

SCHEEP



TECHNIKA

26e jaargang
nummer 4
december
1986



SCHIP EN KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zesentwintigste jaargang nr. 4
december 1986

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-4071826

'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.

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

De supertanker Vasum	4
Kerstpuzzel 1986	7
De Batavia wordt herbouwd	11
Schoon Schip	12
Twaalf vlootcollega's met pensioen	14
Personalía	15
De personal computer	16

Bij de voorplaat

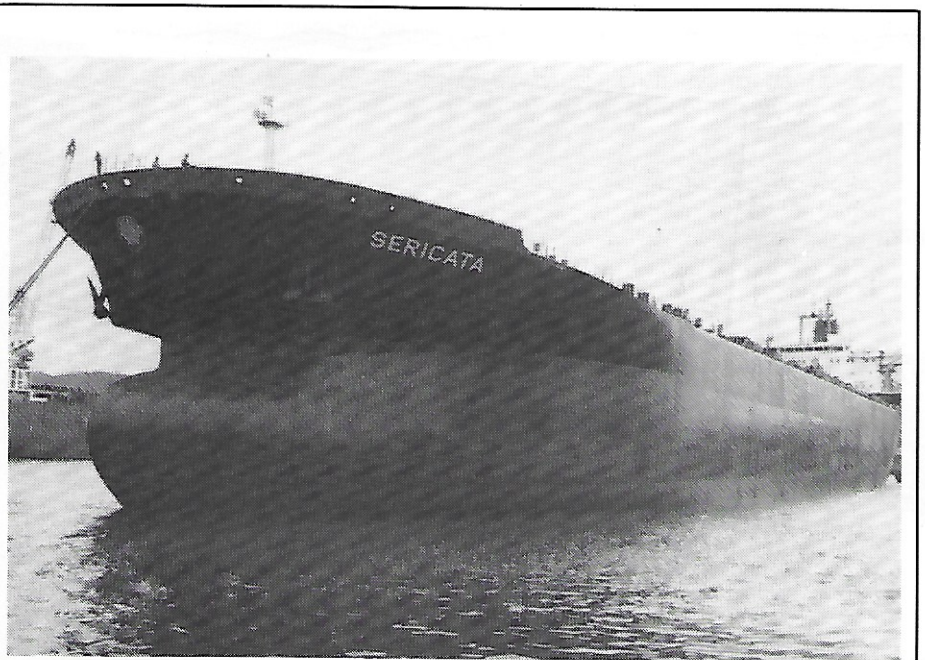
Op 15 januari 1955 ging in Amsterdam de 'Vasum' tewater. Met de aanleg van de Vasumweg in Amsterdam-Noord herleeft de herinnering aan de eerste 'supertanker' die voor onze maatschappij werd gebouwd. Meer hierover op pag. 4

Busker voorzitter K.N.R.V.

Tijdens de ledenvergadering van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging op 26 november jl. heeft de heer H. Rootliep het voorzitterschap van de Vereniging overgedragen aan de heer M. A. Busker, directeur van Shell Tankers B.V.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2427	15.10.1986	Overlegvergadering (PCOR)
2428	15.10.1986	Meevaren echtgenote (PCOR)
2429	16.10.1986	Vakatures (PCOR)
2430	17.10.1986	Internationaal Seinboek (PCOR)
2431	17.10.1986	Vaart in Amerikaanse wateren/Delaware river PCOR
2432	21.10.1986	Pensioenvoorzieningen (PCOR)
2433	20.10.1986	Vakatures (PCOR)
2434	23.10.1986	Resultaten CAO-onderhandelingen 1986 (PCOR)
2435	24.10.1986	Resultaten CAO-onderhandelingen 1986
2436	24.10.1986	SOLAS 1983 van kracht 06/86 (PCOR)
2437	28.10.1986	Vakatures (PCOR)
2438	28.10.1986	NAVO-oefening (PCOR)
2439	31.10.1986	Koersen (PCOR)
2440	05.11.1986	Ongevallenrapportage (PCOR)



LAATSTE KOREA-LR GEDOOPT

Op 17 oktober jl. vond op de Hyundai-werf in Ulsan de officiële naamgeving plaats van bouwnummer 415. Mrs. Judith Holmes, echtgenote van Mr. P. F. Holmes, Group Managing Director en Chairman van de Shell Transport & Trading Company gaf het schip de naam 'Sericata'. De 'Sericata' is de laatste van een serie van vijf 84.000 TDW produktentankers die in opdracht van onze maatschappij bij de Koreaanse werf worden gebouwd. Drie ervan, de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata' zijn reeds in de vaart. De 'Sponsalis' en de 'Sericata' zijn respectievelijk op 8 en 20 november j.l. overgedragen aan onze maatschappij en zijn inmiddels ook in de vaart. De vijf schepen vormen een belangrijke aanwinst voor onze maatschappij en zullen de kern gaan uitmaken van onze vloot.

