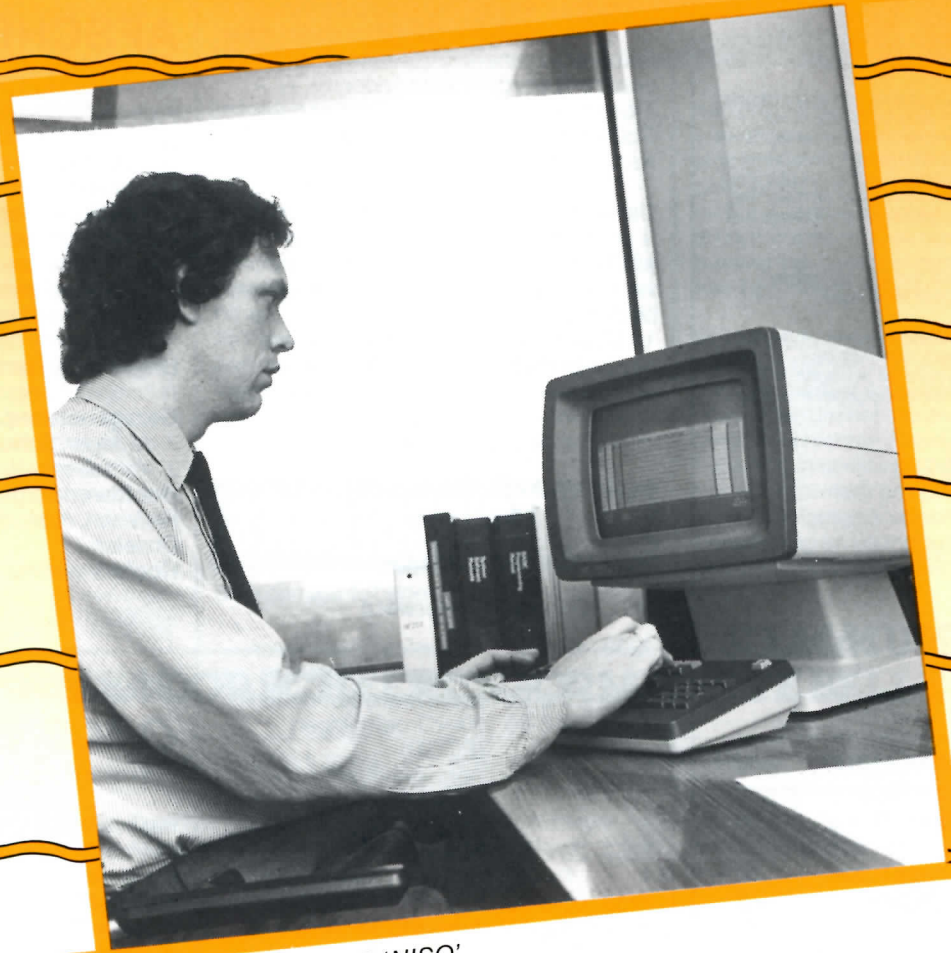


SCHEEP



ENNIKA

24e jaargang
nummer 8
april 1985



SCHEEPSCOMPUTER 'NISO'
zie artikel op pagina 8/9

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 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 8
april 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

OR-verslag	4
m.s. 'Gadila'	6
Scheepscomputer 'Niso'	8
Geslaagde redding	10
Lenteboden	11
Schoon Schip	12
Personalia	14
Uitslag Kerst-puzzel	16



Dodenherdenking

op 4 mei 1985

Op zaterdag 4 mei aanstaande zullen in de hal van het gebouw Carel van Bylandtlaan 30 te Den Haag, onze collega's herdacht worden die gedurende de Tweede Wereldoorlog om het leven kwamen en wier namen vermeld staan op de aldaar aangebrachte plateaus. Er zal onder meer namens de gehele Koninklijke/Shell Groep een krans worden gelegd door mr. W. A. Tiedemann, plaatsvervangend Coördinator Personeel van het Centraal Kantoor Den Haag.

De herdenking begint rond 10.00 uur 's ochtends. De Ondernemingsraden van alle Nederlandse Groepsmaatschappijen worden uitgenodigd met afgevaardigden bij de kranslegging aanwezig te zijn. Tot 13.00 uur is er personeel aanwezig om bezoekers te ontvangen en bestaat er gelegenheid bloemen bij de plateaus neer te leggen.

Zij die nabestaanden van de

oorlogsslachtoffers kennen, worden verzocht de herdenkingsplechtigheid onder hun aandacht te brengen. Gehoopt wordt dat vele medewerkers de kranslegging zullen bijwonen om, samen met de nabestaanden, enkele ogenblikken in gedachten te vertoeven bij de collega's die ook voor onze vrijheid het leven lieten.

AFSCHIED

Op woensdag 1 mei 1985 om 16.30 uur zal in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw in Rotterdam voor officieren en scheepsgezellen die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen hun collega's uit te zwaaien, zijn daarbij van harte welkom.

Uitgenodigd om afscheid te nemen zijn:

Gezagvoerders J. van Beele, J. M. Hillen, J. de Jager, S. Noordenbos, H. A. Schelvis, J. Verhoeven, W. Welbie;
Hoofdwerktuigkundigen F. W. Gakes, R. N. Groen, A. Modderman, L. J. van Onselen;
Hoofd Voeding A. G. Freeth.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2233	19-2-85	'Laconica'/'Latia' overgedragen (PCOR)
2234	20-2-85	Dienstperiodes (PCOR)
2235	22-2-85	NAVO-oefeningen (PCOR)
2236	27-2-85	Aanbevelingen n.a.v. dodelijk ongeval stagenemer
2237	28-2-85	Tewerkstelling L.P.A. de Winter/F. Kuyt (PCOR)
2238	01-3-85	Koersen (PCOR)
2239	05-3-85	Advies O.R. 'Abida' (PCOR)
2240	08-3-85	Vacatures (PCOR)
2241	11-3-85	Info m.b.t. 'admiralty list of radio signals'

Mededeling O.M.S./S.M.S.

Indienen rekeningen

Het bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1984 vóór 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die na genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vóór 1 juli 1985 niet mogelijk was.

Olieverontreinigingen 1984

Schreven we vorig jaar dat er gedurende het jaar 1983 op onze vloot slechts één geval van verontreiniging van buitenboordwater door olie had plaatsgevonden, dit jaar moeten we melding maken van vijf gevallen (waarbij opgemerkt wordt dat in twee gevallen de oorzaak aan de wal lag).

Kritiek

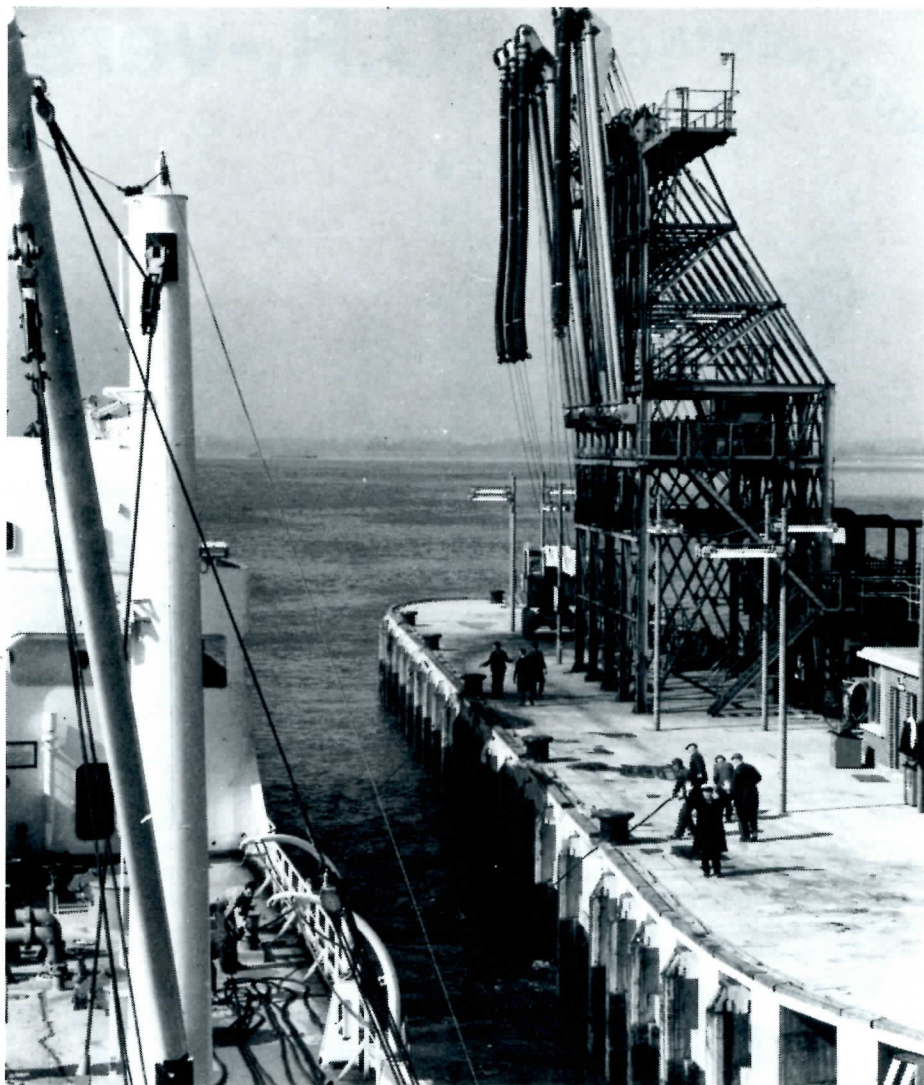
Er wordt door het publiek vaak kritiek geuit op de oliemaatschappijen, die regelmatig worden beschuldigd van olieverontreinigingen; met name de tankvaart is de boosdoener. Een kritiek die vaak ten onrechte wordt geuit want een uitgebreid onderzoek enkele jaren geleden naar de herkomst van olie op zee heeft uitgewezen dat slechts een klein deel van de totale hoeveelheid het gevolg is van ongelukken met tankers of wordt veroorzaakt door de tankvaart in het algemeen. De grote hoeveelheden zijn afkomstig van natuurlijke sijpelingen, gemeentelijk en industrieel afval en stedelijke lozingen.

Onze charteraars, Shell International Marine (SIM), houden zich voortdurend bezig met het probleem van de verontreiniging van de zee door olie en dankzij SIM is toentertijd het load-on-top systeem ingevoerd en verbreid, welk systeem al vele jaren door tal van rederijen wordt toegepast.

