmede paspoorten meenemend voor de immigratie-autoriteiten. Vervolgens anker op en een uurtje later lagen wij uiteindelijk in de inner-anchorage ten anker. De nodige havenformaliteiten vervuld, instructies in het wachtorderboek genoteerd voor de achterblijvenden en daarna konden wij met het bootje naar de wal. Tijdens deze oversteek werden natuurlijk driftig dollars omgezet in Egyptische ponden bij de reisleider. Deze verzekerde dat bij terugkeer naar het schip de overgebleven ponden wederom omgewisseld konden worden. Nu beloven Arabieren wel meer iets en hoe dit later dan ook afliep leest U straks wel.

Voorlopig was alles goed georganiseerd en aan de wal stonden 3 Peugeot's 504, speciale tourwagens goed voor elk 7 passagiers. Twee op de achter-, drie op de midden- en twee op de voorbank. Inklusief de reisleider waren wij met zijn een-en-twintigen, dus alles was volledig bezet. Eerst ging het door Port Tewfik en Suez, waar de vele ruïnes van de afgelopen oorlog nog steeds een troosteloze aanblik bieden; alhoewel het moet worden gezegd, de nieuwe flats schieten als paddestoelen uit de grond! Hierna ging het dan de woestijn in op weg naar Cairo. Uitgezonderd een enkele woestijnhond, militaire kampen en de nodige controle-posten tot aan Cairo leverde de rit van ruim 1½ uur niet veel bezienswaardigs op. Of het moet de snurkende reisleider zijn geweest, die schijnbaar nu al moe was en tegen de schouder van de schrijver van dit verslag zijn middagtukje deed!

Uiteindelijk kwamen wij dan in de buitenwijken van Cairo en daar de piramiden aan de andere kant van de stad liggen, moesten onze wagens zich een weg banen door het zeer



overvloedige verkeer van deze 12 miljoen inwoners tellende stad! Dat dit met het nodige getoeter en soms adembenemende capriolen van onze chauffeurs toch goed gelukke, mag een wonder heten. In de praktijk lapt elke Arabier alles wat betreft regels aan zijn laars (of slof beter gezegd). Door rood licht rijden schijnt een nationale sport te zijn en daar de verkeersagenten het al warm genoeg hebben, zien ze bij wijze van spreken praktisch alle overtredingen maar door de vingers! Aanrijdingen die wij te zien kregen werden door de betrokken chauffeurs zelf afgehandeld, wat met de nodige handgebaren (bepaalde dan!) en een overvloed van ongetwijfeld Mohammed-tergende woorden vergezeld ging. Wij keken onze ogen uit tijdens de rit door deze stad en als schrijver werkelijk alles zou kunnen vertellen, dan kwamen wij in dit verslag nooit bij de piramiden! Tegen het eind van de middag kwamen wij dan ter plaatse aan. Wagens langs de kant en toen begon de eerste touristische attractie, n.l. het beklimmen van een kameel. Eenmaal erop gezeten een foto natuurlijk, met de piramiden op de achtergrond. Veel liefhebbers waren er niet, slechts de hoofdwerktuigkundige en mijn persoon durfden de stap te wagen. Wel werden de nodige foto's genomen en voor dit doel had de 1e stuurman de Polaroid van het schip (olala!) meegenomen. Of het nu door de laagstaande zon of door het filmpje (expiring date augustus 1979) kwam, het resultaat was bedroevend. Daarom echter niet getreurd en een tweede poging gewaagd. Film iets donkerder ingesteld en gelukkig was het resultaat beter. Ook de Radio Officier deed enkele pogingen om dit beeld, gezagvoerder van de „Acila", nu gezeten op het schip der woestijn, te vereeuwigen. Resultaat echter ook niet om naar huis te schrijven. De meesten van ons waren onverwijd al op pad gegaan naar de piramiden. Tot mijn schrik ging de kameeldrijver met aanhang eveneens wandelend op pad in die richting!



Ofschoon ik nooit zeeziek ben geweest, lijdt het geen twijfel dat na een half uur op zo'n schommelend schip de landziekte zich van mij meester zou hebben gemaakt. Maar zover kwam het niet, omdat de rit ten einde was gekomen. Eerst werd de beroemde sfinx bewonderd, waarna het verder ging naar de piramiden, de meesten te voet, anderen met de wagen. Er zijn er hier drie, de meest beroemde van Cheops, terwijl er twee kleinere, die van Chafrim en Macrines, bezijden staan. Zeer imposante bouwwerken en geen wonder dat de geleerden zich hier nog steeds het hoofd breken over de

vraag hoe deze monumenten, ondanks vele verklaringen de eeuwen door, in werkelijkheid tot stand gekomen zijn. Er zijn in de loop der tijd trappen aangebracht, zodat bezoekers tot ongeveer een kwart van de hoogte de piramide kunnen beklimmen. Halverwege deze beklimming is er een gang naar het inwendige van de piramide, doch aangezien het al na sluitingstijd was, konden wij jammer genoeg dit evenement niet meemaken. Na uitleg van een gids en alles bekeken te hebben werd de tocht voortgezet naar een Egyptische bazaar nabij de piramiden, waar letterlijk van alles te bezichtigen en natuurlijk ook te koop was betrekking hebbend op de piramiden, pharao's etc. etc. Persoonlijk ontfermde ik me over een prachtige koperen buste van de alom beroemde Koningin Nefertiti en haar al even beroemde gemaal Toet-ank-Amon, geplaatst op een stuk alabaster. Het was werkelijk een kwelling om ook de koop van de met de hand vervaardigde bijbehorende zetels niet te doen. Het gewicht was dermate groot, dat indachtig de maximaal toegestane bagage, schrijver dezès er toch maar vanaf zag!

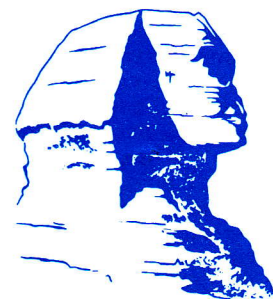
Ondanks deze belemmering kon hij toch niet weerstaan een prachtig wandbord van koper met weergave van de vorengenoemde beroemde personen en uitgevoerd in zilverbepaling op zwarte en gepolijst koperen achtergrond bij zijn aankopen te voegen. Het hanteren ervan gaf nogal de nodige problemen, daar de diameter ruim 60 cm was! Alle inkopen werden in de wagens geladen en daarna togen wij naar een zeer exotisch gelegen Egyptisch restaurant. Ofschoon er ook westers georiënteerde menu's verkrijgbaar waren, besloten wij het lokale eens te proberen, ondanks de waarschuwing van een 2e stuurman van vroeger, die deze trip destijds ook gemaakt had en dagen later aan boord nog naar een bepaald kamertje moest hollen na de genoten maaltijd! Persoonlijk kan ik onze lezers en lezeressen hierin geruststellen, want wij hebben voortreffelijk gegeten en er geen centje last van gehad!

De bedoeling was na deze versterking de Ali-moskee te bezoeken, maar aangezien de meesten daar niet veel voor voelden, werd besloten de Cairo-Tower met een bezoek te vereren. Na een kwartiertje rijden ging het via de majestueuze Tahrir Brug de Nijl over, aan de oever waarvan zich de Tower bevindt. Op de zestigste verdieping is het restaurant, vanwaar men een schitterend uitzicht over de miljoenenstad heeft, met al zijn reclames en verlichtingen.

Normaliter zijn op die tijd ook de piramiden in de schijnwerpers gezet, doch terwijl wij van het uitzicht genoten onder het genot van een kopje Turkse koffie, werden waarschijnlijk de voorbereidingen hiervoor nog getroffen. Daar iedereen graag een foto of ansichtkaart van de Tower wenste te bezitten en deze ter plaatse niet verkrijgbaar waren, werd besloten om

naar de City te rijden om ze aldaar te bemachtigen. Neergaande in de lift kregen wij wederom iets typisch Arabisch te zien! De liftbediende bekeek een foto van president Sadat in de krant en na een verheven blik erop geworpen te hebben en de foto daarna hartstochtelijk te kussen, verklaarde hij ons dat Sadat zijn beste vriend was!

Na veel moeite de wagens in de City geparkeerd te hebben mochten wij van de reisleader zo'n twintig minuten de winkelstraat in om de begeerde ansichtkaarten te kopen. En ofschoon de meeste winkels op dit uur nog open waren, inclusief vele boekwinkels, slaagden wij er niet in ook maar één zaak te ontwaren die ansichtkaarten verkocht. Slechts bij een kiosk hadden we het geluk er zegge en schrijve ééntje te ontdekken!



Het teruggaan naar de auto's leverde bij een zeer drukke kruising ook de nodige problemen op. Hadden wij 's middags al een voorproefje van het stadsverkeer ondervonden, het was toen een peuleschilletje van wat we nu voorgeschoteld kregen! Ofschoon Egypte ook niet van T.V. verschoond is, merk je er hier in de avonduren niet veel van, daar de straten wel mierenhopen lijken. Op de trottoirs schuifelen duizenden en nog eens duizenden voetgangers, al doende om winkels te bekijken. Zien ze b.v. aan de overzijde iets wat ze aantrekt, geen nood, ze steken vrolijk de straat over, zich niets aantrekkend van de auto's die 4 rijen dik stapvoets door de straat rijden! Dat dit bij de verbolgen automobilisten het bloed zo zoetsjesaan aan de kook brengt, laten ze dan ook op elke manier die te baat kan worden genomen overduidelijk tot uiting komen! Claxons met vele verschillende tonen barsten van alle kanten los, vergezeld gaande van fraaie uitroepingen van zowel automobilisten als overstekenden en op zo'n moment zouden gehoorkappen zeer goed van pas komen! Bij de kruising aangekomen was er zodoende eigenlijk maar één oplossing: zo snel mogelijk heelhuids de overkant zien te bereiken. De hoofdwerktuigkundige en 1e stuurman waren een eind voor de kruising al overgestoken en wilden nu eens zien hoe hun reisgenoten dit varkentje zouden wassen! De oplossing was nogal drastisch, want met uitgestoken arm en opgeheven hand werd alle verkeer zo gezegd lam gelegd en werd een snelle overtocht gewaarborgd, tot hilariteit van vele voetgangers. Na van de schrik bekomen te zijn van zoveel brutaliteit, uitten de verbolgen automobilisten en verkeersagenten met verdubbele

Passagieren bij de Arabieren

energie hun misnoegen!