Persoonlijke Ongevallen- verzekering

Zoals gebruikelijk maken wij u aan het einde van het jaar weer attent op de Persoonlijke Ongevallenverzekering, die Shell-werknemers via de maatschappij kunnen sluiten. De polisvoorwaarden van de ongevallenverzekering zijn aangepast. Er zijn enige wijzigingen en/of aanvullingen van kracht geworden. Een exemplaar van de nieuwe voorwaarden/wijzigingen/aanvullingen is bij de afdeling PRSI van S.N.V. voor het walpersoneel en bij de sectie DFP/3 voor het vlootpersoneel te verkrijgen.

Premie en andere voorwaarden

De premie in 1987 bedraagt 0,42%, dus 42 cent voor iedere duizend gulden van het verzekerde bedrag. Het verzekerde bedrag is gelijk aan twee keer het

basisjaarsalaris of de jaargage. Als het basisjaarsalaris of de jaargage bijvoorbeeld f 30.000,- bedraagt, dan is de uitkering bij overlijden als gevolg van een ongeval f 60.000,-. Mochten er wederom wijzigingen optreden dan zullen wij u zo spoedig mogelijk daarover inlichten. Echtgenotes van werknemers en echtgenoten van vrouwelijke werknemers kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 60.000,- of f 120.000,-. De premie voor deze bedragen is 0,42% per jaar, dus resp. f 25,20 en f 50,40. De verzekering geldt 24 uur per dag, in en buiten het werk, over de gehele wereld, behoudens enkele uitsluitingen. Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit dat afhankelijk is van de ernst van het blijvend letsel. Na pensionering kunt u blijven deelnemen aan de verzekering, de premie gaat als u 65 wordt omhoog van 0,42% naar 0,51% maar het verzekerd bedrag blijft resp. 24 maal/2 maal de/het laatste

maangage/salaris. Als de medeverzekerde echtgeno(o)t(e) 65 jaar wordt, gaat de premie omhoog van 0,42% naar 0,51% van het verzekerd bedrag ad f 60.000,- respectievelijk f 120.000,-. De verzekering eindigt op 31 december van het jaar waarin men 70 jaar wordt. Gepensioneerden worden voor nadere informatie verwezen naar het Pensioenfonds of de redactie van het 'VOEKS-nieuws'.

Inlichtingen en opgaven

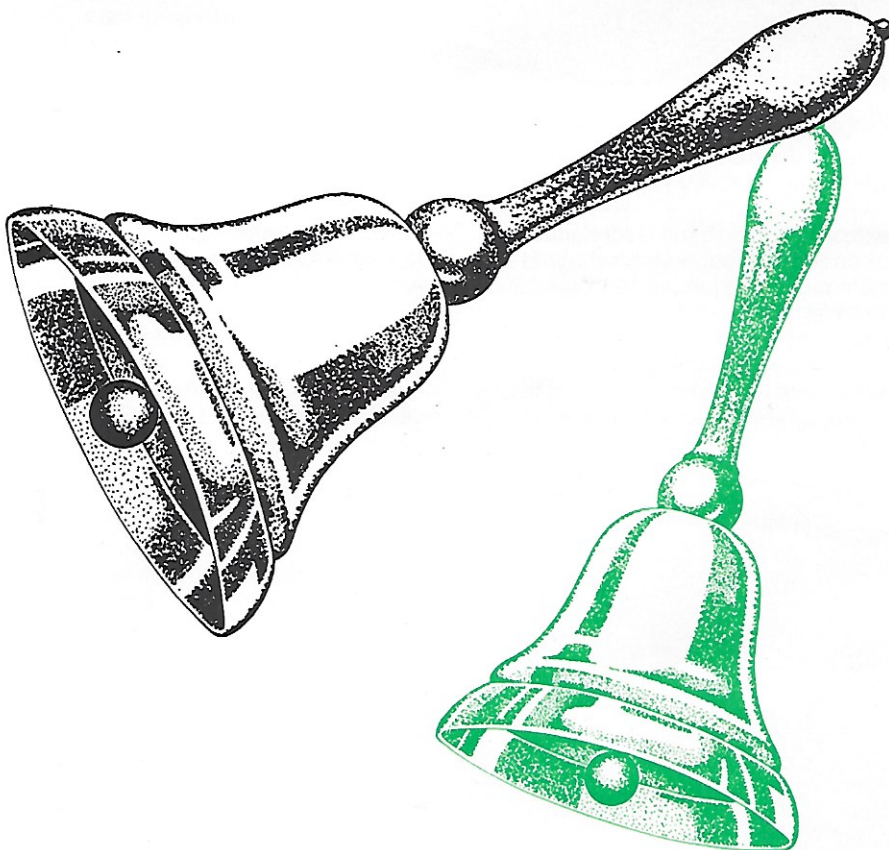
Leden van het vlootpersoneel die deze verzekering willen sluiten of hieromtrent inlichtingen wensen te ontvangen dienen zich te wenden tot de sectie DFP/3 (tel. 010-4071836). Neemt u reeds deel aan de verzekering, maar wilt u daarin wijzigingen aanbrengen, dan kunt u eveneens bij DFP/3 terecht; walpersoneel bij PRSI. Nieuwe aanmeldingen alsmede wijzigingen van vlootpersoneel dienen vóór 6 januari 1987 binnen te zijn.

Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de ingehouden premie voor het volgend jaar in de gage/salarisspecificatie over de maand december vermeld. Wij maken ons vlootpersoneel er op attent dat deze specificaties in de tweede helft van januari 1987 naar de huisadressen zullen worden gezonden. Indien u deelnemer bent aan de verzekering en de premie wordt niet ingehouden dan dient u dit zo spoedig mogelijk te melden. Vlootpersoneel bij DFP/3, walpersoneel bij PRSI, telefoon 010-4696770

Als er iets gebeurt

Als u of uw echtgeno(o)t(e) een ongeluk overkomt, dan moet dit onmiddellijk worden gemeld. Het is dan ook verstandig aan uw omgeving te laten weten dat u deelneemt aan de persoonlijke ongevallenverzekering. Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij: R. Mees en Zonen Assurantiën B.V., Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam. Ook als niet zeker is dat na het ongeval blijvend letsel zal bestaan moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Solaris
Spectrum

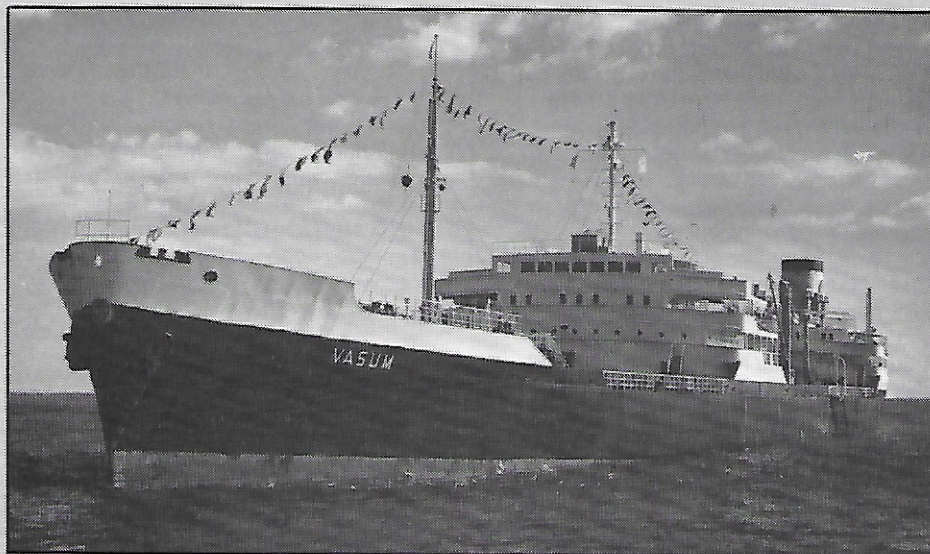
Sponsalis
Stellaris
Stellata
Tagelus

010-4566008

010-4566009

DE 'SUPERTANKER' VASUM

Voor anker te Roches Point, Engeland, 17 april 1959, met een lading Syria crude voor de Whitegate raffinaderij van Shell Mex & B. P. Ltd.



Onlangs ontvingen wij een brief van een Amsterdams transportbedrijf waarin een foto werd gevraagd van ons vroegere s.s. 'Vasum'. Deze firma gaat in december 1986 verhuizen naar een nieuw bedrijfscomplex aan de Vasumweg in Amsterdam Noord. Graag zou men een afbeelding van het schip en wat nadere gegevens ontvangen. Deze vraag vormde de directe aanleiding om eens in de historie te duiken en wat meer aan de weet te komen van dit bewuste schip, waaraan een aantal gepensioneerden ongetwijfeld nog wel herinneringen bewaren. De 'Vasum' was de eerste grote tanker van onze maatschappij.

Doop

De 'Vasum' was een opmerkelijk schip. Al tijdens de bouw wekte de tanker allerwege belangstelling door de immense afmetingen (voor die tijd) en de betrokkenheid van het Koninklijk Huis bij de doopplechtigheid. Bijzonder veel publiciteit was er rond de doop en tewaterlating van de eerste 'supertanker' en het toekomstige vlaggeschip van de Nederlandse Groepsvloot. Niet alleen vanwege haar kolossaal draagvermogen van meer dan 30.000 ton, bij een lengte, breedte en holte van respectievelijk

201, 16, 25.68 en 14.10 meter, maar ook omdat de doop en tewaterlating werden verricht door H.K.H. Prinses Beatrix.

Deze plechtigheid bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam op 15 januari 1955 werd door duizenden belangstellenden gadeslagen. Tevoren maakte de doopster een rondleiding over het terrein, waarbij Hare Koninklijke Hoogheid o.a. de voor onze maatschappij in aanbouw zijnde

18.000 tons 'general purpose' tankers 'Kermia' en 'Kylix' kon waarnemen. Erewachten van padvindsters en van de Amsterdamse Kweekschool voor de Zeevaart, orkesten van de Werf en van het Koninklijke/Shell Laboratorium Amsterdam zetten extra luister bij. Na de plechtigheid werd de Prinses ondermeer een exemplaar van de 'Vasum'-schelp aangeboden, gevat in plastic, zoals te doen gebruikelijk na de doop van een naar een schelp vernoemd schip van onze maatschappij.