Resultaten 1984

Kijken we naar onze Maatschappij dan zien we dat gedurende het jaar 1984 door onze vloot, bestaande uit gemiddeld 28 schepen, world-wide in totaal 1634 havens werden aangedaan. Tijdens al deze operaties deden zich dus vijf gevallen van olieverontreiniging voor waarvan, zoals reeds gezegd, twee werden veroorzaakt door de wal. Eén geval van verontreiniging was te wijten aan een geringe lekkage naar buitenboord door volledig gesloten en geborgde zee-afsluiters heen, dus de oorzaak lag hier in een mechanisch gebrek. Weliswaar een geringe verontreiniging, maar gering is toch te veel.

Speciale aandacht vestigen we op ons lichterschip de 'Niso', dat in 1984 een fraai



resultaat leverde met 21 lichteroperaties waarbij zo'n 1.6 miljoen ton werd gelichterd zonder een enkel incident.

Menselijk falen

Dat Shell Tankers zich geen enkel geval van 'oil pollution', hoe gering ook, kan permitteren zal voor een ieder duidelijk zijn en zeer zeker niet wanneer de oorzaak van zo'n geval van verontreiniging te wijten is aan *menselijk falen*. Helaas moeten wij vermelden dat desondanks van de drie gevallen van verontreiniging waarvan de schuld bij onze Maatschappij lag, er twee veroorzaakt werden door *'human error'*. Het belang van bekwame, op veiligheid en milieu bedachte, officieren en scheepsgezellen wordt door onze Maatschappij voortdurend benadrukt, o.a. door constante begeleiding en informatie

aan ons personeel over de belangrijkheid van 'schoon varen'. Olieverontreiniging wordt regelmatig bij alle passende gelegenheden aan de orde gesteld, zoals op 6 x 6-bijeenkomsten, introductiedagen en bij cursussen. Ook bij de briefing/debriefing van de toprangen op kantoor wordt hier bijzondere aandacht aan besteed.

Het voorkomen van olieverontreiniging is een zaak die van een ieder voortdurende alertheid vereist en gelukkig kunnen we vermelden dat het merendeel van ons personeel hiervan doordrongen is en dat het aan hun deskundigheid te danken is dat zich niet meer gevallen van verontreiniging voordoen. Echter, begeleiding en voortdurende oplettendheid blijven een constante vereiste!

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Caurica	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	m.s. Niso	m.s. Stellaris
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	s.s. Ondina	m.s. Tagelus
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina			s.s. Vitrea
m.s. Cardissa		m.s. Fossarina			s.s. Zafra



Shell Tankers B.V.

Veiligheid

Op 4 maart jl. kwam de O.R. op verzoek van de bestuurder voor een extra overlegvergadering bijeen. De aanleiding hiervan vormde de voorgenomen verkoop van de 'Abida', waarvoor op grond van de Wet op de Ondernemingsraden het advies van de Raad nodig was.

Maar voordat dit onderwerp te tafel kwam vertelde de heer Busker, die de vergadering voorzat, over de stand van zaken met betrekking tot de Veiligheid. Tot aan de dag van de vergadering waren gedurende 1985 in totaal drie OMA's gemeld. Het was niet moeilijk uit de woorden van de bestuurder op te maken dat hij dit een ietwat teleurstellend resultaat

O.R.-verslag

- *Veiligheid*
- *Adviesaanvraag verkoop 'Abida'*
- *Personeelssituatie*

vond. Bovendien erg vervelend, in eerste instantie voor de betrokkenen zelf maar ook voor de maatschappij. En als we naar de aard van de ongevallen kijken dan is daarop een belangrijk punt uit het STBV-veiligheidsbeleid zeker van toepassing, namelijk 'alle ongevallen kunnen worden vermeden'. Twee van de gerapporteerde ongevallen waren het gevolg van ondoordacht trappenlopen. De lering die uit de ongevallen kan worden getrokken is het houden van werkoverleg. Bespreek allereerst en vooral de veiligheidsaspecten! De bestuurder memoreerde de uitreiking van de veiligheidstrofeeën over 1984. Een aantal schepen heeft de onderscheiding al ontvangen, de overige onderscheiden schepen zullen deze binnenkort krijgen uitgereikt.

Adviesaanvraag verkoop 'Abida'

De bestuurder had de O.R. een schriftelijke adviesaanvraag over de voorgenomen verkoop van de 'Abida' doen toekomen. Tijdens de overlegvergadering gaf de heer Busker, die vergezeld werd door zijn adviseur de heer Van Dalen, nog enige aanvullende informatie.

Waarom het plan om de 'Abida' af te stoten? De technische conditie van het schip is minder goed. De periodieke dokbeurt dient in april a.s. plaats te vinden en verwacht wordt dat, mede door de verscherpte eisen van het classificatiebureau, deze dokbeurt een dure aangelegenheid gaat worden. Bovendien is het niet mogelijk gebleken voor de 'Abida' een time- of voyage-charter af te sluiten.

Sinds november 1984 is het schip zonder emplooi. Om te trachten de kansen voor emplooi te verbeteren is op advies van Londen en op kosten van STBV de 'Abida' door het Suez-kanaal naar Jeddah gevaren, omdat daar betere charterkansen zouden zijn. Tot op heden is dat niet gelukt en iedere dag kost Shell Tankers geld.

De meest voor de hand liggende oplossing is het schip op korte termijn uit de vaart te nemen en voor de sloop te verkopen (de schrootprijzen liggen momenteel redelijk gunstig). Het was aan de Raad over het plan advies uit te brengen.

Na intern beraad las O.R.-voorzitter Jolle de Jong het volgende advies voor aan de bestuurder:

'Gezien de aan de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. schriftelijk en mondeling verstrekte informatie over de financiële en economische vooruitzichten en mede door de conditie waarin het schip verkeert, reageert de O.R. positief op de adviesaanvraag van de Ondernemer de 'Abida' uit de vaart te nemen om de nodige stappen voor verkoop te kunnen nemen. De O.R. is van mening dat het afstoten van de 'Abida' door middel van verkoop voor de sloop dient te geschieden'.

De ondernemingsraad heeft, zo vervolgde de O.R.-voorzitter, ondanks de haar verstrekte informatie grote moeite met het uitbrengen van dit advies vanwege de reeds extra eerder ingeleverde scheepsjaren over 1984/1985 ten opzichte van het oorspronkelijke schepenplan, waardoor de vlootsterkte reeds in 1985/1986 gereduceerd zal zijn tot ca. 22 schepen. In het verleden is altijd verzekerd dat de verhouding 60/40% STUK/STBV



Aanwezig tijdens de vergadering op 4 maart jl. waren:

Groep A

Jan Alsmā
Joost Boonstra
Cees Hemmer
Willem Hoogendijk
Jolle de Jong
Wouter Kalkman
Dolf Mittelmeyer
Simon Neeleman

Groep B

Rupert Huysers
Arie v.d. Windt

Groep C

Rob ten Hooven
Jarig Molenaar
Joop Ouwens
Peter Poot
Henk Steenstra



gehandhaafd zou blijven, doch wij zien een ernstige verstoring in deze verhouding. De ondernemingsraad sprak bij monde van haar voorzitter haar grote bezorgdheid hierover uit en vroeg de directie met klem deze bezorgdheid namens haar en haar achterban in London kenbaar te maken. De ondernemingsraad beseft tegelijkertijd de moeilijke situatie waarin de maatschappij geraakt door het ontstane surplus aan vlootpersoneel, doch heeft het volste vertrouwen in het personeelsbeleid van de Maatschappij.

De bestuurder deed tijdens de overlegvergadering de mededeling dat besloten is om aan het eind van het jaar een derde 'bareboat-charter'-schip in dienst te stellen.

Personeelssituatie

Mede naar aanleiding van de voorgenomen verkoop van de 'Abida' schetste de heer Van Dalen in het kort de personeelssituatie. Gedurende 1984 waren er 50% meer overplaatsingen dan het voorafgaande jaar, terwijl het natuurlijk verloop iets minder was. 'We begonnen 1985 met een lichte overbezetting maar als

we in hetzelfde tempo kunnen doorgaan met het overplaatsen van personeel ziet de situatie er voor 1985 niet zo slecht uit', aldus de heer Van Dalen. De invloed van de komende nieuwbouw zal ook sterker worden. Na een inventarisatie van de behoefte aan scheepsgezellen is besloten enige extra wervingsactiviteiten te gaan ontplooiën.

O.R.-allerlei

Omdat een aantal O.R.-leden tijdens de retraite in februari jl. op zee verbleven woonden Rupert Huysers en Arie v.d. Windt voor het eerst een O.R.-vergadering bij. Zij werden door O.R.-voorzitter Jolle de Jong aan de bestuurder en aan de raad voorgesteld.

De O.R.-leden Henk Lenstra en Hans den Ouden hebben de dienst van de maatschappij verlaten. Zij zullen worden opgevolgd door resp. Hans v.d. Ster en Frank Vergroesen.

Joop Ouwens is herbenoemd tot lid van de Remuneratiecommissie van de Centrale Ondernemingsraad. Jan Alsmas is herbenoemd als lid van de Pensioencommissie van de C.O.R.

Er is in de afgelopen jaren nogal wat geschreven over de lotgevallen van onze schepen in oorlogstijd. Er valt ook heel wat te verhalen want deze donkere jaren zijn zeker niet onopgemerkt voorbij gegaan. Ook de Shell-vloot werd wereldwijd ingezet om de geallieerde legers van brandstof te voorzien. Twee van deze schepen, de 'Gadila' en de 'Macoma', werden zelfs omgebouwd voor een tweeledig doel, namelijk om dienst te doen als vliegdekschip (zgn. 'Baby Flat Top') en tegelijkertijd een lading olie naar de plaats van bestemming te brengen. Het navolgende verhaal is door onze gepensioneerde collega

Het eerste

J. R. v.d. Hoek opgetekend uit de mond van oud-marineman Klarenaar die tijdens de tweede wereldoorlog op de 'Gadila' heeft dienstgedaan. De unieke foto's werden door de heer Klarenaar ter beschikking gesteld.