In elk geval waren we op tijd en zonder kleerscheuren bij onze wagens aangekomen en toen alle schaapjes geteld waren, kregen we de volgende verrassing te verwerken. Iedereen was er behalve onze reisleader en volgens onze chauffeur woonde hij in Cairo en konden wij zonder hem wel naar boord terugkeren. Wij dachten zo het onze ervan en konden niet nalaten de gedachte te uiten dat hij waarschijnlijk op zijn eentje naar de, in de route opgenomen, nachtclub met buikdanseressen was gegaan. Vanwege het late uur hadden wij deze attractie namelijk laten vervallen.

Het kostte natuurlijk nogal enige tijd om met de wagens schram- en deukloos het stadsverkeer te ontvluchten en al zagen wij de nodige beschadigde wagens, gelukkig werd ons dit bespaard. Wel vroegen wij ons af hoe het mogelijk is dat iemand die hier in Egypte een rijbewijs weet te bemachtigen, later in ons landje vrolijk en onbezorgd de wegen onveilig mag maken, vooral daar het examen hoofdzakelijk schijnt te bestaan door 10 meter (of nog minder) voor en achteruit te rijden, zelfs met de hulp van de instructeur!



Eenmaal buiten de stad ging het snel huiswaarts en het nachtrijden schijnt ook hier een sport apart te zijn. Dimlichten zijn onbekend en komt er een tegenlichter dan doof je helemaal je lichten. Om niet van de weg te geraken zet je om de paar seconden je grote licht weer aan! Dat dit niet altijd goed afloopt, getuigt het aantal wrakken dat je tijdens de passage van het Suezkanaal dan ook vaak langs de weg of in het water ziet liggen! Het beste is in zo'n geval dan ook maar de ogen te sluiten en ze weer open te doen als je veilig en wel bent aangekomen op de plaats van bestemming! Gelukkig kwamen wij te elfder ure weer gezond en wel te Suez aan, alwaar onmiddellijk de rekening werd gepresenteerd met de verzekering dat de reisleader de volgende morgen vroeg aan boord zou komen om de overgebleven ponden wederom in te wisselen. Welnu, hij moet tot vandaag aan de dag nog komen!

Terug dus met het bootje en tegen middernacht stapte een ieder moe, doch tevreden, weer aan boord.

A.J. de R.

Het komt er aan...!

Het woord „sociaal” is tegenwoordig welhaast een ieder in de mond bestorven. Dat daarmee automatisch een ieder z'n gedragspatroon ook aanpast aan hetgeen met dit woord wordt bedoeld, is helaas niet zo. Evenmin zouden we durven beweren dat een ieder nu echt weet wat het precies inhoudt. We zochten de betekenis van „sociaal” eens op in het Groot Woordenboek van de Nederlandse taal en vonden de volgende omschrijving: „betrekking hebbende op de menselijke samenleving, de menselijke maatschappij en de verhoudingen, het leven, de vormen en toestanden daarin”. Helpt dat? Nauwelijks, al geeft het wel een idee waar we het moeten zoeken.

Je zou kunnen zeggen dat het woord betrekking heeft op de wijze waarop we met elkaar omgaan. Niet alleen in het gezin, met de burens, met andere stadgenoten. Maar ook in wijdere kring: met elkaar in heel Nederland en ook daarbuiten. Je kunt het „sociale” dus beperken of uitbreiden, je kunt – ja, je moet – het ook betrekken tot het samenleven in één bedrijf, bijv. bij Shell. Of – in nauwere betekenis – bij Shell Tankers, onze eigen maatschappij.

Wettelijke regeling

De overheid houdt de vinger aan de pols van onze samenleving. Als blijkt dat volgens de meerderheid van ons volk aan het sociaal beleid in de Nederlandse ondernemingen meer aandacht moet worden besteed, dan gaat de regering dit wettelijk regelen. Dus net als over het commercieel en financieel beleid moet de ondernemer nu ook over zijn sociaal beleid verantwoording afleggen aan zijn personeel. Daarvoor maakt hij een sociaal jaarverslag, dat hij aan de personeelsvertegenwoordiging, dus de ondernemingsraad, voorlegt, met daarin een overzicht van het gevoerde sociale beleid en hoe dit er uit zal zien op korte en langere termijn.

Gekleurd beeld

Zo'n jaarverslag kan er soms aantrekkelijk uitzien, waarbij in wezen de fraaie prenten de lezer een positief „gekleurd” beeld geven. Maar wie tussen de regels doorleest, zou wel eens kunnen merken dat de ontwikkeling op het gebied van arbeidsvoorwaarden, beloning, personeelszorg, enz. helemaal niet zo

rooskleurig is geweest als wordt gesuggereerd door de illustraties. Of door het interview dat er bij wordt gezet en waarvoor een zorgvuldig geselecteerd persoon is uitverkoren. Hoe dan ook, ook een eenvoudig maar goed samengesteld jaarverslag kan het personeel een blik geven op de wijze waarop de werkgever met z'n mensen omgaat. Daarbij zou hij – theoretisch gesproken – de waarheid toch nog geweld kunnen aandoen. De zaak dus – ook in tekst – rooskleuriger voorstellen dan ze is geweest, of zal worden.

Verplicht

Daar heeft ook de wetgever aan gedacht. Vandaar dat de verplichting tot het jaarlijks uitbrengen van een sociaal verslag is geregeld in de Wet op de Ondernemingsraad. Ook is geregeld dat elke O.R. een commissie kan instellen voor het toezicht op het „sociale beleid” van de maatschappij en voor kritiek op het sociaal verslag. Die commissies – bij ons zijn het er namelijk twee, één van de O.R.-Vloot en één van de O.R.-Wal – houden de vinger aan de pols van de werkgever (merkt U nu hoe belangrijk het is bij een O.R.-verkiezing „bewust” te stemmen, de juiste mensen erin te krijgen?).



Je wordt tegenwoordig met informatie als het ware om je oren geslagen. Instructies, circulaires, verslagen, overzichten, noem maar op. Binnenkort verschijnt weer zo'n informatie-stuk, het Sociaal Jaarverslag over 1979. Waarom

doen we dat en wat doen we ermee? Nog afgezien van de vraag: doen we het goed? Daarover en over de rol die de ondernemingsraden daarbij spelen, schrijven wij in het hieronder volgende artikel.

Die commissies helpen dus niet bij het opstellen van het verslag, dat is de verantwoordelijkheid van de ondernemer. Wel vertellen ze de werkgever tevoren al wat ze toch ten minste in het verslag willen zien, opdat het personeel een zo volledig mogelijk beeld krijgt. Daarna – als het sociale jaarverslag is verschenen – komen zij met de Directie bijeen om over het verslag te spreken. Inmiddels is dat dan ook ter beschikking van het personeel op de vloot en aan de wal.

Enquête

Aan het sociaal jaarverslag over 1978, dat vorig jaar in groten getale werd gedistribueerd en voor het eerst een combinatie was van verslaggeving voor vloot en wal, was een enquête verbonden.

Waarom? Omdat de maatschappij nu wel eens wilde weten of het verslag zoals het er toen uitzag – zonder inhoudsopgave en voorwoord welgeteld 36 pagina's – wel voldeed of niet. Misschien kwam het door die 36 pagina's, wellicht moet de oorzaak elders worden gezocht, maar slechts 10% van het personeel vulde het enquêteformulier in en zond het op. Niet veel, niet representatief dus, alhoewel... de gemaakte opmerkingen waren toch een vingerwijzing dat er

nog wel iets te verbeteren viel aan het Sociaal Jaarverslag 1978 van Shell Tankers. U wilt voorbeelden? Pas op, dus niet geheel representatief wat we nu gaan zeggen. Maar als van de 145 inzenders er 30 vinden dat het verslag geen duidelijk beeld geeft van het gevoerde personeelsbeleid dan stemt dat toch tot nadenken. Lovende opmerkingen, zo van... „daar hebben we nu al jaren op gewacht” waren er ook. Wel duidelijk was dat men toch meer informatie wil over toekomstverwachtingen. Bovendien werden – ongevraagd – een aantal opmerkingen geplaatst die duiden op een behoefte aan meer informatieverstrekking.

Maar goed, terug naar de enquête over het jaarverslag 1978. Alhoewel van de inzenders velen het een goed (105) of zeer goed (14) verslag vonden viel toch ook te beluisteren dat het wel wat veel was en „droog”. Gezond, die openheid, want anders weet je nooit of je met zo'n verslag eigenlijk wel op het goeie spoor zit.

Sociaal Jaarverslag 1979

Al snel na de verschijning van deze editie van „Schip en Ka” hoopt men op

....de wijze waarop we met elkaar omgaan.....

kantoor het Sociaal Jaarverslag 1979 gereed te hebben. Niet bepaald dunner, wel enigszins gewijzigd. Zo zullen de verslagen voor vloot en wal meer door elkaar heen gebreed zijn. Dat ze niet geheel onder één noemer zijn gebracht, is logisch. De wetgever heeft namelijk nadrukkelijk bepaald dat de verantwoording over het gevoerde sociale beleid moet zijn onderverdeeld naar groepen personen in de onderneming. En dat slaat niet alleen op de rangen, of op de leeftijden, maar ook op de situatie aan boord en aan de wal.

Droge kost?