Grote belangstelling

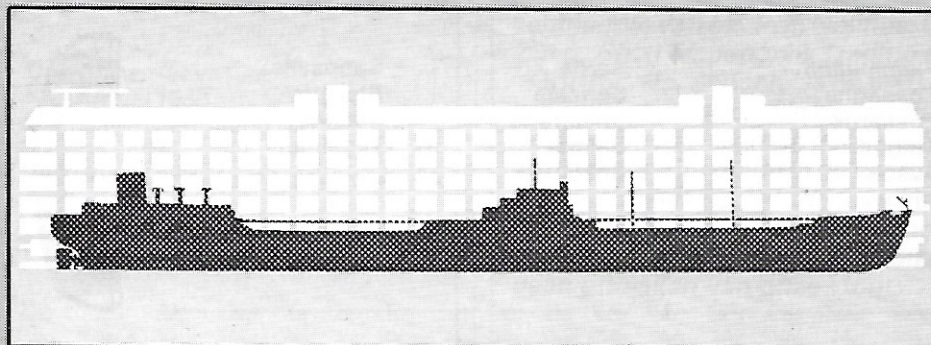
In de vijftiger en zestiger jaren was het gebruikelijk om bij de doop en tewaterlating van elke Nederlandse Shell-tanker een fraai boekje met een korte omschrijving van het schip en rederij uit te geven ten behoeve van de gasten. Bij de 'Vasum' evenwel was de belangstelling in Nederland zo groot, dat na de overdracht nog een speciale brochure werd uitgegeven. Daarin troffen wij o.a. aan de silhouet-tekening van het schip, met op de achtergrond het Groothandelsgebouw te Rotterdam, alwaar de Rederij was gevestigd en vanaf 1 januari 1955 optrad onder de naam Shell Tankers N.V.

De 'Vasum' was van geheel gelaste constructie (dat was de 'Mitra', de eerste 'La Corona'-nieuwbouw-tanker na de oorlog, opgeleverd door Wilton-Fijenoord in Schiedam, ook al). Het schip had bij oplevering 30 tanks, waarvan 18 ladingtanks (10 midden- en 8 zijtanks) en 12 zijtanks uitsluitend bestemd voor waterballast. De ladingpompen, drie verticale centrifugaalpompen met turbo-aandrijving, hadden elk een capaciteit van

Silhouet-tekening van de 'Vasum' met op de achtergrond het Groothandelsgebouw te Rotterdam.

Op een apart blaadje in het historische 'Vasum'-dossier kwamen we de volgende gegevens tegen:

Naam	: 'Vasum'
Type	: supertanker
Bouwjaar	: 1955
Draagvermogen	: 32.150 ton
Bemanning	: 60
Gemiddelde snelheid	: 16,25 mijl
Bunkercapaciteit	: 2700 ton
Gebruik per dag	: 74 ton
Bijzonderheden	: Zelfde type als 'Vivipara', vervoert uitsluitend crude oil in vaargebied Perzische Golf-Europa en Caribisch Gebied-Europa.





werkgroep ging zich bezighouden met een inrichtingsplan. Besloten werd om de ruimte, in kleine kavels, beschikbaar te stellen ten behoeve van de vestiging van hoofdzakelijk kleinschalige bedrijven. Het terrein is thans bouwrijp en volgens de woordvoerder van de Stadsdeelraad is de animo om zich op het vroegere werfterrein te vestigen bijzonder groot. Met het oog op een goede bereikbaarheid worden een aantal wegen aangelegd, waaronder de Vasumweg. En ja hoor, nog meer scheepsnamen duiken op: de Oslofjordweg, genoemd naar het luxe passagiersschip dat indertijd voor de Noorwegen Amerika Lijn bij de N.D.S.M. werd gebouwd. De in 1962 gebouwde 'Esso Lincoln' wordt weer in herinnering gebracht door de Lincolnweg. Ook de naam van een vroeger K.P.M.-schip wordt weer actueel: de Van Riemsdijkweg. De herkomst van de K.S. Ibis kunnen we in de gelijknamige weg niet terugvinden maar de Melaniaweg klinkt ons nog wel vertrouwd in de oren. De 'Melania' was een in 1969 in opdracht van Shell Tankers U.K. bij de N.D.S.M. gebouwde 200.000 tonner.

Het transportbedrijf Hulshoff weet nu waar de naam 'Vasum' vandaan komt. Bovendien zal een foto van het schip metertijd het kantoor gaan sieren.