Toen in 1941 en begin 1942 de verliezen van de geallieerde koopvaardijvloot een enorme omvang hadden aangenomen probeerden de geallieerden middelen te vinden deze grote verliezen te beperken. Bij vertrek uit Halifax, New Foundland, werden de konvooien weliswaar vanaf de oostkust van de Verenigde Staten door vliegtuigen beschermd, maar na een bepaalde afstand te hebben afgelegd, trokken deze zich dan weer terug naar de States, omdat hun aktieradius niet verder reikte. Daarna volgde er dagenlang geen bescherming tegen vijandelijke aanvallen van onderzeeërs. De verliezen hadden dan ook voornamelijk tijdens deze periode plaats. Kwam men weer binnen het bereik van de vliegtuigen van de Engelse westkust, dan was men weer enigszins beschermd voor het laatste gedeelte van de reis naar Schotland. De schepen moesten dus meer bescherming hebben vanuit de lucht. De vliegdekschepen die er toen waren, werden voor belangrijker transporten gebruikt, zoals het escorteren van grote troepentransportschepen. De keus van ombouw tot vliegdekschepen viel daarbij op tankers, aangezien deze tevens een lading olie mee konden nemen en er dus geen laadruimte verloren ging. Men had dan ook niets met luikhoofden, laadbomen, winches, etc. te maken.

Vier maanden

Onder de tankers waarop de keuze viel waren ook twee Nederlandse en wel de Shell-tankers 'Gadila' en 'Macoma'. Ze behoorden tot dezelfde klasse schepen als de overige van de Engelse groep, zodat men bij de ombouw met dezelfde constructie kon volstaan. Een grote

2. Vliegdek met de stalen, opklapbare platen ter bescherming tegen wind en zee

m.s. 'Gadila'



Nederlandse vliegdekschip

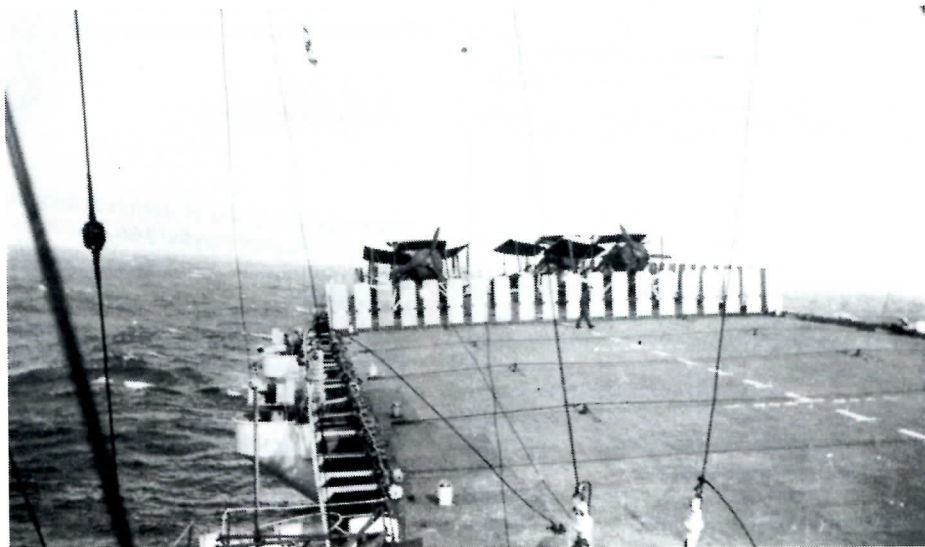
besparing door dezelfde tekeningen te gebruiken bij de bouw van het vliegdek en de accommodatie van het extra personeel. De om te bouwen tankers waren alle motorschepen, gebouwd in de jaren 1935-1936. De 'Gadila' had een 8 cil. M.A.N.-dieselmotor met lange stootstangen vanwege een laag liggende nokkenas. Bij de manoeuvreerstand hadden ze een wiel voor het manoeuvreren. Volgens tekeningen werden in Engeland de vliegdekken en torens gemaakt. Was er een constructie gereed dan werd een van de tankers uit de vaart genomen en naar de betreffende werf gestuurd om daar van de bovenbouw te worden ontdaan en van het nieuwe vliegdek te worden voorzien. Tevens moest de accommodatie tussen het tankdek en vliegdek behoorlijk worden uitgebreid, aangezien er van de Marine Vliegdiens ongeveer 60 mensen bijkwamen. Voorts werd op al deze schepen een noodhospitaal aangebracht. De totale ombouw vergde ongeveer vier maanden, maar dan had de tanker een volledige metamorfose ondergaan.

Goede weg

In de zomer van 1942 kwam de eerste tanker als vliegdekschip in de vaart en in de

1. Landend vliegtuig, met rechts de seiner

herfst van 1942 waren al zoveel gunstige rapporten bij het Ministry of War Transport binnengekomen dat bewezen was dat men de goede weg had ingeslagen. Bij de ombouw werd de schoorsteen vervangen door een grote dwarsscheepse leiding, boven het kombuis en onder tegen het vliegdek, waarop de uitlaat van de motor en de schoorsteenoploop van de ketel uitkwam. Naar gelang de wind van stuurboord of bakboord inkwam werd het gedeelte van de wind ingeschakeld door middel van een tuimelklep. De stoomketel zorgde voor stoom voor de hulpwerktuigen, zoals de stuurinrichting, sanitaire pompen, verwarming, dynamo's voor verlichting en voor de de-gausting kabel. Dit was een kabel van ongeveer 10 cm. dikte, die geheel tegen de wand van het schip aan lag, om het magnetisme van het schip op te heffen, ter bescherming tegen eventuele magnetische mijnen die vijandelijke vliegtuigen bij de haveningangen lieten vallen. In verband met het werken van het schip bij zwaar weer en bij het laden en lossen kon het grote vliegdek, van 140 bij 19 meter, natuurlijk niet als één geheel worden



3. Vastgesjorde toestellen met samengeklapte vleugels aan dek

4. De 'Gadila', door een der vliegers uit de lucht gefotografeerd

uitgevoerd. Daarom moest dit dek de nodige expansie bezitten. Dit heeft men toen net zo gedaan als bij de grote passagiersschepen door bij de hooggelegen promenadedekken een expansievoeg toe te passen, zodat de delen iets over elkaar heen konden schuiven. Bij het in actie komen bracht de kapitein eerst zijn schip op de wind en dan gaf de commandant van het vliegercorps zijn mensen de nodige instructies. Kapitein en commandant stonden dan gezamenlijk op de brug. Halverwege op het vliegdek stond de seiner, die de vertrekkende piloot aanwijzingen gaf en spoedig daarna zat het toestel in de lucht. De gebruikte toestellen waren in het begin nog dubbeldekkers van het type Swordfish, ze hadden een snelheid van 60 mijl.

Sporen verdiend

Het landen vereiste meer zorg. Hierbij speelde de man op het vliegdek natuurlijk een belangrijke rol. Met armbewegingen gaf hij de piloot aan hoe hij moest landen. Op een kwart gedeelte van het vliegdek raakte de machine deze veelal en dan moest het vliegtuig worden afgeremd. Daarvoor waren dwars over het dek 4 of 5 zware staalkabels gespannen, waarachter een haak moest grijpen die onder aan de staart van de machine was bevestigd (zie foto 1).

Rechts is de seiner zichtbaar. Deze kabels werkten op hydraulische cilindres net als grote schokbrekers en zo werd het toestel tot staan gebracht. Voor het geval dat geen van deze draden werd gegrepen was op het dek een stalen net gespannen, die de machine dan opving en voor bescherming van de andere toestellen diende, daar deze er anders afgeveegd konden worden. Voorts dienden nog opklapbare stalen platen voor bescherming tegen wind en zee (foto 2). Foto 3 toont de toestellen terwijl ze gesjord aan dek staan wegens slecht weer, met samengeklapte vleugels en daarachter zijn de beschermplaten duidelijk te zien.

Bij het laden en lossen moest men rekening houden met het zware vliegdek en andere bijkomstigheden, daar deze hoog waren aangebracht. Bij elkaar ongeveer 900 ton. Met het oog op de stabiliteit werd, direkt nadat een olietank was leeggepompt, deze eerst weer geballast, alvorens aan een volgende tank te beginnen.

Uit het verhaal blijkt dus wel dat de 'Gadila' en de 'Macoma' een dubbele functie hebben vervuld tijdens de oorlog en hun sporen wel hebben verdiend in de strijd tegen de vijandelijke onderzeeërs. En dit werd mogelijk gemaakt door een voortreffelijke samenwerking tussen de scheepsbemanningen en hun collega's van de Marine Vliegdiens.

5. Gezicht op een destroyer, uitgerust met dieptebommen ter bestrijding van vijandelijke onderzeeërs

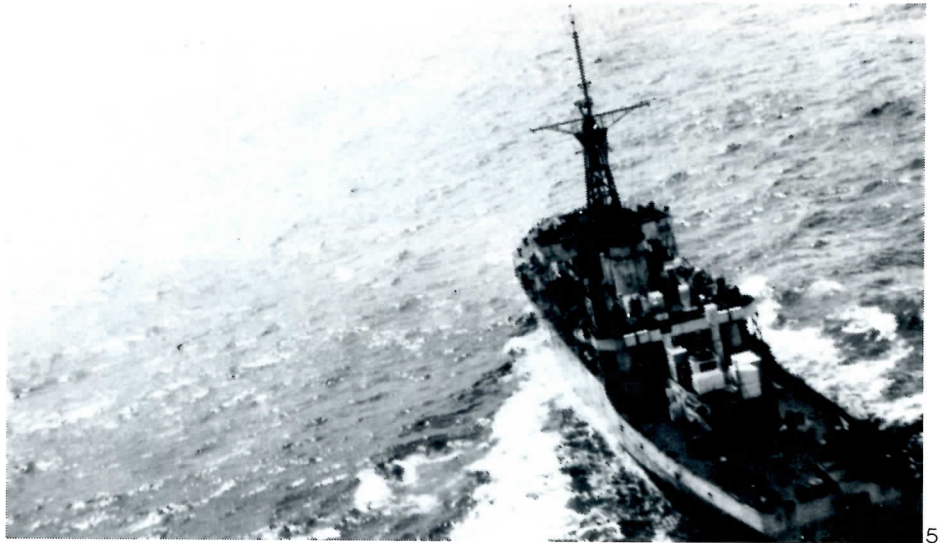
6. Een modernere uitvoering van een 'Baby Flat Top' met een nieuwer type vliegtuig