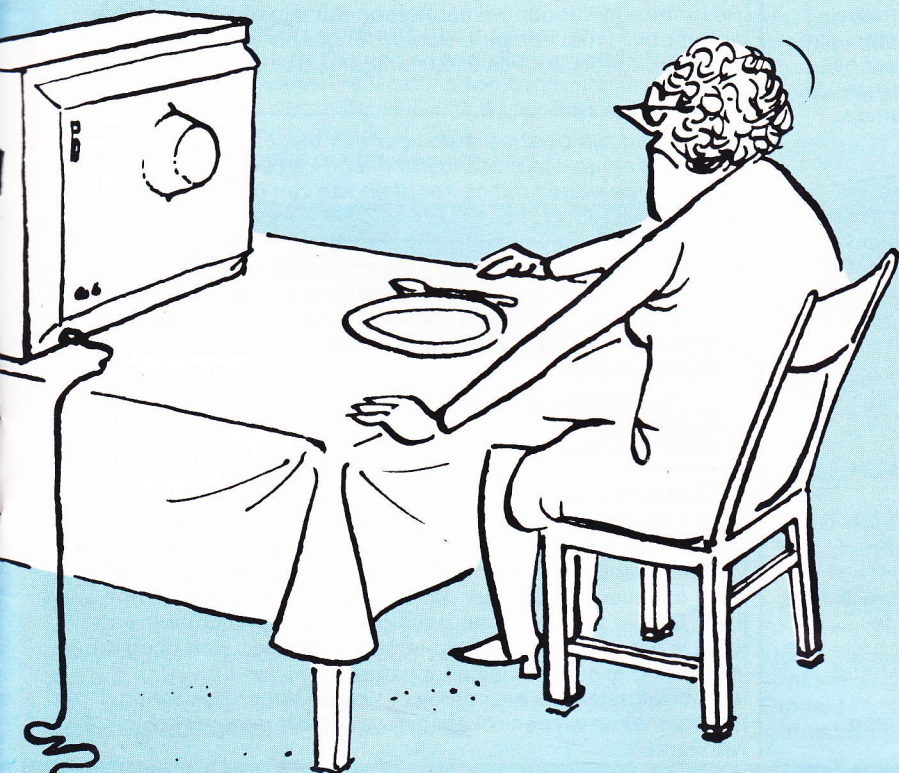
Wordt het jaarverslag, met alle respect voor de inhoud, uiteindelijk toch droge kost? Ja en nee. Als U het volledige jaarverslag bedoelt dan ziet het er op het eerste gezicht wat zakelijk uit. Niet zo veel illustraties, wel tekst en tabellen. Maar het is ongetwijfeld boeiende kost voor degenen die zich er echt voor interesseren. Exemplaren gaan naar alle schepen, de kantoorsecties, ze komen ook op de informatiestand op de 6e etage, zo voor het grijpen. Kortom, ze zijn er zonder meer voor U.

Voor diegenen die in een oogopslag willen weten hoe het sociaal beleid was en wordt (en wie zou dat niet willen weten, het gaat om Uzelf en Uw toekomst), maar niet zo'n dikke pil willen doorworstelen, komt er een verkorte versie. Als alles meezit, verschijnt die in de mei-editie van dit blad. Het is en blijft natuurlijk een extract, in bondige taal, maar we zullen wel trachten het zo duidelijk en overzichtelijk mogelijk te maken. Maar nogmaals, laat dit U niet weerhouden een volledig exemplaar voor Uzelf aan te vragen als U daar prijs op stelt.

En daarna?

Daarna gaan de beide ondernemingsraden samen met de Directie om de tafel zitten. Om hun commentaar te geven op het complete verslag. Om eventueel aanvullende informatie te vragen, suggesties te doen. Ook van die bijeenkomst zullen wij een verslag plaatsen in dit blad, maar dat wordt dan de juni-editie, want de bijeenkomst zal pas op 9 mei a.s. zijn.

En hebt U commentaar op het jaarverslag? Voor de dag ermee.... De maatschappij en de O.R. zullen U dankbaar zijn.





Is rijden op diesel of LPG echt voordeliger?

Over de zuinigheid van de dieselauto ten opzichte van de benzine-auto is in de loop der jaren al het een en ander geschreven. Toch is het voor velen nog een vraag in hoeverre de dieselmotor „echt” zuiniger is. Ir. H.J. Bruins van de Technische Service van Shell Nederland Verkoop geeft hieronder antwoord op vragen die nogal eens gesteld worden.

Ja, in het algemeen kunnen wij stellen dat de dieselmotor zuiniger met de brandstof omgaat dan de benzinemotor. Van wat wij als brandstof in een automotor verbruiken, gaat het meeste verloren aan warmte, via o.a. het koelwater en de uitlaat. Een klein deel krijgen we terug als energie aan de wielen. Bij de diesel is dat ongeveer 28% en bij de benzinemotor circa 21%. Deze cijfers gelden als wij onder volle belasting rijden. In stadsverkeer bijvoorbeeld, waar wij slechts een deel van het totale vermogen gebruiken, zijn de cijfers nog ongunstiger. Door de diesel wordt dan ongeveer 23% en door de benzine-auto slechts 16% nuttig gebruikt. Uit de laatste cijfers wordt duidelijk dat wanneer onder deze omstandigheden wordt gereden, de dieselauto relatief nog zuiniger met de brandstof omspringt dan bij volle belasting (op de buitenweg). Daar staat echter tegenover dat de dieselmotor in zijn prestaties (optrekken en maximum snelheid) iets achterblijft bij de benzine-motor.

Hoe is dit alles te vertalen naar brandstofverbruik in liters?

Voor een antwoord op die vraag moeten we afspreken wat wij met wat gaan vergelijken. Ik bedoel: welk type dieselauto, welk type benzine-auto. Het beste is waarschijnlijk auto's te vergelijken die qua afmetingen en comfort ongeveer gelijk zijn en waarvan de motoren ongeveer dezelfde cilinderinhoud hebben.

Uit de veelheid van cijfers die in de praktijk zijn gemeten, kunnen wij de volgende conclusies trekken:

In liters uitgedrukt kan de diesel ongeveer 32% zuiniger zijn dan de benzine-auto bij het rijden van hoofdzakelijk korte ritten, met lage gemiddelde snelheden (stadsverkeer). Neemt de gemiddelde ritlengte toe en daardoor veelal ook de gemiddelde snelheid, dan wordt de besparing kleiner. De gemiddelde besparing voor iemand die 25.000 km per jaar rijdt, zal nog ongeveer 15 à 20% bedragen. Overigens hangt dit natuurlijk ook sterk af van het rijpatroon. Een taxi met een hoog kilometertrage maar met veel korte ritten zal toch vrij veel besparen.

Uit door de ANWB gepubliceerde cijfers blijkt onder andere dat bij een *constante* snelheid van 120 km/uur de besparing van een dieselauto ten opzichte van een vergelijkbare benzine-auto nog slechts 5 à 6% is.

Resumerend kunnen we aannemen dat voor de *gemiddelde* automobilist met een *gemiddelde* lengte per rit, de diesel-auto in *liters* uitgedrukt circa 22% zuiniger is dan de benzine-auto.

Als iemand zijn benzine-auto voor een diesel gaat inruilen, hangt het aantal liters brandstof dat hij kan besparen dus af van het type wagen dat hij koopt en van zijn rijpatroon, d.w.z. stadswerk of veel lange ritten?

Deze conclusie is inderdaad juist en wat het voor die automobilist in guldens scheelt, hangt dan weer af van de meerprijs die hij voor de dieselauto betaalt, van de hogere wegenbelasting die hij moet gaan betalen en van het verschil in brandstofprijzen.

Hoe staat het met LPG?

LPG ofwel Autogas wordt gebruikt in benzine-auto's die daarvoor moeten worden omgebouwd. Het brandstofverbruik is in dit geval gemakkelijker te vergelijken doordat wij het over *dezelfde* auto hebben. In liters uitgedrukt is het verbruik aan LPG ongeveer 15% hoger dan wanneer de auto op benzine rijdt. Dit lijkt veel, maar als gevolg van de lage dichtheid van LPG is het verbruik in kilogrammen toch lager. Hoe hoog de besparing in guldens is hangt natuurlijk af van de ombouwkosten, de brandstofprijzen en de hogere belasting. Elders maken wij een rekensom waarin die gegevens zijn verwerkt.

Nu een geheel ander aspect: Om die verschillende brandstoffen te maken is energie nodig. Kunt u ons een indruk geven hoeveel dat is?

In zijn algemeenheid kunnen wij stellen dat voor de productie van benzine méér energie nodig is dan voor de productie van dieselbrandstof, en voor dit laatste produkt weer méér dan voor autogas.

Omdat de vraag naar lichte produkten zoals benzine en gasolie groter is dan de hoeveelheden van deze produkten die „van nature” in de ruwe olie aanwezig zijn, beschikken wij over allerlei processen (bijvoorbeeld kraken) om méér van dergelijke lichte produkten uit de ruwe olie te halen, en minder zware. Wanneer men in een raffinaderij veel van dit soort processen toepast, gebruikt men wat meer brandstof om die lichte produkten te maken. Dat is bijvoorbeeld het geval bij SNR in Pernis.

De brandstof die wij in de raffinaderij gebruiken, noemen we de Standard Refinery Fuel (SRF).

Als we een gemiddelde bepalen voor de verschillende raffinaderijen, dan kunnen we stellen dat voor de productie van 1 kg benzine 1,120 kg ruwe olie nodig is; voor 1 kg autogasolie is dat 1,045 en voor 1 kg autogas 1,025 kg.

Als we nu de balans willen opmaken moet er nog wat rekenwerk worden gedaan. Hoe gaat zo'n sommetje eruit zien?

Wel, we hebben al gezien dat wanneer een benzine-auto 1 liter benzine verbruikt, de dieselversie over dezelfde afstand 0,78 liter (22% minder) consumeert en de LPG-uitvoering 1,15 liter. Om deze in liters uitgedrukte verbruikscijfers om te rekenen naar kilogrammen, moeten we ze vermenigvuldigen met de „dichtheid” van het betreffende produkt. Gegevens betreffende dichtheid, uitgedrukt in kg per liter, zijn opgenomen in de onderstaande tabel, die ook gegevens bevat over de warmte-inhoud van de produkten. Maar daarover straks meer....

	dichtheid kg/l	warmte-inhoud MJ/kg	MJ/l
benzine	0,74	43,2	32,0
autogasolie	0,84	42,8	36,0
LPG (autogas)	0,55	45,9	25,2
SRF (raffinaderij-brandstof)	0,90	40,2	36,2

Vermenigvuldigen we dus het verbruik in liters met de dichtheid, dan krijgen we het verbruik in kilogrammen. Nu moeten we nog de hoeveelheid raffinaderijbrandstof in aanmerking nemen, die nodig was voor de productie van 1 kg van het desbetreffende produkt.