1600 ton per uur. Een vierde pomp werd uitsluitend als ballastpomp gebruikt. Ladingtanks en bunkers waren voorzien van stoomverwarmingsspiralen, voor het schoonmaken van de tanks was het schip uitgerust met een 'Victor Pirate' installatie. Voor de voortstuwing zorgde een turbine-installatie (hoge- en lage-druk turbine) die door middel van tandwieloverbrenging de schroefas aandreef. Ontwikkeld vermogen: 13.000 pk bij 105 omwentelingen per minuut en 14.500 pk bij 109 omwentelingen. Bijzondere aandacht was besteed aan de accommodatie, met ventilatie in de verblijven en air-conditioning in de gemeenschappelijke ruimten zoals eetsalon, rooksalon, enz.

De 'Vasum', eens het paradepaardje van onze maatschappij, heeft volledig aan de (hoge) verwachtingen voldaan. Gedurende een periode van twintig jaar heeft het schip onder de Shell-kleuren de wereldzeeën bevaren. In 1975 kwam daaraan helaas een einde. De 'Vasum' werd voor sloop verkocht naar Zuid-Korea en arriveerde op 9 april van dat jaar in Pusan.

Vasumweg

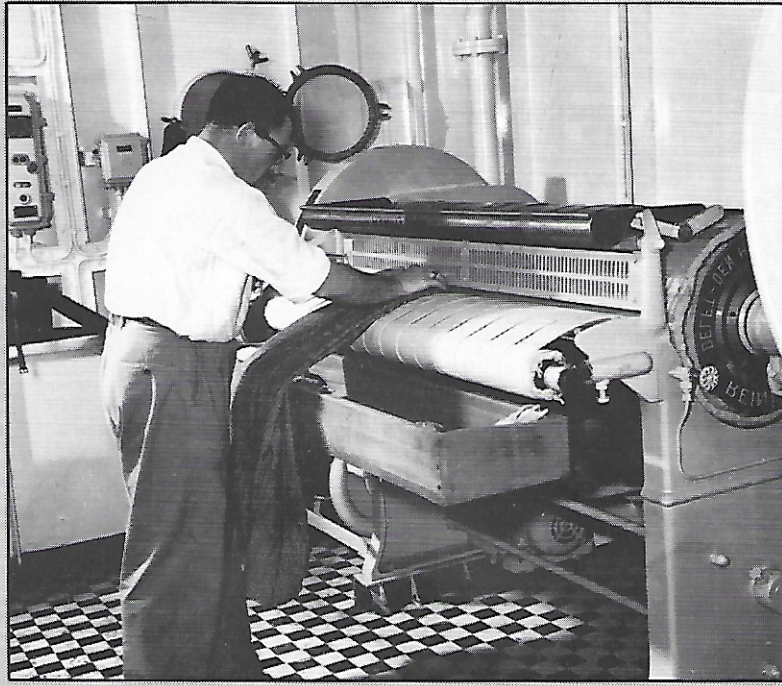
Het is bijzonder aardig dat de herinnering aan het schip thans levendig zal worden gehouden door een weg naar het schip te noemen. Wie kwam eigenlijk op dit lumineuze idee en zijn er plannen om nog meer wegen scheepsnamen te geven? Per slot van rekening heeft de N.D.S.M., tijdens haar bestaan, enkele honderden schepen gebouwd . . . Een van de leden van de Stadsdeelraad Amsterdam-Noord wist wat meer daarover te vertellen. De suggestie was afkomstig van een niet nader genoemd oud-werknemer van de, inmiddels gesloten, N.D.S.M.-werf. Het voormalige werfterrein werd in beheer gegeven van de Stadsdeelraad en een

'Ik doop U Vasum', H.K.H. Prinses Beatrix hakt het lint door
Daar gaat-ie . . .