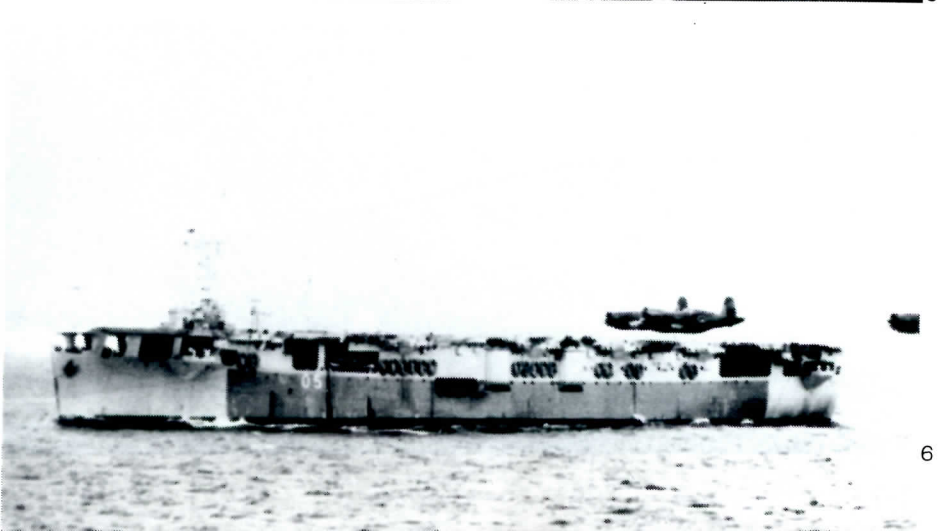
3



4



5



6

Scheepscomputer 'NISO'

Sinds september 1984 staat op onze 'NISO', bij wijze van experiment, een computersysteem van het type HP 250 opgesteld, waarover u wellicht al het een en ander heeft vernomen. Over de achtergronden en de mogelijkheden van scheepscomputers informeren wij u in onderstaand artikel.

Doel

Begin 1983 werd door DFMP, onder leiding van G. J. Leussink, een algemeen onderzoek gestart naar de mogelijkheden van toepassing van scheepscomputers. Na diverse analyses is gebleken dat bij diverse onderdelen van de

scheepsadministratie besparingen in tijd en/of geld kunnen worden bereikt door gebruik van een computersysteem.

Met name de onderhoudsadministratie vormt het onderdeel dat de meeste tijd en moeite vergt en tevens treden daarbij de meeste problemen op. Tekortkomingen in de onderhoudsadministratie als gevolg van onnauwkeurigheden, nalatigheden en fouten, en wel specifiek in de forms 63/19 en de spares-/stores-administratie kunnen leiden tot aanzienlijke verliezen.

Computerisatie kan deze verliezen met ongeveer de helft reduceren, terwijl tevens een aanzienlijke tijdsbesparing bereikt kan worden. Voor een aantal andere onderdelen van de scheepsadministratie werd eveneens verwacht dat computerisatie zal leiden tot tijdswinst en/of kwaliteitsverbetering.

Na grondige onderzoeken kwam men tot de conclusie dat in eerste instantie de volgende onderdelen van de scheepsadministratie in aanmerking kwamen voor computerisatie:

1. het 'actieve' deel van de form 63 administratie (= 'outstanding files');
2. de onderdelenadministratie, inclusief de 'stores'-administratie (form 29).

Uitgangspunt was dat de bestaande administratie met een minimum aan veranderingen in de computer gebracht moest worden. Het computer-form 63 bijvoorbeeld verschilt nauwelijks met het bestaande formulier. Als doelstellingen werd uitgegaan van het volgende:

- het op eenvoudige wijze maken van een form 63, waarbij automatisch de spares-/stores-administratie bijgewerkt wordt (dat voorkomt b.v. dubbel werk);
- een systeem waarmee rechtstreeks de spares/stores beheerd kunnen worden.

Eén van de belangrijkste voordelen hierbij is dat doordat de serie-/codenummers van de spares/stores in het systeem staan, deze niet steeds opnieuw ingetypt hoeven te worden. Bij wijze van spreken één druk op de knop en het vereiste onderdeel staat geboekt op het form 63.

Problemen aan boord

Alvorens gestart kon worden met het op de rails zetten van het computerprogramma, moesten er heel wat voorbereidingen worden getroffen. De diverse softwarepakketten die op de markt beschikbaar waren werden bekeken op hun geschiktheid.

Echter, de technische computeromgeving verschilt nogal van de kantooromgeving. De belangrijkste problemen die hierbij optreden zijn:

- trillingen en bewegingen (goed vastzetten, maar niet zo dat alle trillingen van schotten e.d. aan de machine doorgegeven worden);
- slechte elektrische voeding: het scheepsnet is onderhevig aan grote (kortstondige) spanningschommelingen en spanningspieken; een of andere vorm van voedingsstabilisatie is vereist;
- temperatuur: de temperatuur aan boord is over het algemeen hoger dan in een kantoor. Een administratieve scheepscomputer zal opgesteld zijn in een airconditioned administratieruimte, waar de temperatuur over het algemeen niet boven de 30°C zal komen, zodat hier weinig of geen problemen te verwachten zijn.

Op het gevaar af dat we te diep ingaan op de technische details moet ook nog worden vermeld dat de scheepsomgeving een aantal extra eisen stelt aan een administratief computersysteem, te weten:

- ingsstabilisatie;
- betrouwbaarheid magnetisch geheugen;



- interactie software-gebruiker (eenvoudig, duidelijk en inbraakvrij).

Op grond van bovenstaande en gezien een aantal onzekerheden werd aanbevolen om de eerste plaatsing van een computer aan boord in de vorm van een experiment te laten plaatsvinden, op een schip dat vanuit Rotterdam goed bereikbaar was. Dit experiment zou dienen ter vaststelling van het technisch functioneren van het computersysteem aan boord, de interactie tussen de computer en de scheepsstaf en de mogelijkheid om management- en andere informatie te leveren aan de walorganisatie.

Aangezien de 'NISO' ons enige schip is dat permanent in West-Europa opereert werd besloten dit schip als experiment-schip aan te wijzen. Voor de begeleiding en verdere ontwikkeling is een tweede systeem op het kantoor in Rotterdam geïnstalleerd.

Welk systeem?

Het beperkte aantal complete systemen dat op de vrije markt beschikbaar was voor scheepsadministratie voldeed niet of slecht aan de STBV-eisen. Om zo goed mogelijk te kunnen inspelen op de bestaande administratie en de daarin voorkomende knelpunten was software-ontwikkeling in eigen beheer noodzakelijk, uitgaande van een computersysteem met een software-ontwikkelingspakket. De meest geschikte computer voor het scheepsadministratiesysteem bleek de HP 250, in single-user configuratie. Het aan boord van de 'NISO' geplaatste systeem dient gezien te worden als een prototype waaraan, op grond van de ervaring tijdens en na het experiment, nog veranderingen en/of aanvullingen zullen worden aangebracht. Het gewijzigde systeem zal binnenkort op de 'NISO' worden geïnstalleerd.

Stand van zaken

De 'NISO'-computer draait vanaf half november vorig jaar zonder begeleiding aan boord van de DFMP-medewerkers. Vanaf het moment van draaien in eigen beheer hebben zich slechts kleine problemen voorgedaan, die gemakkelijk per telex konden worden opgelost. Het systeem draait goed en ook van scheepszijde verloopt alles naar wens. In mei/juni a.s. zal de eerste fase van het experiment worden afgesloten en op grond van de bevindingen zal dan worden beslist of en hoe we verder gaan.

Toekomst

Naar verwachting zullen alle toekomstige schepen worden voorzien van een scheepscomputer. Momenteel is men op kantoor de data-bank aan het opbouwen voor de drie LR's. en de staf van de LR's heeft reeds de introductie en opleiding achter de rug.



De mensen achter het systeem

Zoals reeds gezegd, de afdeling DFMP is de spil waar het scheepscomputer-project om draait. Naast G. J. Leussink heeft vooral A. Hoosbeek, sinds medio 1981 aan de wal gedetacheerd, zich intensief bezig gehouden met het computergebeuren. Begin 1984 is hij full-time ingezet voor het 'NISO'-systeem, dat door hem is ontwikkeld en gebouwd en daarna geïntroduceerd aan boord. Zijn tewerkstelling bij DFMP is op 1 december 1984 beëindigd. Als 3e werktuigkundige voor één van de nieuwbouwschepen zal hij echter betrokken zijn bij de installatie van de computers op de LR's en hij is thans bezig met het opzetten van de gegevens-bestanden.

In 1981/1982 is H. G. A. M. Nijhout van de TH Delft, afdeling Maritieme Bedrijfskunde, tijdelijk tewerkgesteld geweest als stagiaire bij DFMP. In deze periode is een deel van het onderzoek (computerkeuze, software-pakketten) door hem uitgevoerd.

De verdere ontwikkeling van het scheepscomputer-systeem is thans in handen van F. de Heer (4e stuurman), tijdelijk tewerkgesteld bij DFMP vanaf eind 1983.

Het geheel wordt vanaf begin 1984 begeleid door een stuurgroep, waarin naast de DFMP-medewerkers, de vaste hoofdwerktuigkundigen van de 'NISO' C. de Waard en L. J. van Onselen (inmiddels met pensioen), J. de Ruiter (vlootinspecteur) en P. J. Huigen (DFMO/8) zitting hebben.