Ons rekensommetje ziet er dan als volgt uit:

	liter	kg/l	raff. brandstof
benzine	1,00	0,74	$1,120 = 0,83$ kg
autogasolie	0,78	0,84	$1,045 = 0,68$ kg
LPG	1,15	0,55	$1,025 = 0,65$ kg

De conclusie is duidelijk:

Wanneer een benzine-auto over een bepaalde afstand één liter benzine verbruikt, ofwel 0,83 kg ruwe olie, dan gebruikt de diesel-auto 0,68 kg en de LPG-auto 0,65 kg ruwe olie.

En hoe zit dat in energie-termen, dat wil zeggen uitgedrukt in de nieuwe eenheid mega-joules?

De warmte-inhoud van 1 liter benzine is 32 MJ. De raffinaderijbrandstof die voor de productie van deze liter is gebruikt, heeft een warmte-inhoud van 3,6 MJ. Als we dus 1 liter benzine gebruiken, gebruiken we in feite $32 + 3,6$ MJ = 35,6 MJ. Voor dezelfde afstand gebruikt de diesel in totaal 29,2 MJ en de LPG-versie 29,7 MJ.

De conclusie van deze berekening is dat de dieselauto op energiebasis gemiddeld 18% en de LPG-auto gemiddeld 17% voordeliger is dan de benzine-versie.

Zijn hiermee nu alle berekeningen gemaakt?

Zo ongeveer wel ja, maar ik wil nog eens benadrukken dat de gegeven cijfers gemiddelden zijn. Van geval tot geval kunnen er aanzienlijke verschillen optreden.

Behalve de energie-kant en de financiële kant van de zaak, spelen bij de keuze tussen benzine, diesel en LPG natuurlijk ook nog andere overwegingen een rol.

Milieubewust als we zijn, achten wij de vervuiling van de lucht door de verschillende auto's natuurlijk ook van belang. Wat zou het advies moeten zijn?

Wij kennen een aantal vervuilende elementen zoals: onverbrande koolwaterstoffen, koolmonoxide, stikstofoxiden, loodverbindingen en verder rook en stank, die alle uit de uitlaat komen. Daarnaast speelt lawaai nog een rol. Hieronder geven wij per element de vergelijking voor de benzine-, diesel- en LPG-auto. Waar in het overzicht cijfers worden genoemd, vergelijken we steeds de diesel- en de LPG-auto als gemiddeld percentage van de benzine-auto, die derhalve op 100% is gesteld.

	benzine	diesel	LPG
1) onverbrande koolwaterstoffen	100	50	80
2) koolmonoxide	100	20	50
3) stikstofoxiden	100	200	120
4) zichtbare rook	afw	aanw	afw
5) loodverbindingen	100	0	0
6) stank	weinig	sterk	matig
7) lawaai	weinig	sterk	weinig

Ten aanzien van de vervuilende elementen 1, 2 en 3 worden met betrekking tot de benzine-auto wettelijke eisen gesteld. Nieuw geproduceerde auto's mogen vastgestelde grenzen niet overschrijden. Die grenzen zijn in de loop der jaren steeds strenger geworden met als gevolg dat de auto van nu aanzienlijk milieuvriendelijker is geworden, vergeleken met die van bijvoorbeeld tien jaar geleden.

Het lood in de uitlaatgassen - circa 30% van wat aan de benzine wordt toegevoegd, de rest blijft achter in de uitlaat en in de smeerolie - wordt beperkt door een grens te stellen aan wat aan de benzine mag worden toegevoegd. Nu is dat 0,4 gram per liter, vroeger mocht men tot 0,8 gram per liter gaan. Voor de dieselauto's is alleen de roet-uitwerp (d.w.z. de rook-productie) aan wettelijke banden gelegd.

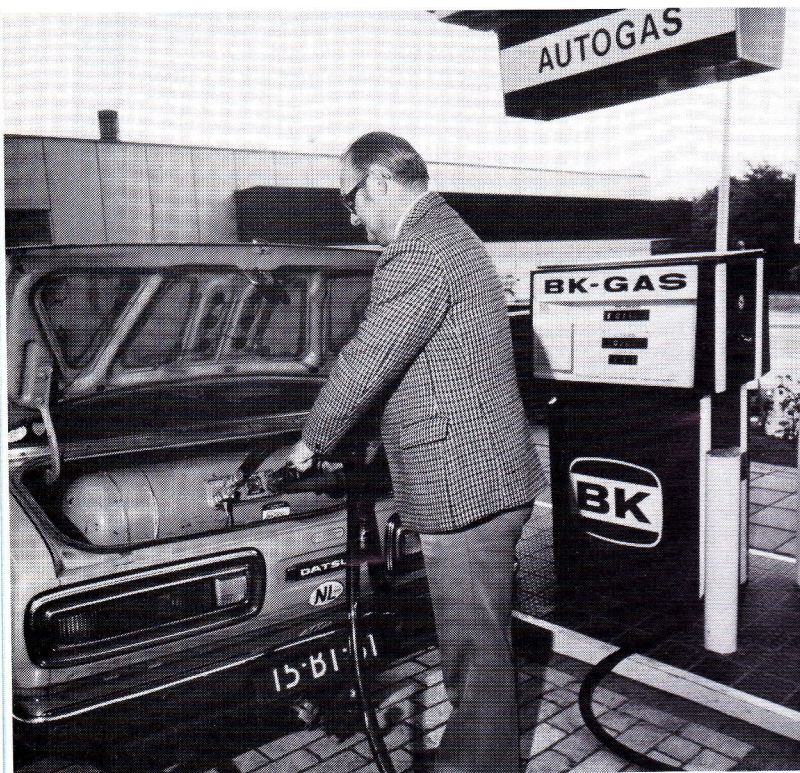
Tarieven motorrijtuigenbelasting voor personenauto's in guldens

(zoals die gelden sinds 1 januari 1979)

Eigen gewicht in kg	benzine		autogas, diesel enz.	
	jaar	3 mnd	jaar	3 mnd
651 t/m 750	274	71	417	106
751 t/m 850	331	85	495	126
851 t/m 950	393	100	576	146
951 t/m 1050	476	121	681	172
1051 t/m 1150	561	142	787	199

Genoemde en nog in te voeren eisen waarborgen dat onze lucht van goede kwaliteit blijft. De touwtjes worden steeds strakker aangehaald...

Om nu te bepalen welk type auto het milieu het minst vervuult, kunnen wij niet eenvoudigweg een optelsommetje maken.



- ▶ Niettemin mogen wij stellen dat in zijn algemeenheid de dieselauto en de LPG-auto milieuvriendelijker zijn dan de benzine-versie, al maakt de diesel vaak een tegengestelde indruk, doordat we rook, stank en lawaai goed kunnen waarnemen.

Als je dit alles eens goed bekijkt rijst wel de vraag waarom nog niet iedereen op gas of diesel rijdt...

Ondanks het lagere energieverbruik en minder milieu-verontreiniging zijn het vaak andere factoren die de doorslag

geven. In de eerste plaats het financiële aspect. De dieselauto is duurder in aanschaf dan de benzine-auto. Wil men op LPG rijden dan moeten ombouwkosten worden betaald en in beide gevallen betaalt men een hogere wegenbelasting. En niet iedereen rijdt voldoende kilometers om deze méérkosten binnen een redelijke termijn terug te verdienen door de lagere brandstofprijs. Bovendien heeft de diesel het nadeel van lawaai, trager optrekken en een lagere topsnelheid, terwijl de voor LPG omgebouwde auto een deel van de kofferruimte verliest door de ingebouwde gastank en LPG niet overal verkrijgbaar is. In het buitenland zelfs erg moeilijk!

Resumerend

Diesel

Voordelen t.o.v. benzine

- lager energieverbruik
- minder schadelijke emissies
- betrouwbaar
- lange levensduur
- goedkopere brandstof

Nadelen

- tragere acceleratie en lagere topsnelheid
- hogere aanschaffingsprijs a.g.v. hogere produktiekosten
- meer lawaai
- meer rook en geur
- hogere wegenbelasting

Autogas

Voordelen t.o.v. benzine

- lager energieverbruik
- minder schadelijke emissies
- goedkopere brandstof

Nadelen

- iets lager vermogen (nauwelijks merkbaar)
- ombouwkosten
- niet alle motoren zijn geschikt
- tank neemt vrij veel ruimte in beslag
- minder uitgebreid distributie-netwerk
- hogere wegenbelasting

Hoeveel u kunt besparen met LPG

Wanneer wij de kosten van het rijden op autogas vergelijken met die van een benzine-auto, zien wij dat de besparing zeker aantrekkelijk kan zijn.

In onderstaand voorbeeld zijn wij uitgegaan van een jaarkilometrage van 25.000; een auto in de gewichtsklasse tussen 851 en 950 kg en een benzineverbruik van 1 op 10. Onder die omstandigheden kan reeds een jaarlijkse besparing van bijna f 1100,— worden bereikt. Wanneer u méér kilometers per jaar rijdt, kan die besparing aanzienlijk hoger worden!

	benzine	LPG
Brandstof¹⁾ Per jaar rijdt u 25.000 km met een benzineverbruik van 1:10 is 2500 liter à f 1,334: Het LPG-verbruik is 15% hoger, dus 2875 liter à f 0,535:	f 3335,—	f 1538,—
Wegenbelasting²⁾ Zie tabel. Het wagen gewicht is vermeld op het kentekenbewijs. Voor de LPG-installatie rekent u met een méérgewicht van 48 kg	f 393,—	f 576,—
Afschrijving LPG-apparatuur, incl. inbouw, kost u ongeveer f 1750,— ³⁾ (Prijs afhankelijk van fabrikaat apparatuur en merk auto) Voor de afschrijving per jaar		f 450,—
Verzekering⁴⁾ Door de LPG-apparatuur wordt de verzekerde som van uw auto hoger. De méér-premie is ongeveer	f 3728,—	f 80,— f 2644,—
Het jaarlijkse voordeel bedraagt dus	f 1084,—	

- 1) Genoemde brandstofprijzen zijn van februari 1980 (voor benzine is de prijs van Super Zelf Tank aangehouden).
- 2) Indien u met een diesel- of LPG-auto een aanhangwagen of caravan trekt, moet ook voor het getrokken voertuig een hogere wegenbelasting worden betaald (ruim twee maal het benzinetarief).
- 3) Bij de aanschaf van een BK-installatie, ingebouwd bij een BK-inbouwstation, ontvangen Shell-personeelsleden een korting van 25% op alle gebruikte materialen.
- 4) Het verzekeren van de ingebouwde LPG-apparatuur is facultatief. Indien niet meeverzekerd ontvangt u bij eventuele schade aan de installatie geen uitkering.