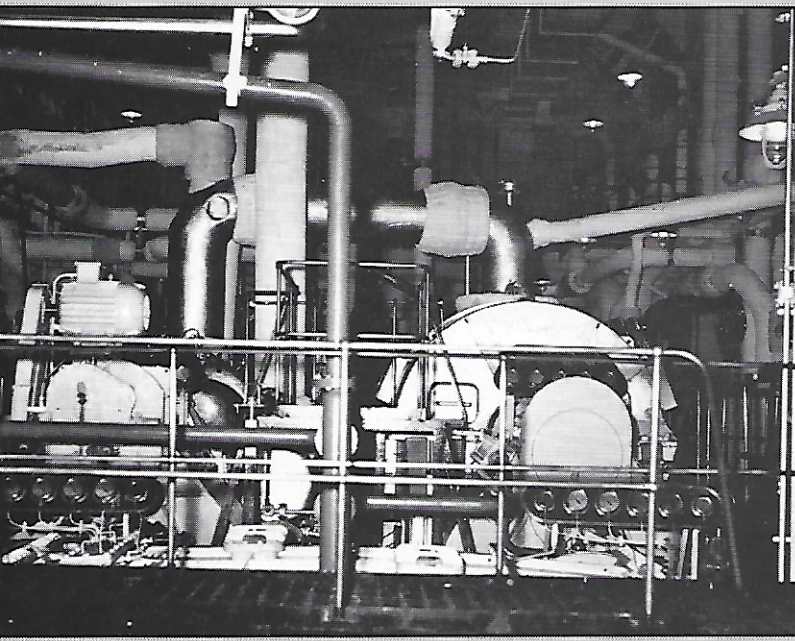
Commodore W. H. Hupkes in zijn hut



Wasserij

DE 'SUPERTANKER' VASUM

De hoofdturbines



De hut van de vierde stuurman



Kerstpuzzel 1986

't Lijkt nog maar kort geleden dat we de namen van de winnaars en winnaressen van de kruiswoordpuzzel 1985 bekend maakten. Maar echt, er is al weer een jaar verstreken. Inmiddels ligt de nieuwe opgave voor U. We zetten de goede traditie voort en zullen proberen het legioen puzzelaars bij STBV weer in beweging te krijgen. De laatste jaren is dat zeer zeker gelukt, gezien het grote aantal inzendingen. Ook dit keer een kruiswoordpuzzel. Flink lang maar (laten we hopen) niet al te moeilijk. U kunt aan de slag! Maar let op, de opgave lijkt vrij eenvoudig doch één onnauwkeurigheid,

hoe klein dan ook, maakt dat Uw oplossing niet meer meedingt naar de prijzen. Voor de goede oplossingen worden drie geldprijzen ter beschikking gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede prijs van vijftig gulden en een derde prijs van vijftwintig gulden. De trekking van de prijzen zal plaatsvinden op 7 maart 1987, onder toezicht van één of meerdere leden van de O.R.

Wie kunnen er meedoen?

Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is bij Shell Tankers B.V. Ook voor echtgenotes van onze werknemers.

Verder allen die onze maatschappij met pensioen hebben verlaten, Shell Tankers-bursalen en stagiaires en radio-officieren die werkzaam zijn op onze schepen. Uitgesloten van deelname zijn de redactieleden van 'Schip en Ka'. Per gezin kan slechts één oplossing worden ingestuurd.

Door de nietjes los te maken kunt U de oplossing uit 'Schip en Ka' tillen

Vóór 7 maart 1987 inzenden

Stuur Uw oplossing aan de redactie van 'Schip en Ka', met in de linkerbovenhoek van de enveloppe de vermelding 'Kerstpuzzel'. Uw enveloppe komt dan ongeopend bij de redactie binnen. We wachten de ochtendpost van 7 maart a.s. nog even af en dan volgt de trekking. Publicatie van de oplossing en de bekendmaking van de namen van de winnaars of winnaressen volgt in het aprilnummer van 'Schip en Ka'. De prijswinnaars krijgen zo spoedig mogelijk persoonlijk bericht.





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

Horizontaal:

1 beroep;
13 transportvoertuig;
25 verworping (fig.);
26 kunststijl;
27 zoogdier;
29 muziekinstrument uit India;
30 kantig visbeen;
31 persoonlijk vnw.;
33 hoge boogbal;
35 buitendijks land;
36 scherpe kant v.e. bijl;
38 deel v.e. auto;
40 zwemvogel in arctische streken;
41 Japans bordspel;
42 moed, durf;
44 stof uit de kamwol van gelijknamige schapen;
47 hoofdstad van Libanon;
49 sierplant;
52 voertuig;
53 gril, kuur;
55 stof;
56 muzieknoot;
57 ijzeren mondstuk;
59 groot visnet;
60 onstuimig;
61 grootste soort hert;
63 land in Europa (afk.);
64 gummidop op zuigflessen;
65 zeegroene edelsteen;
67 pin om b.v. een schaaftbeitel vast te zetten;
68 eertijds veel gebruikte drank;
69 niet mager (van vlees);
70 ten bedrage van;
72 verslag;
75 Indonesisch eiland;
77 sportevenement (afk.);
78 pausennaam;
79 voegwoord;
80 morsdoekje;
82 gegraven waterscheiding;
83 toiletartikel;
85 tamelijk;
86 wensende verwachting;
88 in oprichting (afk.);
89 onvoorziene gebeurtenis;
91 woonschip;
92 Europese hoofdstad;
94 vod;
95 deel v.e. breuk;
97 onversaagd;
98 één der twee gelijke delen waarin iets verdeeld is;
100 kruisbloemige plant;
102 vis;
104 hoogtemerk van de gewone waterstand;
106 plechtige gebeurtenis;
108 vogel;
109 oude vechtmaat;
110 knevel;
112 boom;
114 buitengewoon groot mens;
116 gezichtsorgaan;
117 cilinder;
119 ouderwets;
122 fakkel;
124 verdwenen;
126 verachtelijk;
127 vogelprodukt;
128 behaagziek;
130 steekvlieg;
131 bijbelse naam;