Vessel: MS NISO
Date: 24-10-84

Device list for
Subgroup 1.16 : STARTIN

Code	Device name	Maker name	Notes
AUXMTRFLD	MAKEFIELD	ROTOR & HORNBY	
MOTSTOPACTN	ACTUATOR	ROTOR SKIMAZU	(SEE PFD)
MOTSTOPVALVE	MOTORIZED STOP VALVE	NAKAKITA SEISANZU CO. LTD.	4000S 155-11A
STARCONCOMP	AIR COMPRESSOR	HANDORTH	27MG MARK 2
STARCONMND	AIR COMPRESSOR	HANDORTH	27MG MARK 2
STARCONMMD	ELECTRIC MOTOR	STRONBERG AB.	27MG MARK 2
STARCONM	ELECTRIC MOTOR	SCOTT & CO LTD.	27MG MARK 2
STARCONM	PHAGES	HANDORTH	FRAME-MOL
STAR			
STAR			

Local order history:
Numbers bottles landed: Acetylene 77000-28400
Oxygene 47124-71057
Numbers bottles received: Acetylene 52705-79027
Oxygene 94484-94235

Bottles to be re-charged

1) Date of expiry	2) Cargo type	3) Location of failure	4) Component involved	5) Subgroup

MATERIAL INDENT form no. 63
urgency code no. EMERGENCY

no.	unit	description	unit price
2	BOTT	Acetylene dissous gas, UNITOR bottle A.48	163,71
2	BOTT	Oxygene gas, UNITOR bottle B.48	120,91

Shell Tankers BV Section: DFMP
Po-box 754 Phone: 010 - 69 62 10
3000 RM Rotterdam 010 - 69 62 81
Version checked/approved 28/8/84 by 63L

Construction information:

Module	Description	Date
A-1	Set up structure	11/04
A-2	Add Modify Delete	
A-3	Quantity check	
A-4	Display spares	
A-5	Update ordering data	
B-1	Change passwords /levels	
C-1	F-63 General	

SCRATCH KEY #
Dev=8, 10MB
MSI Devs
RE-STORE *ASPA
Printer=15
Form_printer=14
PRINTER IS 8
28 Begin_pg:ON HELLT BOTO Logon
SECTION BASE 1

GESLAAGDE REDDING

'Felania' nam twaalf man over van Cypriotisch vrachtschip

Op 17 januari dit jaar redde de 'Felania', onderweg van Abidjan naar Lomé, twaalf opvarenden van het aan de grond gelopen Cypriotische vrachtschip 'Ioannis'. De schipbreukelingen zetten nog dezelfde dag in Lomé weer vaste voet aan wal. Uit de rapportage van gezagvoerder R. van Westendorp hebben wij het verloop van de gebeurtenissen voor onze lezers opgetekend. Wederom werd door één van onze schepen de traditie van het redden van mensen in nood voortgezet. De bemanning van de 'Ioannis' toonde zich na afloop van hun avontuur uiterst dankbaar voor de geboden hulp.

Mayday

Even na middernacht, de 17e januari, bevond de 'Felania' zich ter hoogte van Cape St. Paul. Het schip had Lomé, in de Afrikaanse republiek Togo, als bestemmingshaven. De weersomstandigheden waren uitstekend. De wind was flauw, de zee kalm en er stond een deining van ongeveer een meter. Plotseling, het was tegen één uur 's nachts, ving de dienstdoende tweede stuurman B. Kerver via de VHF een Mayday op. Het noodsignaal was afkomstig van het m.s. 'Ioannis', een in Limassol op Cyprus geregistreerd

radar was van het in nood verkerende schip geen spoor te bekennen. Daarom dat via de VHF de gezagvoerder van de 'Ioannis' werd gevraagd om met een Aldislamp te schijnen of een vuurpijl af te schieten. Dit laatste gebeurde en bovendien kwam toen een zwakke radarecho door van het schip dat vlak onder de wal lag. Besloten werd om zodanig te varen dat de 'Felania' ongeveer anderhalve mijl bezuiden de 'Ioannis' uit zou komen om zodoende buiten de tien-vadem-lijn te blijven. Een klein uur later kwam de 'Felania' ter plaatse voor anker. Gedurende de vaart was de stuurboord-reddingboot al in gereedheid gebracht en deze ging onder commando van eerste stuurman H. Sieders op onderzoek uit. Op het moment van het vertrek van de reddingboot besloot de gezagvoerder van de 'Ioannis' zijn schip te verlaten. Omdat er volgens zijn eigen mededelingen geen onmiddellijk gevaar voor zinken bestond werd hem echter dringend verzocht aan boord te blijven en lichtsignalen in de richting van de reddingboot te geven ter oriëntatie. Het was namelijk aardedonker. Dit gebeurde en de reddingboot kon

rechtstreeks naar de 'Ioannis' varen. Spoedig daarna kwam het schip in zicht. Besloten werd de schipbreukelingen niet over te nemen maar het vlot naar de 'Felania' te slepen. Ook de gezagvoerder en eerste stuurman van de 'Ioannis' waren inmiddels op het vlot overgestapt. Na ruim een half uur kwam de 'sloop' langs zij de loodsladder en gingen de geredde bemanningsleden aan boord van de 'Felania'. Zij kregen een gastvrij onthaal, verse koffie en warm voedsel. Ook de civiele dienst was volop in touw geweest op dit middernachtelijk uur.

Lomé bereikt

Met het oog op het gevaar van een leeg rondrijvend reddingsvlot werd besloten deze aan boord te nemen. Na ook de eigen boot te hebben thuisgehesen en het anker te hebben gehieuid werd de reis naar Lomé vervolgd. Rond de middag bereikte het schip de boeimering in Lomé. Omdat de gezagvoerder van de 'Ioannis' over de vereiste documenten beschikte maakte de Immigration van Togo geen enkel bezwaar om de schipbreukelingen een inreisvisum te geven. Samen met de agent verliet het gezelschap de 'Felania', maar niet voordat de gezagvoerder van de 'Ioannis', mede namens zijn mensen, een ieder had bedankt voor de geboden hulp. Dank zij de grote inzet van iedereen aan boord van de 'Felania' is deze reddingsactie ten volle geslaagd!

Dit is de 'Ioannis' toen het schip nog onder Britse vlag voer als 'Selectivity'

undry damage and removal
Salvage Association's Surveyors. (See
issue of Jan 5.)

IOANNIS (Cyprus)

London, Jan 17 — Following
received from master of m tank *Felania*
today: Have picked up complete crew of
Cyprus mv *Ioannis*. Vessel grounded
and was abandoned in approximate
position lat 05 46 00N, long 00 29 30E.

KAPPAAS (Argentine, not Cyprus as

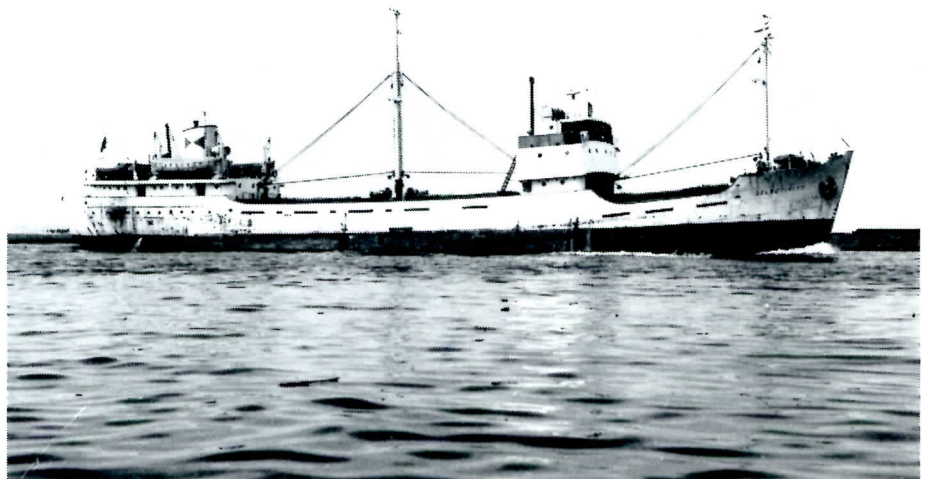
Kob
North
Jan 9
Jan 1
M
arri
Mai
PA
SP

vrachtscheepje van 1575 ton bruto en eigendom van de wel tot enige verbeelding sprekende 'Four Friends Marine Company' in Nicosia.

Stuurman Kerver plote de opgegeven positie in de kaart en zag dat de 'Felania' vrij dicht bij het in nood verkerende schip voer. De inmiddels gewaarschuwde gezagvoerder Van Westendorp nam contact op met de 'Ioannis' en het bleek dat het schip aan de grond had gezeten, water maakte en daarna weer aan de grond was gezet. Volgens de gezagvoerder van het Cypriotische schip stond de machinekamer al vol tot boven de hoofdmotor. Ook de ruimen liepen langzaam op. De bemanning had het schip al verlaten en bevond zich op een reddingsvlot langs zij. Alleen de gezagvoerder en de eerste stuurman waren nog aan boord.

Lichtsignalen

De 'Felania' zette koers naar de opgegeven positie maar ondanks het feit dat de wal steeds beter doorkwam op de





Lente- boden

Laten we eens terugblikken op de afgelopen winter en als we dat dan gedaan hebben kunnen we met z'n allen, na een paar keer geeuwen en uitrekken, weer ontwaken uit onze winterslaap. Aanschouwelijk was deze winter best wel mooi, maar over het lijfelijk ondervinden was ik (en velen met mij) niet zo enthousiast. Laatst las ik een artikel in een weekblad met een prachtige foto daarbij geplaatst van ijsbloemen op een raam. Het bijschrift luidde 'met onze centraal verwarmde huizen zie je zulke beelden niet meer'. Nou, dat moest niet mogen, zo'n opmerking, want dat slaat natuurlijk helemaal nergens op. Ik weet zo gauw geen procenten op te noemen, maar nog heel wat mensen wonen in niet-centraal verwarmde huizen, daar heb je geen statistieken voor nodig. Waar maak je je druk over, zult u denken, maar toevallig ben ik er zelf één, dus die prachtige, grillig gevormde, ondoorzichtige ijsbloemen heb ik wél gezien.

Wekenlang afgesloten van de buitenwereld, niet even snel een blik uit het raam om te kijken hoe het met het weer gesteld was, nee, daarvoor moest ik het balkon op en mijn hoofd om de deur steken, waarna ik zo snel mogelijk weer terugrende naar de behaaglijke warmte van de kachel in de huiskamer (het enige vertrek in huis waar het uitzicht niet belemmerd werd door ijsbloemen maar door gordijnen).

Buiten was het prachtig hoor, daar niet van, want de wereld ziet er veel mooier uit als deze bedekt is door een dik pak sneeuw: je ziet geen rommel meer op straat, het grauwe van een grote stad ziet er ineens niet zo grijs meer uit en als je door de sprookjesachtige stilte van de witte bossen dwaalt overvalt je een gevoel van rust en schoonheid, waardoor je je even helemaal alleen op de wereld waant en de zorgen van alledag achter je laat met elke voetstap die je zet in de ongerepte sneeuw. Terwijl het ijs en de sneeuw kraken onder je schoenen besef je nergens beter dan in zo'n verlaten bos het nietige van het wezen 'mens'.

Voorjaarsschoonmaak

Maar na een paar weken kreeg ik genoeg van de kou en griste ik elke dag hoopvol de krant uit de brievenbus voor de weerberichten en ja hoor: eindelijk ging het dooien en zou er een einde komen aan die gruwelijke kilte in huis.