Zoals ook al blijkt uit het vraagesprek op deze pagina's is het veel moeilijker een dergelijke reële kostenvergelijking te laten zien tussen benzine en diesel.

Hier speelt namelijk een aantal factoren een rol die vergelijken bijna onmogelijk maakt. Enkele van die factoren: De keuze van de dieselauto en de vraag met welke benzine-auto die vergeleken moet worden; de prijs van de diesel in samenhang met de periode waarin hij wordt afgeschreven, de rij-omstandigheden, enz.

Verkort verslag over 1978

Algemeen

Volgens het jaarverslag 1978 van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, dat onlangs is verschenen, betaalden 230 rederijen premie aan het fonds. Deze premie had betrekking op 12.885 werknemers. Er waren 573 vroegere werknemers deelnemer in het fonds met vrijstelling van premiebetaling wegens invaliditeit.

De premie bedroeg in het verslagjaar 22,7% van de premiegrondslag. De werkgever en werknemer betalen ieder 11,35% van de premiegrondslag. De premiegrondslag is het vaste loon (tot een bepaald maximum) verminderd met de in 1978 geldende premie-franchise. De franchise is dat deel van het salaris waarover via de aow een ouderdomsuitkering wordt gegeven en waarover dan via het pensioenfonds geen pensioen hoeft te worden opgebouwd en dus ook geen pensioenpremie wordt betaald. In 1978 bedroeg de premie-franchise f 50,85 per dag. In 1978 bedroeg het maximaal in aanmerking te nemen vaste loon voor de grote handelsvaart f 117,05 per dag en voor de kleine handelsvaart f 141,65 per dag.

Inkomsten en beleggingen

Het fonds ontving in het verslagjaar ca f 50.312.000,- aan premie en f 89.152.000,- uit beleggingen. Deze inkomsten – verminderd met betaalde pensioenen en administratiekosten – moeten worden gereserveerd om de later verschuldigde uitkeringen te betalen. Eind 1978 bedroeg het kapitaal van het fonds ruim 1,12 miljard gulden.

Het kapitaal wordt belegd in hypotheek, vaste eigendommen, leningen op schuldbekentenis en effecten. Het meeste geld werd belegd in leningen op schuldbekentenis, nl. 85,2%; verder in hypotheek (6,9%), vaste eigendommen (2,9%), effecten (1,6%) en andere beleggingen (3,4%).

Het gemiddelde rendement van deze beleggingen was in 1978 8,34%. Bij het berekenen van zijn verplichtingen – de premiereserve – gaat het fonds echter voor de veiligheid er van uit dat het in de toekomst slechts 4% rente zal maken. Het verschil tussen de werkelijke rente van 8,34% en de rekenrente van 4% is de zgn. overrente of rentewinst. Ook dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserves en komt ten goede aan de

Bedrijfs pensioenfonds voor de koopvaardij

verzekerden in de vorm van verhogingen op hun pensioenen.

Welke pensioenen zijn verzekerd?

De deelneming in het fonds vangt aan bij het bereiken van de 22-jarige leeftijd. De pensioendatum is 60 jaar.

Jaarlijks wordt een doorlopend ouderdompensioen opgebouwd dat 2,55% bedraagt van de in dat jaar geldende pensioengrondslag. Het jaarlijkse ouderdompensioen dat de deelnemer kan bereiken bij volledige deelnemingstijd (38 jaar) bedraagt dus $38 \times 2,55\% = 96,9\%$ van de gemiddelde pensioengrondslag.

Als deze pensioengrondslag b.v. f 25.000,- heeft bedragen dan zou een deelnemer die van zijn 22ste verjaardag af tot zijn pensioendatum in het fonds heeft deelgenomen een doorlopend ouderdompensioen ontvangen van 96,9% van f 25.000,- = f 24.225,-. Als de deelnemer overlijdt, krijgt zijn weduwe 70% van f 24.225,- = f 16.957,50 per jaar; heeft hij kinderen dan heeft elk kind recht op 14% van het ouderdompensioen, dus f 3.391,50 wezenpensioen per jaar.

Uit berekeningen is gebleken dat 96,9% van de gemiddelde pensioengrondslag ongeveer gelijk is aan 70% van de laatste pensioengrondslag van een zeeman die een normale carrière achter de rug heeft en uitgaande van een gelijk blijvend algemeen loonpeil. Omdat het algemene loonpeil niet gelijk zal blijven, zal het percentage lager uitkomen dan 70. Daarom is de premie zodanig vastgesteld dat zij een marge bevat die, tezamen met de rentewinst die het fonds maakt, wordt gebruikt om de opgebouwde pensioenrechten door middel van procentuele verhogingen zoveel als mogelijk is aan te passen bij de algemene loonstijging.

Zo werden b.v. de reeds verworven aanspraken – met inbegrip van de aanspraken op backservicepensioenen – van een deelnemer voor wie in 1978 premie aan het fonds is betaald – op 1 januari 1979 met 6% verhoogd. Ook de reeds lopende pensioenen werden op die datum met 6% verhoogd. De verzekerden krijgen de pensioenen naast de uitkeringen op grond van de aow en aww.

De aow-uitkering wordt pas bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd uitbetaald. Om deze lacune te ondervangen heeft het bestuur besloten

om over de periode gelegen tussen 60 en 65 jaar aanspraak op tijdelijk ouderdompensioen te verlenen. De opzet is dat de hoogte van het tijdelijk ouderdompensioen zoveel mogelijk de hoogte van de aow benadert. Evenmin als de aow-uitkering heeft het tijdelijk ouderdompensioen iets te maken met de hoogte van het vroegere loon. De opbouw van dit recht is voor alle deelnemers gelijk. Natuurlijk is de hoogte van de uitkering wel afhankelijk van de duur van de deelneming in het fonds. Zo werd in 1978 door de deelnemers die het hele jaar in het fonds hebben deelgenomen een tijdelijk ouderdompensioen van f 412,45 opgebouwd. Naast het tijdelijke ouderdompensioen is geen weduwnpensioen verzekerd. Als een man vóór zijn 65ste verjaardag overlijdt ontvangt zijn vrouw een weduwnpensioen van de algemene weduwen- en wezenwet.

Lopende uitkeringen

Aan het einde van het verslagjaar had het fonds 4422 gepensioneerden met ouderdompensioen. Samen hadden ze recht op f 10.071.000,- jaarlijks pensioen.

Er waren 2048 weduwen met in totaal f 3.179.000,- aan weduwnpensioen. Verder hadden 566 kinderen recht op wezenpensioen tot een totaalbedrag van bijna f 490.000,-.

Het gemiddelde pensioenbedrag wordt sterk beïnvloed door hen die slechts kort in het fonds deelnamen en dus maar weinig pensioen konden opbouwen.

Het bestuur

Het fonds wordt bestuurd door vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties die het fonds hebben opgericht.

Op 1 oktober 1979 hadden namens de Raad van Bestuur voor de Zeevaart zitting in het bestuur de heren J.H.W. Habermehl (secretaris), H.J. Bekkering, drs. J.L. La Gro en mr. J.B. Meyer (plaatsvervangend secretaris); namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart, opgericht 1943, had de heer C. Bruin zitting in het bestuur.

De heren D. Opmeer (voorzitter), G.P. Folkersma, C.J. Roodenburg, A. Rook (plaatsvervangend voorzitter) en K.W. de Wit, zaten in het bestuur namens de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart.

SCHOON SCHIP

Energie besparen!

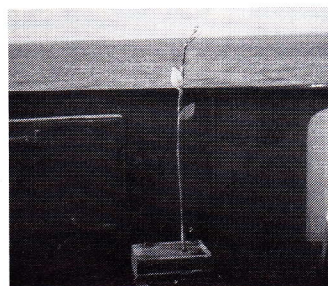
En dat in dubbele betekenis. Namelijk niet alleen de energie die voorheen door maar liefst 120 droge cellen werd geleverd, maar ook de energie die anders moest worden besteed om die batterijen op een SBM te verwisselen, vanaf een werkboot.

De primeur van SBM met windmolens (boeien met molentjes waren er al) heeft Amlych, nabij Anglesey, gekregen. Weliswaar kosten twee van die molens inclusief montage voor één boei het lieve sommetje van 10.000 pond sterling, maar daar staat tegenover dat £ 6000 per jaar wordt bespaard, omdat de batterijen niet meer hoeven te worden gewisseld. Dank zij twee 100 Watt 24 Volt molens wordt voldoende stroom geleverd en opgeslagen voor de zender/ontvanger,

misthoorn, regelinstallatie voor olie-afsluiter en gevaarlicht. Dat dit energie-besparende idee alleen kan worden toegepast in gebieden waar het veel waait, is duidelijk. Maar daarover heeft men in die streek niet te klagen. Trouwens, men heeft eerst gedurende drie jaar alle windsnelheden opgenomen alvorens te besluiten op energie uit windkracht over te gaan.

Kompasroos

Je staat wel even vreemd te kijken als op de plaats waar vroeger aan boord het peilkompas stond, een boom gaat groeien. Nu nog maar een struikje, maar als hij niet te veel in de groei wordt geremd, straks een echte boom. We kregen dit bericht van derde stuurman A.W.F. Pera van de „Acmaea”. Het bewijs ervan was bijgesloten in de vorm van een fotootje. Niettegenstaande het feit dat de



struik nog geen bloem draagt, hebben de mannen van de „Acmaea” een originele naam ervoor bedacht: kompasroos. Hij schreef ondermeer: „Het is een aardig boompje, doet geen mens kwaad, dus we hebben hem maar laten staan. Hij groeit geweldig. Best handig, de Chinese uitkijk heeft er veel gemak van. Zijn aflossende collega schudt hij dan gewoon uit de boom. Ja, we hebben veel plezier van onze boom en bovendien het toilet is altijd nog een stuk verder weg...”