133 poedelhond;
134 handelskorting;
136 voorzetsel;
137 aanhoudend klokgelui;
139 wereldorganisatie (afk.);
140 zinnebeeld v.e. behaalde overwinning;
142 lidwoord;
143 rechtvaardig, billijk;
145 rivier in Engeland;
146 zot;
148 wijfjesschaap;
150 uitstekend strookje of reepje;
152 aldus (Latijn);
153 kleefmiddel;
155 kleverige lekkernij voor kinderen;
156 tweedelig sieraad;
157 onderscheiding;
158 voorraadplaats;
159 insekt;
161 onderricht;
162 stad in Duitsland;
164 Europeaan;
165 gegraven diepte;
167 loopgang v.e. mol;
169 vuurwapen;
172 heer (afk.);
173 vaatwerk met hengel;
176 senior (afk.);
178 dwangmaatregel;
182 oosterlengte (afk.);
184 genotmiddel;
185 grappenmaker;
187 uiting van genegenheid;
188 zonder geluid;
190 verouderde taal;
191 persoonlijk vnw.;
192 zeevis;
194 lengtemaat;
195 getreuzel;
197 hoofdofficier;
199 klopje;
200 mannelijk dier;
201 plattelandsgemeente;
203 staaftvormig werktuig;
204 bloem;
206 tijdig;
207 gehoororgaan;
209 vogel;
210 tijdruimte van onbepaalde duur;
212 dans;
214 soort verloting;

216 lans, spies;
218 weekdier;
220 alles omvattend;
222 belemmering (fig.);
224 al;
225 soort takel;
226 imitatie;
229 merkteken in maten;
231 deel v.e. fietswiel;
232 lage rustbank;
234 afslagplaats bij golf;
235 gesloten kromme lijn;
237 vertaler;
238 telegramafkorting;
239 fraaie kleding;
241 hoewel;
242 orkest der Javanen;
244 klemschroef van smeden;
246 proces-verbaal (afk.);
247 uitroep;
248 historische munt;
250 waadbare plaats;
251 opsporingsapparaat;
252 staat in de V.S.;
253 oudste zoon van Noach;
255 smaad, schande;
257 muziekwerk;
258 draadvormig deeltje v.e. stof;
260 keurig;
262 onderdeel v.e. tennispartij;
263 schout (hist.);
265 zangstuk;
266 blad papier;
267 onophoudelijk praten;
269 buigtangetje;
272 teken van overwinning bij de Ouden;
274 deel van de hals;
275 oude lengtemaat;
276 geboden bedrag;
277 zoogdier;
279 oom van Jakob;
280 halsdoek;
281 prul;
283 windrichting (afk.);
284 zeurpiet;
286 schermwapen;
288 huisdier;
289 stad in Oost-Vlaanderen (België);
291 geleding;
293 deel van de week;
294 insekt.



Verticaal:

1 soort schilderij;
2 voorzetsel;
3 moerasvogel;
4 slaginstrument;
5 sierheester;
6 en andere (afk.);
7 aan boord (afk.);
8 meerstemmig zangstuk;
9 boordsel van gevlochten goud- of zil-
verdraad;
10 godin van de dageraad;
11 dreumes;
12 gymnastiektoestel;
14 motorschip (afk.);
15 steengruis;
16 staat in de V.S.;
17 stad in Bolivia;
18 winters voertuig;
19 0.01 gram (afk.);
20 aan iets vastzittend;
21 dikke, vette rook;
22 vaartuig;
23 Greenwichtijd (afk.);
24 koud gebied;
27 streling met de hand;
28 voor (Latijn);
32 stad in Duitsland;
34 muziekinstrument;
36 verhindering;
37 linkerzijde v.e. balans;
39 vorm van neerslag;
41 oxydisch zinkerts;
43 goedkeuring;
45 gemalin van Aegir;
46 gemelijk persoon;
47 scherts;
48 gewelddadig heerser;
50 land in Azië;
51 wig om hout te klieven;
52 deel v.e. schip;
54 met name (afk.);
56 vreeswekkend beeld;
58 deel van Oostenrijk;
60 westerlengte (afk.);
62 omlaag gaan;
64 laddertrede;
66 hoofdstad van Nigeria;
68 vuiststoot;
71 daaraanvolgend (afk.);
73 ondervlak v.e. zoldering;
74 kale streep in een geweven stof;
76 eertijds gebruikelijk samengesteld
projectiel;
77 gesloten;
80 vloeibare spijs;
81 uitroep;
83 ellendige woning;
84 graansoort;
86 raamscherm;
87 vrucht;
89 verbreding van het hoofdeind v.e. ledi-
kant;
90 middel om melk te stremmen;
92 kleinste vinger;
93 mannetjesgans;
95 gril;
96 roeispaan;
97 dierenverblijf;
99 bijbelse naam;
100 onsmakelijk;
101 kleur;
103 vordering;
105 muziekinstrument;
106 schilderstuk;