Nu begrijp ik waar het woord voorjaarsschoonmaak vandaan komt. In vroeger tijden bestond er helemaal geen

centrale verwarming, dus alle huisvrouwen waren waarschijnlijk net zo uit hun doen als ik dat afgelopen winter was (en dan te bedenken dat er vroeger vaker strenge winters voorkwamen dan tegenwoordig). Aan enig huishoudelijk werk, buiten het hoogst noodzakelijke, ben ik al die weken niet toegekomen en dat kwam niet door luiheid, maar door die botten-verstijvende kou. Want om bij temperaturen onder het vriespunt het huis een goede beurt te geven is geen pretje met sjaals, beenwarmers en dikke vesten aan. Gelukkig maar dat er dan een hok beschikbaar is waar je alle rommel, uit het zicht met de deur stevig dicht, in kan gooien (dat ruimen we wel eens op als het wat warmer wordt . . .) Ook ik zal me dus aan een gedegen voorjaarsschoonmaak moeten wijden.

Ontwaken

Maar, één van de jaarlijks terugkerende geneugten des levens, zo zie ik het althans, is het na de winter alles ontluikende, niet te stuiten ontwaken der natuur. De sprietjes in de velden, de takken aan de bomen, het wil weer groeien en bloeien. Weer en wind kunnen geen invloed meer uitoefenen op de reeds uitgelopen takken. Het is of de natuur een paar maanden stil heeft liggen wachten om na deze rustperiode weer in volle glorie uit te barsten. En kijkt u eens goed om u heen en luister dan eens goed: ook onze menselijke omgeving schijnt te ontluiken en wakker te worden uit hun winterslaap. De lente laat z'n invloed gelden want (of vergis ik mij dan zo?) het lijkt wel of er meer 'gelachen wordt dan voorheen. Zouden dat nou de voorjaarskriebels zijn?

Helaas staan we er nog te weinig bij stil dat de natuur ons zo goedgezind is. Ik kijk bijvoorbeeld met vertedering naar de jonge eendjes in de sloten, de lammetjes in de weiden en hou nauwlettend de boom achter het huis in de gaten in de hoop dat het vogelnest evenals vorig jaar weer bewoond zal worden door een merelpaar. En of u nu op een flatje tien-hoog of in een riante bungalow woont, al die genoegens zijn er voor iedereen, rijk en arm, gratis voor niets. We hoeven er niets voor te doen of te laten, maar we moeten er eigenlijk allemaal wat ván doen: genieten!

Lyrisch

Het klinkt misschien lyrisch, maar ga eens in uw vrije tijd een eindje wandelen in de natuur of ga eens langs een sloot zitten en kijk dan eens om u heen, er is nog zoveel moois in de wereld. Je vergeet je zorgen als je zo rustig langs de waterkant zit, want als je beseft dat dit iets is waarvoor je geen moeite hoeft te doen, dat dit zomaar in je schoot wordt geworpen, dan kunt u misschien voor een poosje die aardse zorgen opzij zetten. Ik stel me zo voor dat we vanaf nu de hele Shell Tankers-meute in de bossen en langs de sloten aantreffen, genietend van de jonge dieren, de grassprietjes en de bloeiende takken, zou dat niet geweldig zijn?

Helaas moeten onze zeevarenden die nu op zee zitten de Hollandse lente missen, maar wellicht kunnen deze woorden u toch inspireren tot wat lente-mijmeringen.

Eveline

SCHOON SCHIP

Vaart naar de toekomst

'In 1976 begon bij Shell Tankers een experiment dat het doel had, inhakend op technische veranderingen, zo optimaal mogelijke verhoudingen in economisch en sociaal opzicht aan boord van haar schepen en in de walorganisatie tot stand te brengen'. Zo begint de tekst van een zojuist door onze maatschappij uitgegeven brochure. De inhoud van 'Vaart naar de Toekomst' geeft een korte beschrijving van de voorgeschiedenis, de huidige stand van zaken en de

toekomstverwachtingen met betrekking tot de Moderne Bedrijfsvoering aan boord van onze schepen. Het geheel is bijeengebracht in 24 pagina's, waarbij de tekst wordt afgewisseld met vele foto's. Een aanzienlijk aantal exemplaren van de brochure is inmiddels verzonden naar velerlei instanties o.a. op het gebied van onderwijs, scheepvaart, etc. Binnenkort zal ook een Engelse versie beschikbaar komen. Geïnteresseerden kunnen een exemplaar van 'Vaart naar de Toekomst' aanvragen bij de sectie DFP/4 (telefoon 010-696126).

Spookschip?

Tot twee keer toe ontvingen we de afgelopen maand min of meer alarmerende telexen van onze 'Felania'.

Het eerste bericht bevatte een emergency-aanvraag voor een lange lijst benodigde artikelen, die ons toch wel even verbaasd deden kijken. Oorzaak? Het schip rapporteerde als volgt: 'Op de avond van 2/3 te 21.00 tijdens slecht weer zijn wij getroffen door een aantal freak waves. Het schip maakte razendsnelle slingeren van ± 40 graden over de ene zijde tot 40 graden over de andere zijde. Hierbij werden meubilair als archiefkasten en bureau's als het ware gelanceerd. Een aantal goederen, essentieel voor de werkzaamheden aan boord, zijn gesneuveld. Vandaar deze aanvraag'.

Hierna volgt een lange lijst, variërend van kop en schotels tot een fotokopieermachine. Ter toelichting berichtte de 'Felania' nog het volgende: 'De schrijfmachine van de gezagvoerder stond op de grond en is verpletterd door het bureau, die van de conference room stond ook op de grond en is verpletterd door een dossierkast. De kopieermachine stond vastgeschroefd op een dubbele dossierkast. De kasten waren vastgemaakt aan het schot. De hele zaak is van het schot geraakt waarbij de kopieermachine door de conference room is geslingerd. De machine is nu trapeziumvormig. De boekwerken zijn op de brug in de slag geweest met een pot koffie. Aarde om de bloembakken welke in de rondte vlogen weer op peil te krijgen'...

Een dag later ontvingen we een tweede telex van het schip met daarin vermeld mysterieuze verschijnselen in de centrale: 'Wanneer van de brug de kombuis wordt gebeld gaat de telefoon over in de controlekamer. Als dan geprobeerd wordt de controlekamer te bellen gaat de telefoon over in kombuis en controlekamer. Ook gaan in hutten telefoons rinkelen waarvan het nummer niet is gedraaid. Soms komt bij het draaien van een willekeurig nummer het public address system in werking'. Hoe deze laatste problemen zijn opgelost hebben wij nog niet vernomen.



SCHOON SCHIP

Dank

Onze dankbetuiging daar het ons onmogelijk is een ieder persoonlijk te bedanken die ons 25-jarig huwelijksfeest, in welke vorm dan ook, voor ons tot een onvergetelijke dag heeft gemaakt.
Cees de Waard en
Ans de Waard-Vreeker

'A.H.'

De naam doet denken aan een bekende grootgrutter uit de Zaanstreek maar we vermoeden dat dit bedrijf er niet veel mee te maken heeft. De gecombineerde erts/olie-tanker 'Rio Sun' van 75.000 TDW verwisselde onlangs van eigenaar. De Liberiaanse vlag werd vervangen door die van Cyprus en het schip kreeg een andere naam. Nu zien we wel eens opmerkelijke scheepsnamen maar in dit geval getuigt de naam van heel weinig fantasie: 'A.H.'. 't Is kort en bondig, dat wel.

Uit de postbak

Beste mijnheer,
Ik heb u al een keer geschreven voor een shell vlag en u stuurde mijn een briefje dat u zouw kijken heeft u nouw gekeken want ik wacht er zo op snap u. en als u nou geen vlag kunt krijgen wilt mijn dan een kalender sturen van de Shell schepen of een stel grotte stickers of

als u niks heeft heeft u dan een poster van de Shell's grote schiep ik weet niet hoe die heet maar dat doet er niet toe hè. en als u wat stuurt val ik u niet meer lastig oké want u heeft wel andre dingen te doen en als u voor die vlag bij een paar tankstasjon of shell gemi in rotterdam vraagt ben ik u voor altijd dankbaar oké. ik hoop dat u het doet nouw tot schrijfs.

Shell is  40

Sterke vermindering SO₂-uitstoot Shell Pernis

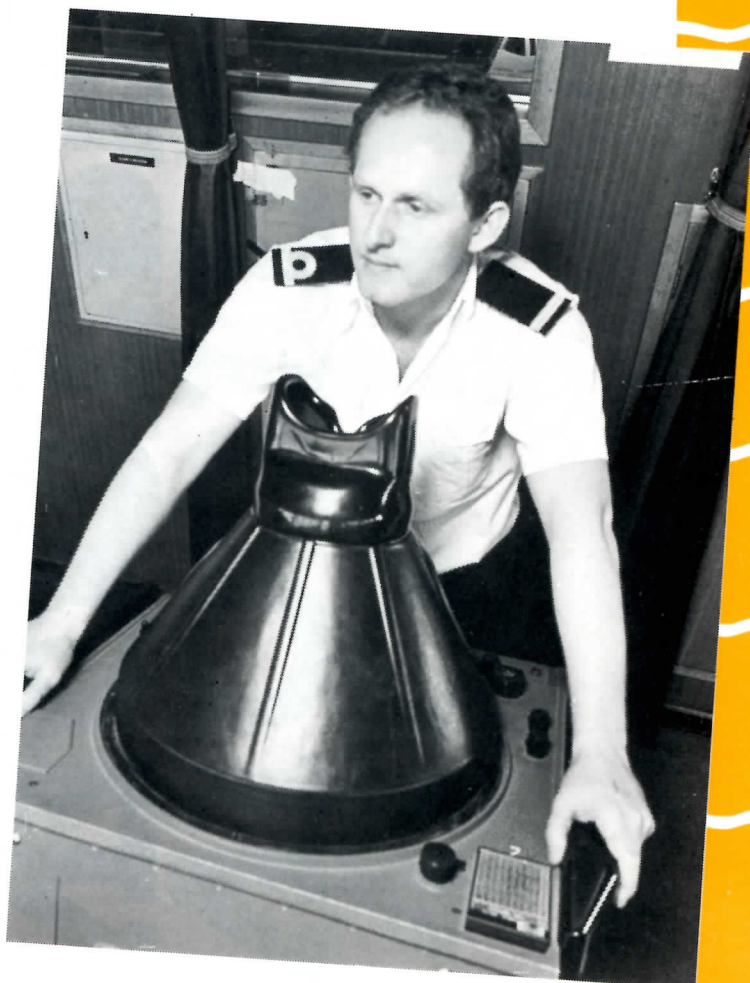
Shell Pernis is van plan om in het kader van haar milieubeleid in de loop van dit jaar de zwaveldioxide-uitstoot met bijna een derde terug te brengen. Dit wordt bereikt door als brandstof voor een groot ketelhuis en een nieuwe gasturbine aardgas in te zetten. Bovendien zal dit een aanzienlijke vermindering van de uitwerp van vaste deeltjes ten gevolge hebben. Met de voor de omschakeling noodzakelijke verbouwing van ketels is een investering van bijna f 15 miljoen gemoeid, terwijl de bouw van de gasturbine f 55 miljoen kost. Het ligt in de bedoeling de op aardgas om te

schakelen installaties uit te rusten met speciale branders waardoor ook de uitstoot van stikstofoxide wordt teruggebracht. Voorts zullen de komende jaren nog installaties worden gebouwd voor het reinigen van procesgassen, waardoor de zwaveldioxyden-uitstoot nog verder zal worden teruggedrongen. De kosten van deze installaties bedragen f 45 miljoen. Door deze maatregelen zal Shell Pernis vooruitlopen op de normen die het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de jaren negentig in het indicatief meerjaren-programma lucht voorstelt.