Gehoord aan boord

Shell Tankers ligt al voor op de marine! Hoezo? Nou, daar krijgen ze een F 16, wij hebben al een F 63.

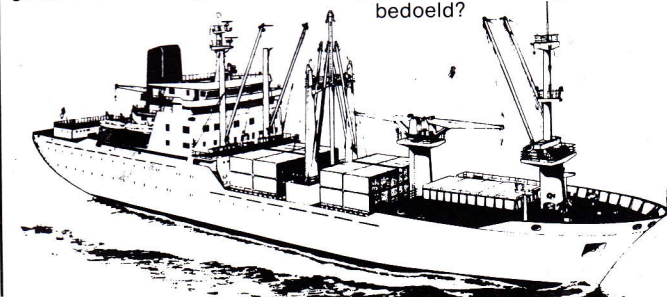
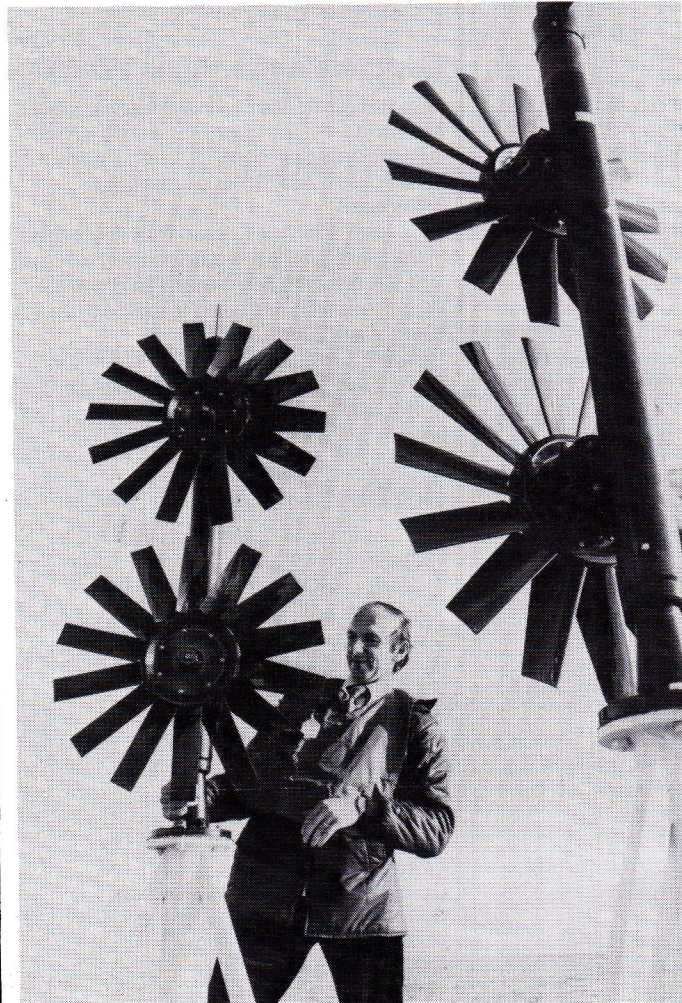
In het groot

Hebben wij als eerste Nederlandse rederij twee schepen in de vaart - de „Daphne” en „Macoma” - die tevens als opleidingsschip dienst doen, de Mexicanen doen het helemaal in het groot. Bij de scheepswerf en machinefabriek „De Merwede” in Hardinxveld-Giessendam wordt een vrachtschip gebouwd van 12.000 ton, in opdracht van het Mexicaanse Ministerie van Transport, waarop 200 leerling-officieren worden geplaatst. Deze volgen eerst een opleiding van 2 jaar aan de wal, waarna hen gedurende een vol jaar door

maar liefst 20 leraren praktijk aan boord wordt bijgebracht. Daarenboven krijgt het „vracht” schip nog een vaste bezetting van 53 man, zodat de 150 meter lange schuit een totaal aantal opvarenden van 273 moet gaan herbergen. Je zou het haast een passagiersschip gaan noemen. Aangezien ook nog leslokalen in het schip worden ondergebracht, zal de hoeveelheid vracht wel beperkt blijven. Overigens: geen angst dat het te druk wordt op de brug. Er is een extra stuurhuis, volledig uitgerust, met meerdere simulators.

Hulde aan PLA!

Toen we onlangs een Engels blad aan het doorbladeren waren viel ons oog op een bericht waarin onze „Kylix” werd genoemd. Waarom ging het? Jaren geleden, om precies te zijn op 11 oktober 1972, zonk in de rivier de Thames de Duitse coaster „Rüstringen”. Een aanvaring met de „Kylix” was haar fataal geworden. Kort daarna is het wrak gelicht en op een nabij gelegen zandbank gezet. Daar heeft de „Rüstringen”, of wat daar nog van over was, jarenlang gelegen. Onlangs werd besloten om de overblijfselen te verwijderen. Bij elkaar nog een flinke vracht want de lading bestond indertijd uit een duizend ton staal. Met meer dan gewone belangstelling lazten we verder in het bericht: „The PLA salvage team has successfully raised the wreck of the „Rüstringen from the Blyth Sands”. Wij kregen natuurlijk een trots gevoel. Die PLA-jongens hadden 'm dat toch maar gelapt. En dat helemaal in Engeland, in een gebied waar de Port of London Authority de scepter zwaait. Hé, wacht eens even. Wat is de afkorting hiervan? PLA, da's ook toevallig. Zou dan toch de Port of London Authority worden bedoeld?



SCHOON SCHIP

Puzzel deze keer te moeilijk?

Alleen al het woord „anagram” moet veel mensen hebben weerhouden om de in het december-nummer van ons blad opgenomen Kerstpuzzel te gaan oplossen. „’t Ziet er nogal moeilijk uit, ik begin er maar niet aan”, zullen velen onder u hebben gedacht. Zelf hebben we er ook wel even tegenaan zitten kijken maar toch hebben we vorig jaar besloten om eens af te zien van de min of meer traditionele kruiswoordpuzzel. Nu eens iets anders. Een kryptogram ging ons wat te ver. De groep mensen die zich hierin graag verdiepen is nog maar bescheiden van omvang. En daar het oplossen van een anagram maar een stapje verder is dan een kruiswoordpuzzel hebben we het erop gewaagd. ’t Heeft kennelijk veel mensen toch weerhouden om zich met de „letterkeer”, een andere naam voor anagram, te gaan bezighouden. De volgende Kerstpuzzel zal dan wel weer volgens een oud en vertrouwd recept zijn. Of heeft iemand een ander idee? Ontwerpen zien wij gaarne tegemoet. Bij plaatsing kunt u een boekenbon van vijftig gulden tegemoet zien. Maar nu ter zake. Het aantal inzendingen bedroeg 64. Iets meer dan de helft was niet goed

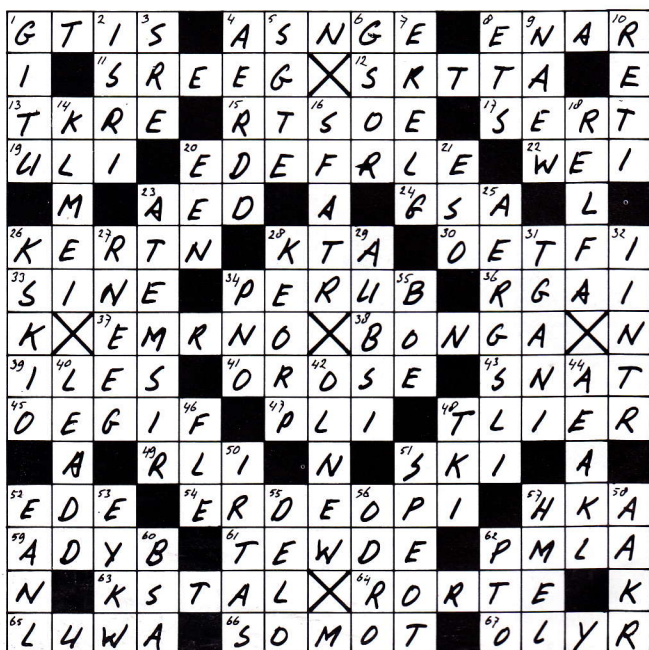
Uit de veiligheidsfotowedstrijd . . .



opgelost. Het is moeilijk aan te geven waar de meeste fouten in zijn geslopen, ze liepen door de gehele puzzel heen. Onder de goede oplossingen moest het lot beslissen wie er in aanmerking kwamen voor de uitgeloopte geldprijzen. Onder toezicht oog van een OR-lid, van zowel vloot als wal, zijn de volgende gelukkigen uit de bus gekomen:

Eerste prijs, f 100,—: M.J. Viergever (derde werktuigkundige)
De tweede prijs, f 50,— ging naar:

J.L. Muijskens (gezagvoerder) en de laatste en derde prijs, f 25,— ging naar: Mevrouw E.D. Alderlieste-Peetoom (echtgenote van eerste stuurman D.M. Alderlieste).
Van harte gelukgewenst! In ieder geval zijn wij blij dat ruim 60 oplossingen zijn binnengekomen. Dank aan diegenen die er toch maar aan zijn begonnen. Ook onze dank aan de ontwerper van het anagram, hoofd voeding J.H.A.J. Orie.



banenmarkt mag dan ook zeker een groot succes worden genoemd. De resultaten voor onze maatschappij waren helaas miniem. Maar we zullen volgende gelegenheden weer aangrijpen om de mensen opmerkzaam te maken op de bij ons bestaande mogelijkheden.

De Noordzee - nu en straks

Dank zij vooral de winning in de Britse en de Noorse wateren is de Noordzee een belangrijke leverancier van olie en aardgas geworden. Toch is, als gevolg van technische en andere problemen waarvoor men nu eenmaal komt te staan bij productie op grote schaal in zo'n lastig gebied, de ontwikkeling trager verlopen. Hoe de huidige situatie is en wat de toekomstige ontwikkelingen vermoedelijk zullen zijn, is te lezen in S.B.S.-editie „De Noordzee - nu en straks”. Exemplaren zijn op de gebruikelijke wijze rondgezonden, hetzij in het Engels onder „North Sea Progress”, hetzij in onze moedertaal onder bovenstaande titel. Exemplaren ervan liggen natuurlijk ook voor een ieder beschikbaar op de informatiestands in ons gebouw.

Shell helpt



Dat zegt m'n baas ten minste. En omdat die (red.: stm. v.d. Aa) nu op zee dienst doet, doe ik hem op deze manier m'n hartelijke groeten. Lady

Banenmarkt

Op 3, 4 en 5 maart is er, zowel in het Gewestelijk Arbeidsbureau in Rotterdam als in de hal van het Shell Gebouw aan het Hofplein, een banenmarkt gehouden. Het ging bij deze twee „markten” om beschikbare banen bij de diverse Shell-vestigingen in het Westen van het land. En dat waren er heel wat. Enkele honderden. Vooral op technisch gebied: bankwerkers, fitters, meet- en regeltechnici, proces operators en nog veel meer. Maar niet uitsluitend technische beroepen. Ook wordt er gezocht naar administratief en dienstverlenend personeel. Shell Tankers is „in” voor stuurlieden met diploma S 3 en werktuigkundigen met diploma A. De belangstelling was zeer groot. Al heel vroeg in de morgen stonden de mensen bij wijze van spreken in de rij. De

Gehuwd

16.02: A. Fredriks, alg. vkm, met mw. C. Camilleri;
21.2: G.E.H. Gerritsen, 4e stm., met mw. E.C.M. Andriessen.

Geboren

18.2: Patrick Adriaan, zoon van N.C. van den Heuvel, 4e wtk., en mw. J.E. van den Heuvel-van der Burg;
9.3: Sandra, dochter van J.G. van der Poel, 3e wtk., en mw. J. van der Poel-Lindeboom.

Aflossingen

gezagv.: P.B. Hibma, H.A. Kuling, R. Knol, P. Hoogesteger, C. Wolse, A.J. de Ronde, J.H. Korsen, F.A. Visser, J.E. Dekker, J.M. Hillen;
1e stl.: J.W. Nieuwerf, A.H. van Haften, G.M. Schipper, J.F. Casimiri, O.A. van Druten, J.A. van Kesteren, J.I. Boon, T.W. Scharrenburg, R. Hendriks, R. Dijkstra;
2e stl.: A.J. Kappers, H.A. Kamsteeg, A.B. Tuyl, B.W. Bakker, R.J.E. van Haarst, G. van Riet, M. Ponsen, J.M.M. van Rossum, L.H. Stevens, W. Koeze, J.P.J.M. Cobelens;
3e stl.: R.M. van der Aa, J. Kuiken, A.W.F. Pera, A.E.R. van de Griend, T. Barth, P.D. Blok, R.F. Portman, A.C.M. Morriën;
radio-off.: C.H.C.J. van der Ploeg, F.K. van Westen, K. Holwerda, D. Bins, G.H.P. Ribbens, L. de Soete;
hfd.wtk.: J. Heymans, J.I. Brangert, W. Groenendijk, J.J.F. Reitsma, J.B.J. Jonker, H. Kuyper;
2e wtk.: F.J. van der Vorm, W.J.M. Braeken, J.H.S. van der Pas, E. Dallinga, L.F. Kruyt, J. Smid, E. de Jong sr.;
3e wtk.: W.H. Hennink, J.J. van Vondel, J.G. Kuit, J.P.P. van Alebeek, E.K.G. Schiefer, T.P.M. Westhuis, O. Wink, J.L.B. de Bruin, A. Storm, J. Qualm, G. Dekker;
4e wtk.: H.W.J. Schoonbergen, P.F.M. Kösters, H.J.M. Frenken, E.A. Rumeser, F.P. van der Star, G.T. Verwoert, F.P.E. Verlinden, J. Verhagen, J.A. Elbert;
5e wtk.: J.J.M. van Iperen, M.H. Tijdeman, A.J. Leget, J. Bijloo, R.M. van Sonsbeek, T. van Beek, R.J.H. de Vink, C.B. Sliker, C.M. Abrahams, P.R. Schol, J. Schillemans, H. Roelvink, A. Vastenhoud;

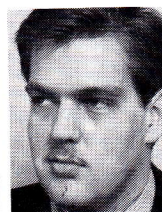
sch. voorman: J.M. Wigleven;
sch. vakman 1: R. Stuijzand, E.J.H. van Arcken, Q.A.P. de Wit, G.J.C. Dudink, M.J.W.A. Schuurs, F. Oostdijk;
sch. vakman 2: J.A.A.M. van Tol, J.P.A. Cordesius, A.P.T.J. Huurman, A.C. Dieckman;
alg. sch. vakman: M. Kumentas, A.W.H.M. van de Kerkhof, J.A. Kimpton, J. Poot, J.J. Donleben, J. Brederveld;
sch. gezela/w: C.T.J. Snel, H. Sandifort, E.P. Kesauly, B.M. Brinkman, G.W. Specht, W. Ruiter, J. Hendrikx;
aank. sch. vakman: P.H. Maas, R.A. Curial, H.A. Westhoff, M.R. Cordu;

aank. sch. gezela/w: J. van de Berg, H.C. Weenink, R. Akkermans, S. Sloof, B.A.J. van de Swaluw, J.W. Tjanaway, E.D. Klap;
hoofd voeding: L.J.W. Broenink, C. van der Wildt, A.W. Jacobs, C.A. Breederland, G. Barnhard, H.J. van Alphen;
sch. kok: J.R.L. van Toornburg, R. Bakker, C. van Zal;
hoofd bediende: E.J. Eradus, W.M. Beekman;
bediende: A. Smit, H.H.P. van Koppen, J.A. Schuiten;
bediende (a/d): M. Frenay.

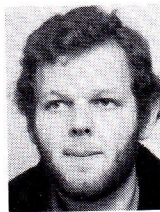
Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: 4e wtk. T. den Dekker;
m.s. Acila: wnd. gezagv. P.R. Brunet de Rochebrune, 4e stm. W.P.G. Nowé, 2e wtk. R.H. de Haan, wnd. 4e wtk. J.F. Bijlsma, 5e wtk. R. van der Heide, sch. vakman 2 P. van Vugt;
m.s. Acmaea: 2e stm. P.J. van den Driest, 3e stm. R.R. Reinhardt, hfd.wtk. J.L. 't Mannetje;
m.s. Acteon: 2e stm. P.C.J. Dikkentman, 4e stm. H. Hennis, 5e wtk. K.H. Lugthart, sch. vakman 1 L.A.T. Blankemeyer;
m.s. Cinulia: gezagv. N.A. Jager;
m.s. Cranial: wnd. hfd.wtk. B. Oudkerk, 2e wtk. J.J.J. Ludekuse, 3e wtk. M.J. Viergever;
Dallia: sch. vakman 2 J.C. de Smit, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. M. Docampo Rial, 2° man M.A. Dominguez Martinez, A. Lopez Ballestreros, mar. int. M. Alvarez Fernandez, M. Amoedo Aguede, A. Boulosa Dacosta, C. Bouzas Novas, D. Fernandez Pintos, J. Figueirido Acevedo, J.M. Misa Gonzalez, E. Valverde Alonso, 2° mar. int. R.J. Pugigner Alonso, coc. G. Castro Gomez, cam. maydo E. Cruz. Buyo, cam. J.D. Dieguez Garcia, R. Lago Lago;
m.s. Daphne: gezagv. D. de Boer, 2e stm. A. Breevaart, sch. vakman 1 R. Cornelissen, G. van Kuilenburg, sch. vakman 2 M. Timmerman, sch. gezela/w P.C. Spronck, L.J. Verburg, R.B.A. Spronck, P. Raams, aank. kok I.C. van Gend, hoofd bediende A.J.J. Ceelen, koksmaat D.S.A. de Jong;
m.s. Diadema: wnd. 1e stm. B.J.H. Wortelboer, wnd. 2e stm. H. Reiling, stag. stm. B.F.L. Cloet, 2e wtk. P. Dekker, stag. wtk. J. van der Harst, H.P.M. Wouters, F. Piek, sch. vakman 2 J. Parlevliet.

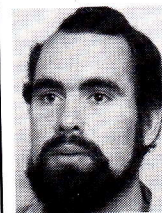
Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



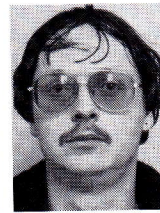
F.T.G.J. Mulder
4 stm.



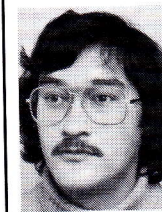
W.P.G. Nowé
4e stm.



A.M.G. van den Hurk
4e stm.