Gezien op de 'Flammulina'.

Hoe een semi-geïntegreerd officier aan boord te herkennen? Op de 'Flammulina' heeft men daar een leuke oplossing voor gevonden.

Gewoon één epaulet als stuurman en de andere als scheepswerktuigkundige. Uiteraard is deze uitmonstering niet officieel maar het idee is zo gek nog niet . . .



VLOOTPERSONALIA

periode van 16 februari t/m 15 maart 1985

Aflossingen

gezagv.: M. Hus, R. Jousma, H. A. Kuling, H. W. Vermaas
1e stm.: D. M. Alderlieste, A. J. Both, J. P. J. M. Cobelens, G. A. M. Dorren, W. C. Moll, R. W. Overdijkink, A. J. W. Rommes, A. J. Verheul
2e stm.: H. Ammerlaan, F. van Bommel, E. M. M. van den Bosch, D. Dankaat, H. A. Kamsteeg, J. Kistemaker, J. S. de Vos, H. A. van der Want
3e stm.: T. Barth, W. van Dijk, G. E. H. Gerritsen, M. J. A. Krijvenaar, H. J. Otte, L. F. F. T. van Oudvorst, M. R. Vogelpoel
SGO: J. A. Uitermark, C. A. Duvekot, P. H. Stegeman, A. M. H. Vossen, J. R. N. de Bode, G. J. van Amersfoort, C. Douma, J. B. A. Heerbaart, C. T. Ligtenberg, C. J. Muyskens
stmw.: R. F. Portman
stml.: P. M. Nunes
hwtk.: A. J. Baerveldt, G. de Goede, E. Jousma, H. Kuyper, J. Visser Jr., C. P. de Waard, J. W. van Wegen
2e wtk.: W. J. M. Braeken, J. A. de Groot, A. Houwaard Jr., E. E. Kreune, H. J. Lammertink, T. Scholte, P. Stachelhausen, J. W. van Velze, F. J. van der Vorm, J. E. A. Westerbeek, H. M. Westerveld
3e wtk.: F. van den Boogaard, E. M. Bosch, N. P. Dekker, K. Elshout, G. A. Mellonius, A. K. Vennik, M. J. Viergever, K. Wagenaar
4e wtk.: S. A. Dijkwel, P. F. van Gent, P. Moll, M. H. Tjeldeman, G. T. Verwoert, E. J. H. Visscher, A. A. Wagenaars
5e wtk.: A. M. de Boer, B. A. Glas, N. J. van Megen, H. Roelvink
wtkl.: R. Barendrecht, J. Clement, J. X. J. Klaaysen, J. C. J. M. de Kroon, J. Zwanenburg, A. C. M. Zijlmans
roff.: M. K. Bierlee, G. T. Mebius, A. de Jager, J. O. de Visser
vrm.: P. van der Toorn
wass.: J. F. de Boer, R. D. Crena de longh, J. Heeren, A. C. In 't Hout, S. Y. Tysma, Q. A. P. de Wit, E. Wuestman
saw.: P. J. M. van Dillen, E. P. Kesauly
asaw.: F. Bak, R. de Jong, J. P. Snels
asv.: L. A. Douma, G. Ekkelenkamp, H. S. Elia, W. Gerritsen, R. Groot, C. F. M. Hartman, P. M. Hendriks, H. Kammenga, A. Pervoost, L. T. A. C. Roodakker, D. Rovers, K. van der Sluis, A. Sumantri, M. A. J. Veen, R. Vijlbrief
aasv.: R. J. Dekker, W. van Dijke, M. Eeken, W. P. Guyt, A. van der Haak, M. J. Heiligers, G. Henderikse, J. Hofman, P. de Jong

hovo: C. A. Breederland, G. van Driel, A. G. Freeth, G. H. H. Lammers, L. H. Thibaudier, J. R. L. van Toornburg, J. G. Volleberg
Bed./kok: J. Havenga, R. B. Takke
bed.: C. J. A. W. M. Jong-Buena de, E. W. A. Jansen, M. Jonkman, A. D. Pattiha, A. Smit, H. Wezenaar
jaw.: R. La Grand, O. B. Huberts, H. van der Jagt, G. L. J. D. Knevel, E. van Kooten, S. M. de Nijs, N. Scheepers, R. G. J. Verhoef

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
5e wtk.: K. Kleyn
m.s. 'Acila'
1e stm. J. G. Wientjes, 2e wtk.: J. Hensbroek, hovo P. C. Bergmans
m.s. 'Acmaea'
2e stm.: K. P. Cupido, 3e stm.: H. J. M. van der Sijp, hwtk.: H. H. Apfel
m.s. 'Cardissa'
gezagv.: W. Hoogendijk, 1e stm.: C. D. Kromhout, 2e wtk.: M. J. Parent, sgo W. H. Kuyper, asv.: F. F. Beekhuis, M. R. Muller, bed./kok H. Domselaar
m.s. 'Caurica'
1e stm.: J. P. Hendriks, sgo P. N. M. Ros, hwtk.: J. Wielart, roff.: F. H. Zaal, asv.: M. L. Delhaye, A. A. O. Schenk
m.s. 'Cinulia'
gezagv.: R. Verhoef, 2e stm.: J. Schol, 3e stm.: R. Koers, 4e wtk.: T. M. Brandts, 5e wtk.: J. C. Paul, P. A. van Tilborg, wass.: H. Brouwer, hovo: C. van der Waal
m.s. 'Dallia'
wnd. 2e stm.: M. C. Swart, sgo: H. Ris
m.s. 'Daphne'
1e stm.: W. Beekman, hwtk.: J. J. F. Reitsma, 3e wtk.: P. E. Statema, wass.: C. H. Roosendaal, asaw.: E. de Zwart, asv.: F. G. M. van Kleef, B. R. Pronk, P. O. Schaap, H. de Vries, aasv.: G. J. Feringa, hovo: E. J. Eradus, bed./kok J. Boelee, bed.: F. G. Olde Wolbers
m.s. 'Felania'
1e stm.: J. W. Nieuwerf, hwtk.: K. L. J. Aertssen, 2e wtk.: J. L. de Bondt, sgo: H. K. W. M. Hagemans, roff.: J. W. Hendricks, bed.: A. J. J. Ceelen
m.s. 'Flammulina'
roff.: P. A. de Lange, asv.: H. J. Mensinga, C. N. M. Prins, aasv.: J. Bovenkerk, bed.: E. Bottenberg, L. de Kramer
m.s. 'Fossarus'
2e stm.: W. Koeze, 3e stm.: E. M. van Dijk, 3e wtk.: P. R. Schol, asv.: J. R. van Engel, aasv.: H. Sandifort, ajng. D. van Selm
m.s. 'Fulgur'
2e wtk.: J. C. Ganzinga, 4e wtk.: T. van Beek, roff.: M. Platschorre, aasv.: G. H. de Visser, hovo: F.

Tullman, bed./kok A. Vrolijk
m.s. 'Fusus'
 Gezagv.: L. A. Groendijk, 3e stm.: L. van der Ende, stml.: N. J. Boon, asaw.: P. W. Buhler, F. van der Werff, asv.: G. Ammeraal, G. A. Brand, A. J. de Gooyer, J. W. P. Grommen, ajng.: R. Been, M. Bosje
s.s. 'Lepton'

1e stm.: J. Baard, 2e stm.: W. Holwerda, 4e stm.: R. de Leur, wnd. hwtk.: C. W. H. van Holthuysen, 2e wtk.: C. N. A. Vreke, 4e wtk.: E. van der Holst, 5e wtk.: R. de Vries, R. T. M. Wilmering, wass.: H. Klijnstra, asaw.: R. B. Popken, asaw.: R. van Zomeren, asv.: F. W. Bosson, P. den Hamer, W. H. Klein, T. C. J. G. Schuit, G. A. Vermeer, hovo.: C. P. Hoogesteger, bed.: M. Bouwkamp, R. Verberne
m.s. 'Niso'

hwtk.: J. B. van Haaster, 2e wtk.: W. Vroling, 3e wtk.: J. A. Deelen, sgo.: G. J. Holtzer, T. A. Neven, P. A. B. Sniijders
s.s. 'Ondina'

2e stm.: J. C. Hilberding, 3e stm.: P. D. Blok, 4e stm.: J. D. C. Plug, 3e wtk.: J. P. Visser, wass.: F. S. J. van Rossum, hovo.: A. W. Jacobs
m.s. 'Solaris'

1e stm.: A. Vlaar, hwtk.: J. van der Schee, 2e wtk.: D. Westdorp
m.s. 'Stellaris'

1e stm.: J. M. Huygens, 2e wtk.: L. F. Kruyt

m.s. 'Stellata'
 hwtk.: F. Bakker

m.s. 'Tagelus'
 3e wtk.: W. P. N. Kramer, vrm.: J. M. Wigleaven

s.s. 'Vitrea'
 1e stm.: R. Dijkstra, 2e stm.: P. A. Vermolen, 3e wtk.: C. Brasser, 5e wtk.: P. H. Bastin

s.s. 'Zafra'
 2e wtk.: J. Smid, 3e wtk.: R. F. Hamar de la Brethoniere, 4e wtk.: W. G. de Leeuw van Weenen, 5e

wtk.: L. Kruijck, H. J. P. M. van Pinxteren

Geboren:

13.02: Jean-Louis zoon van C. L. M. Mazairac, 3e wtk, en Mw. J. Mazairac-Kruysse;
 03.03: Geertruida Petronella dochter van A. L. P. Valkering, alg. sch. vakman, en Mw. L. Valkering-Lute;
 05.03: Suzanne Elizabeth Maria, dochter van L. F. F. T. van Oudvorst, 3e stm, en Mw. K. M. A. van Oudvorst-Phijffer

Gehuwd:

21.02: G. J. Holtzer, 5e wtk, met Mw. J. Heuver;
 01.03: R. A. Snel, be/ko, met Mw. T. Bekker;
 15.03: G. A. Cornelissen, wass., met Mw. B. Jonker

Uit dienst getreden:

2e stm.: H. Den Ouden;
 2e wtk.: A. van Rijswijk;
 4e wtk.: J. Schillemans, G. T. Verwoert;
 alg. sch. vakman: H. P. de Leeuw;
 aank. sch. vakman: R. A. van de Sande;
 jongen a/w: R. la Grand

Met pensioen:

gezagv.: H. A. Schelvis;
 hoofd voeding: A. G. Freeth

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G. H. V.: K. P. Cupido;
 2e Stuurman G. H. V.: P. Vermaas;
 'B': A. M. M. Duyn, W. H. Kuyper, O. Wink;
 sch. kok: H. Domselaar. C. Westbroek

Overplaatsingen:

2e stm.: M. M. Scheele – S.N.R.;
 2e wtk.: H. Tesink – N.A.M.;
 3e wtk.: R. Romijn – N.A.M.;
 4e wtk.: P. H. van der Meulen – S.N.R.

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: F. Kuyt – STBV walorganisatie afd. DFMS;
 1e stm.: A. H. van Haaften – Shell Curaçao

Onze vlootjubilaren:



P. Hoogesteger
 gezagv.
 30 jaar op 04.05.85



H. L. de Koning
 hfd. wtk
 30 jaar op 23.05.85



D. M. Mos
 gezagv.
 30 jaar op 31.05.85



C. G. Pusch
 hfd. wtk.
 30 jaar op 31.05.85



J. Visser Jr.
 hfd. wtk.
 30 jaar op 31.05.85

WAL WAL

Uit dienst

per 8.3.85: Mw. T. de Man-Huisman (DFF/4)

Overplaatsing

per 1.3.85: Mw. B. H. Dalm (DFF/1), naar KSLA

Jubileum



A. Breevaart
 (DFF/3)
 10 jaar op 1.5.85

IN MEMORIAM

Op 20 februari 1985 is overleden de heer **F. de With**, gepensioneerd walmedewerker.

De heer De With trad op 3 december 1945 in dienst van het toenmalige Winningsbedrijf Nederland te Oldenzaal. Per 1 september 1955 volgde zijn overplaatsing naar Shell Tankers waar hij enige jaren resp. in de sectie Boekhouding en de sectie Salarissen en Lonen tewerkgesteld is geweest. Vanaf 1 september 1962 tot aan zijn pensionering op 1 januari 1977 was de heer De With werkzaam in de sectie 'Materials'.

Hij bereikte de leeftijd van 66 jaar.

Op 26 februari 1985 is op 69-jarige leeftijd overleden de heer **A. Bollen**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Bollen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 juli 1966, na ruim 30 dienstjaren.

OOK HIJ ZAG ER ELF



Het grootse, veelbesproken, nationale schaatsgebeuren, de Elfsteden-tocht op 21 februari 1985, was voor kranten en televisie aanleiding om van dit spektakel uitgebreid konde te doen. Schip en Ka maakt daarop geen uitzondering want ons kwam ter ore dat Hans ten Katen van de sectie DFMD/2 de kans waarnam om zich in te zetten voor een (welverdiend) kruisje. Wellicht zijn er van de vloot ook personeelsleden geweest die deze barre tocht ondernamen, echter, deze bleven voor ons onbekend (maar daarom niet minder gewaardeerd voor die prestatie).

Dus ook Hans schreef zich in voor de Elfsteden-tocht en hij reed 'm uit, helemaal! De maandag na zijn triomf werd hij op kantoor feestelijk ingehaald door zijn collega's, die met bloemen en spreuken zijn kamer hadden versierd. Voor Schip en Ka was dit natuurlijk aanleiding om hem na onze felicitaties wat vragen te stellen. Wist hij waar hij aan begon toen hij zich liet inschrijven voor dit unieke evenement?

Hans: 'Jazeker, ik was voorbereid op een uitputtingsslag en op een eventueel voortijdig afhaken, maar ik heb het binnen de gestelde tijd gered. Om 9 uur 's-morgens ben ik gestart en 's-avonds om 11.15 uur kwam ik bij de finish aan.' Veertien uur schaatsen met onderweg flink wat hindernissen te nemen, zoals b.v. water op het ijs, moet daar niet een gedegen training aan vooraf gaan? Hans vertelt dat hij eigenlijk niet zo veel getraind heeft, wel heeft hij in de buurt van zijn huis wat baantjes getrokken, maar volgens hem had hij zijn conditie opgebouwd op kantoor . . .

Terugkijkend op de Elfstedentocht zegt hij dat hij geen spijt heeft meegedaan te hebben. 'Al die mensen die langs de kant zo enthousiast staan te schreeuwen, dat maakt diepe indruk. De eensgezindheid die er op zo'n dag heerst onder de duizenden toeschouwers is enorm'. Doet hij de volgende keer weer mee? 'Dat weet ik nog niet, tegen die tijd ben ik misschien wel te oud . . .'

We hebben trouwens vernomen dat ook onze collega Evert Buys van de sectie DFMS/1 twee keer aan de Elfsteden-tocht heeft deelgenomen, lang geleden weliswaar (in 1954 en 1963), maar toch . . . ga er maar aan staan. En nu maar hopen dat de komende winters ons zodanig gezind zijn dat er nog meer STBV-collega's kunnen verhalen over 'hun' tocht.

1	g	t	2	w	3	t	4	t	5	t	6	n	7	u	8	l	9	t	10	v	11	t	12	h	13	h	14	t	15	m	16	t	17	s	18	s	19	p	20	a	21	r	22	v	23	d	24	i	25	d																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
2	z	26	g	r	t	n	s	27	a	28	h	29	o	30	r	31	a	32	l	33	a	34	n	35	g	36	d	37	h	38	e	39	t	40	i	41	s	42	a	43	l	44	t	45	z	46	h	47	h	48	h	49	h	50	h	51	h	52	h	53	h	54	h	55	h	56	h	57	h	58	h	59	h	60	h	61	h	62	h	63	h	64	h	65	h	66	h	67	h	68	h	69	h	70	h	71	h	72	h	73	h	74	h	75	h	76	h	77	h	78	h	79	h	80	h	81	h	82	h	83	h	84	h	85	h	86	h	87	h	88	h	89	h	90	h	91	h	92	h	93	h	94	h	95	h	96	h	97	h	98	h	99	h	100	h	101	h	102	h	103	h	104	h	105	h	106	h	107	h	108	h	109	h	110	h	111	h	112	h	113	h	114	h	115	h	116	h	117	h	118	h	119	h	120	h	121	h	122	h	123	h	124	h	125	h	126	h	127	h	128	h	129	h	130	h	131	h	132	h	133	h	134	h	135	h	136	h	137	h	138	h	139	h	140	h	141	h	142	h	143	h	144	h	145	h	146	h	147	h	148	h	149	h	150	h	151	h	152	h	153	h	154	h	155	h	156	h	157	h	158	h	159	h	160	h	161	h	162	h	163	h	164	h	165	h	166	h	167	h	168	h	169	h	170	h	171	h	172	h	173	h	174	h	175	h	176	h	177	h	178	h	179	h	180	h	181	h	182	h	183	h	184	h	185	h	186	h	187	h	188	h	189	h	190	h	191	h	192	h	193	h	194	h	195	h	196	h	197	h	198	h	199	h	200	h	201	h	202	h	203	h	204	h	205	h	206	h	207	h	208	h	209	h	210	h	211	h	212	h	213	h	214	h	215	h	216	h	217	h	218	h	219	h	220	h	221	h	222	h	223	h	224	h	225	h	226	h	227	h	228	h	229	h	230	h	231	h	232	h	233	h	234	h	235	h	236	h	237	h	238	h	239	h	240	h	241	h	242	h	243	h	244	h	245	h	246	h	247	h	248	h	249	h	250	h	251	h	252	h	253	h	254	h	255	h	256	h	257	h	258	h	259	h	260	h	261	h	262	h	263	h	264	h	265	h	266	h	267	h	268	h	269	h	270	h	271	h	272	h	273	h	274	h	275	h	276	h	277	h	278	h	279	h	280	h	281	h	282	h	283	h	284	h	285	h	286	h	287	h	288	h	289	h	290	h	291	h	292	h	293	h	294	h	295	h	296	h	297	h	298	h	299	h	300	h

Uitslag Kerst-puzzel

Tot vlak voor de loting stroomden de oplossingen van de Kerst-puzzel bij ons binnen waaruit wel blijkt dat velen onze jaarlijkse puzzelbijlage op prijs stellen. Eén van de voorwaarden om mee te dingen naar een prijs is dat de puzzel foutloos ingevuld moet zijn. Helaas was meer dan de helft van de bijna 200 (!) inzendingen ongedig. Wij vrezen dat bij het overschrijven van de oplossing van 'klad' naar 'net' de foutjes erin sluipen. Jammer, maar wat dat betreft zijn wij meedogenloos! Op maandag 11 maart jl. vond, onder toezicht van twee O.R.-leden, de trekking van de winnaars van een geldprijs plaats. Hieronder volgt de uitslag:

1e prijs f 100,-: de heer A. A. van Ingen, gepensioneerd gezagvoerder

2e prijs f 50,-: Mw. L. M. Wilhelm-Wouters, echtgenote van bediende J. Wilhelm

3e prijs f 25,-: Mw. G. F. Schouten-v. Strien, echtgenote van gepensioneerd gezagvoerder J. J. Schouten

Genoemde geldprijzen zijn inmiddels aan de winnaars overgemaakt.