K.H. Lugthart
5e wtk.



sch. vakman 2
W.S. Chan



sch. vakman 2
M. Jelsma



sch. vakman 2
A.G.M. Barends



sch. kok
B. Vos

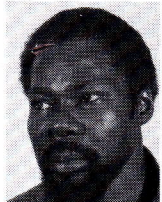
Onze vlootjubilaren



H. Domselaar
hoofd bediende
10 jaar op
22.04.80



P.B. Hibma
gezagv.
30 jaar op 1.4.80



R.E. Riedewald
sch. gezal a/w
10 jaar op
22.04.80



A.P. de Groot
2e wtk.
25 jaar op 24.4.80



F. van der Heyden
hoofd bediende
25 jaar op
29.04.80

hoofd voeding W.W. Huygen;
m.s. Diloma: wnd. 3e stm. H. Ammerlaan, 4e stm. A.M.G. van den Hurk, sch. vakman 2 A.F. den Hengst;
m.s. Dosina: radio-off. J.H. ten Pas, 4e wtk. J.W. Jongkind, 5e wtk. P.J. Farla, sch. voorman H.H. van Oostrum, aank. kok G. Datema, koksmaat J. Rosbergen;
m.s. Felania: 2e stm. H. den Ouden, radio-off. J. Gerritsen, 3e wtk. R.M. van Ham, alg. sch. vakman J. van de Meer, C. Vogelzang, J.H. Spaans, H. Korevaar, aank. sch. vakman C. Smolders, aank. sch. gezal a/w van Dijke, A.M.A. Sondag, R.E. Curial, G. Bos, sch. kok J.R. van Haeren, bediende G. Korevaar-Pullen;
m.s. Felipes: gezagv. P. Buisman, 3e wtk. A.M.P.B. Fluitsma, alg. sch. vakman W.H. Reimerink, aank. sch. gezal a/w

H.C. Wessenius, sch. kok B. Vos;
m.s. Fossarina: 1e stm. A.J. de Kraker, wnd. 3e wtk. J.P. de Visser, wnd. 4e wtk. W.M. de Vries, stag. wtk. A.M.P. Dekker, W.H. Kuyper, T.J. Veenstra, alg. sch. vakman E.B. de Niet, J.H. Oosterhof, aank. sch. vakman O. Heerlien, S.H.J. Gieling, R.J.A. Lempereur, hoofd voeding W.A. van Noort, hoofd bediende J.L.F. Romen, bediende (a/d) F.R. Noorbergen, jongen a/w R.P.A. Smeysters, W. Pannekeet, P.K.J. van de Bunt;
m.s. Fossarus: 2e stm. W.T. van den Berg, alg. sch. vakman B.L. Quist, aank. sch. gezal a/w J. Jager, hoofd voeding G. van Driel, hoofd bediende J.A. Small, bediende H.A. Gard, jongen a/w P.C.G. Platteeuw, A.J. de Gooyer;
m.s. Fulgur: 1e stm. R.W. Overdijkink, 2e stm. J.S. de Vos, hfd. wtk. J.D. Donken, 2e wtk. T. Scholte, jongen a/w A. van Eysden, B.G.M. van der Kooy, H.J. van Rookhuizen;
m.s. Fusus: gezagv. J. Post, 3e wtk. J.J. de Groot;
s.s. Kylix: 2e stm. L.A.H. Vader, 4e wtk. H.W.P. Schaaper;
s.s. Laconica: 3e stm. A. Leffers, radio-off. H.W. Hogeweg, 3e wtk. H.R. Muysson, 5e wtk. B.A. Kloosterman, hoofd voeding J. van der Horst;
s.s. Latia: 2e stm. D. Dankkaart, 3e stm. J.S. Bakker, stag. stm. Y. de Boer, G.B.H. Stienissen, J.A. Valk, radio-off. J.W. Hendricks, hfd. wtk. H. Blaauw, 3e wtk. F.H. de Jong, 5e wtk. M.J. Hoekman, R. Groeneweg, A.C. van der Ham;
s.s. Latirus: 2e wtk. F.A.M. Vergroesen, 5e wtk. D. Struyk;
s.s. Lepton: 1e stm. C.J. Clarisse, wnd. 2e stm. J.C. Hilberding, wnd. 3e stm. P.J. Veenman;
s.s. Macoma: gezagv. J.S. Schregardus, sch. gezal a/w P. de Vries, J.J. van der Kley, M.A. van Dijk;
s.s. Meta: wnd. 1e stm. J. Korving, 4e wtk. W.G. Kole, sch. vakman 1 D. Kipperman, capataz A. Puime Amarin, man esp. J.L. Moreira Formoso, 2° man J. Hermida Millan, mar. int. N. Amoedo Perez, M. Bouzada Pazos, J. Gomez Vila, J.M. Gonzalez Rodriguez, J. Rodriguez Cabral, G. Suarez Tajes, R.J. Trabazos Fernandez, jefe de f. J.S. Duran Barros, coc. J.R. Fernandez Gomez, cam. maydo. F. Dieguez Garcia, cam. J. Ferro Alvarez, E. Vazquez Santiago;
s.s. Mytilus: 1e stm. A. Vlaar, 2e

stm. F. van Bommel, 3e stm. L. van den Ende, 2e wtk. J.J. Timmers, 3e wtk. P. Versluis, sch. vakman 1 L.W. Hobelman, sch. vakman 2 G.J. Ros;
m.s. Niso: gezagv. H. Unger, 1e stm. W. Beekman;
s.s. Ondina: 1e stm. G.J. Knol, stag. stm. W. Nyenhuis, W. Verschuure, wnd. hfd. wtk. F.G. Krijgsman;
s.s. Onoba: wnd. gezagv. C.P. Donken, 1e stm. H.J. de Vries, 3e stm. B. Kerver, wnd. hfd. wtk. C.J. den Hollander;
s.s. Sepia: gezagv. H.H.J. Dijkhuizen, 1e stm. S. Termeer, 4e wtk. P.A.G. van der Meer, 5e wtk. J.W. Goldstein;
m.s. Tagelus: wnd. 3e stm. P.J. Prenen, radio-off. A.A.J. Donker;
s.s. Viana: 1e stm. W.F. van der Lei, stag. stm. J.F.A. Heeren, G.Y.M. van Rooy, 2e wtk. W.A.M. Bouma, 5e wtk. R.V. van Wieringen, sch. vakman 2 A.G.M. Barends;
s.s. Vitrea: wnd. 1e stm. W.J.H. van Dipten, 2e stm. P.N. van Duyn, stag. stm. H. van Boxtel, stag. wtk. R.C.M. Melman, sch. vakman 2 M. Jelsma, R.T. Slump;
s.s. Zafra: gezagv. J.B.P. Imming;
s.s. Zaria: gezagv. W.O. Kooi, 2e wtk. E.E. Kreune, wnd. 3e wtk. A.W. Ros.

Uit dienst getreden

2e stm.: J.M.E. Korteweg; R.J. Ruts
3e stm.: J.P. Molenaar
4e wtk.: J.J. van Herk
sch. vakman 2: A. Baan
sch. kok: A.C. Boeser

Overplaatsing

3e wtk.: R.A.M. Haffert - Shell Nederland Chemie B.V. te Klundert

Tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: J.P. Hendriks - Shell International Petroleum Co. Ltd.

Aangesteld als

gezagv.: R. Knol
sch. vakman 1: R. Cornelissen
hoofd voeding: W.A. van Noort

Behaalde diploma's

1e stm. G.H.V.: L.A.H. Vader, D. Dankkaart;
1e stm. G.H.V.-th.: H.H. van Dijk, A.A.F. van der Markt;
2e stm. G.H.V.: E.J.G. Kraszewski, C.H.M. Buckens;
2e stm. G.H.V.-th.: J.W.J.

Rodenhuis, F.G. de Bruyn, H.A. van der Want;
„C”: J.A. Maassen, J.J.J. Ludekuse;
„C-th.”: J.G. van Werd, T. Scholte.



In dienst



M.i.v. 1-3
M.w. Y. de Jong - DFP/3

Uit dienst

M.i.v. 1-3 M. van Aelst - DFM

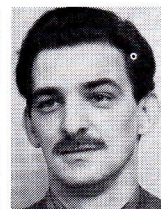
Interne mutaties

M.i.v. 1-3 M.w. M.W. van Steen-de Heer, van DFP/3 naar DFF/3

Jubilea



1-5-1980
M.L.C. van Heeswijk
25 jaar



20-4-1980
J. van Overbeek
10 jaar



1-5-1980
M.w. J.A. Wildschut
10 jaar



1979 was het internationaal jaar van het kind. In Nederland werden de activiteiten rond dit gebeuren geleid door de „Stichting Nationale Commissie Internationaal Jaar van het Kind - 1979”. Een van deze activiteiten

was het televisieprogramma „Waar kom ik vandaan?”, dat in december werd uitgezonden. Diverse kinderen van gastarbeiders kwamen op het scherm en de kijker moest raden wat het land van herkomst van deze kinderen was.

Prinses Beatrix bezocht KSEPL Rijswijk

Jaar van het kind afgesloten

Deze actie had een succes moeten worden om de vele projecten van de Stichting te kunnen financieren. Door diverse omstandigheden bleven de financiële resultaten van het televisieprogramma onder de maat. Daarom zocht de Stichting naar andere mogelijkheden om aan geld te komen. Grote maatschappijen werden benaderd voor een donatie. Ook Shell Nederland was bereid om bij te springen.

Op 20 februari werden op het ministerie van CRM aan de Steenvoordelaan te Rijswijk de werkzaamheden van de Stichting formeel beëindigd met een slotbijeenkomst, die werd bijgewoond door H.K.H. Prinses Beatrix, erevoorzitster van de Nationale

Toespraak

In een korte toespraak benadrukte de heer Montijn het internationale karakter van Shell en zei hij dat als gevolg daarvan naast de ruim 20.000 Nederlandse Shell-medewerkers er ook 900 buitenlanders bij Shell zijn. Mensen van 40 nationaliteiten, verschillende huidstint en levensovertuiging, die in onze Maatschappij volkomen geïntegreerd zijn. Montijn besloot zijn korte speech met erop te wijzen, dat wij ons nu vooral moeten richten op de kinderen van de buitenlandse werknemers.

H.K.H. Prinses Beatrix heeft zojuist uit handen van de heer Montijn de donatie ontvangen.

„Aan hun integratie in onze samenleving moet ons veel gelegen zijn”, zei Montijn.

Hij bood daarop Prinses Beatrix een donatie aan. Zij aanvaardde de gift van f 50.000,— met genoegen en vertelde dat het geld ten goede zal komen aan het slecht geoutilleerde kinderdagverblijf „Pinkeltje” in Rotterdam.

Dit verblijf, gevestigd in een oude school aan de Adriaan Mildersstraat, wordt vooral bezocht door Surinaamse en Turkse kinderen. De Prinses gaf het couvert op haar beurt aan mr. J.G.M. Lurvink, lid van de Nationale Commissie en tevens voorzitter van de „Werkgemeenschap Kindercentra Nederland”. Hij zal ervoor zorg dragen dat de gift in Rotterdam terecht komt.



Aandacht voor een korte toespraak.

Commissie.

Na afloop van deze bijeenkomst bood Shell Nederland de medewerkers van de Stichting een receptie aan, waarbij het KSEPL als gastheer fungeerde. Bij aankomst op het Lab werd Prinses Beatrix verwelkomd door Ir. J.A.P. Montijn, president-directeur van Shell Nederland en dr. J.C. van Wijnen, directeur van het KSEPL.