107 raamvormige opening;
109 beroep;
111 vogel;
113 opstandeling;
115 vlug;
117 zeehond;
118 gesteente;
120 ten aanzien van (afk.);
121 bezieldheid;
123 zoogdier;
124 droge plaats die alleen bij vloed onder-
staat;
125 bittere vloeistof;
128 opening achter in de mond;
129 op hetzelfde tijdstip;
131 bijwoord;
132 voorzetsel;
134 solistische muziekkuitvoering;
135 roofdier;
137 voorspoed;
138 beweeggrond;
140 verkoopgebouwtje van tijdschriften
enz.;
141 bijna loodrecht;
143 geheel der kerkelijke ceremoniën;
144 afschrift;
145 bisschoppelijke hoofdkerk;
147 oogholte;
149 boom;
151 tennistern;
152 vocht in vruchten;
154 insekt;
160 lang opperkleed van kloosterlingen;
163 koker, foedraal;
166 bedrijvigheid;
168 plaats, plek;
170 teken van de dierenriem;
171 danspartij;
172 klein paard;
174 eerstkomende (afk.);
175 loofboom;
177 stad in Brazilië (verkort);



179 vochtig;
180 grove stof;
181 tijdvak van 100 jaren;
183 deel v.e. revolver;
185 bedevaartganger;
186 einde;
188 bijbelse naam;
189 acrobatische toer v.e. vliegtuig;
191 kriebeling;
193 onderaardse ruimte;
195 soort takel;
196 zwart paard;
197 niet stug;
198 metalen staaf;
200 het doel treffend;
202 vis;
203 tuimeling;
205 vlek;
206 begrip van tijdelijke aard;
208 snelle loop;
209 snede, schijf;
211 metaal;
212 lichte stof;
213 boord v.e. meer;
215 plomp dier;
216 rivier in Frankrijk;
217 knaagdier;
218 gelijktijdige losbranding v.e. aantal ge-
weren;
219 veel tijd kostend;
221 slangvormige vis;
223 Zuidafrikaans staatsman (1874-1959);
225 18de president van de Verenigde
Staten;
227 anekdote;
228 zanggroep;
230 halfbolvormige overwelling v.e. ge-
bouw;
232 vrucht;
233 dichterbij;
235 soort kers;
236 strafwerktuig tot tuchtiging;
238 tak van sport;
240 eerste koning van Israël;
242 zwaarlijvig;
243 Zuidafrikaanse provincie;
244 christelijk herdenkingsfeest;
245 stad in Frankrijk;
247 stad in Zwitserland;
249 verbrandingsrest;
250 vaste regel;
254 voorzetsel;
256 voorzetsel;
258 familielid;
259 lawaai;
261 bespreking van het voor en tegen;
263 groot aantal;
264 Frans componist;
267 stad in Italië;
268 lekkernij;
270 beroep;
271 racket bij tafeltennis;
272 slip v.e. jas;
273 wieling;
276 slaapplaats;
278 wijnsoort;
280 saai (fig.);
282 aanwijzend vnv.;
294 zoon (afk.);
285 Laus Deo (Gode zij lof) (afk.);
286 0.1 gram (afk.);
287 godsdienst (afk.);
289 dwarshout aan een mast;
290 schaakafkorting;
291 persoonlijk vnv.;
292 Deo volente (als God wil) (afk.).

De 'Batavia'

wordt herbouwd

Het is niet gebruikelijk om in dit blad een oproep te plaatsen tot financiële steun voor een bepaald doel. We willen echter eens een uitzondering maken en wel voor de actie 'Nederland bouwt de Batavia'. De onlangs gepensioneerde gezagvoerder H. Unger zet zich bijzonder in om dit project te verwezenlijken. Waar gaat het precies om?

Onze Gouden Eeuw en met name zijn vele maritieme aspecten spreken tot ieders verbeelding. Herhaaldelijk worden dan ook ideeën geboren en plannen ontwikkeld om een echte Oostindiëvaarder te reconstrueren, teneinde een mooi stukje van een roemrucht verleden te doen herleven. Zo is onlangs bij de werf Amels in Makkum een (niet varende) model op ware grootte van een Oostindiëvaarder gebouwd, dat als historisch monument van de oude Japans-Nederlandse handels- en scheepvaartbetrekkingen in een Japans park dienst doet als toeristische attractie. Deze Oostindiëvaarder is gebouwd van staal met een houten omhulsel boven de waterlijn. Niet bepaald een 'historische' bouwmethode.

Het oude vakmanschap uit de zeventiende eeuw is ons slechts uit gebrekkige overlevering bekend, want de scheepsbouwers van toen bouwden op het 'oog' en lieten geen tekeningen na. Het schip werd opgeleverd zoals het uit de bijl kwam. Uit deze tijd stamt nog de z.g. 'Bijlbrief'. De laatste tijd evenwel is, ondersteund door geavanceerd wrakkenonderzoek, gedegen studie gemaakt van onze vroeg-zeventiende eeuwse scheepsbouw.

Een van de best bewaarde wrakken is dat van het VOC-retourschip 'BATAVIA', dat in 1626 werd gebouwd en in 1629 verging bij de Abrolhos eilanden voor West-Australië. Voorbeeldige samenwerking van scheepsarcheologen en conservatoren heeft ertoe geleid, dat vele constructiedelen van het achterschip van de 'BATAVIA' zijn geborgen, geconserveerd en in een hal van het maritiem museum van Fremantle weer zijn samengevoegd.

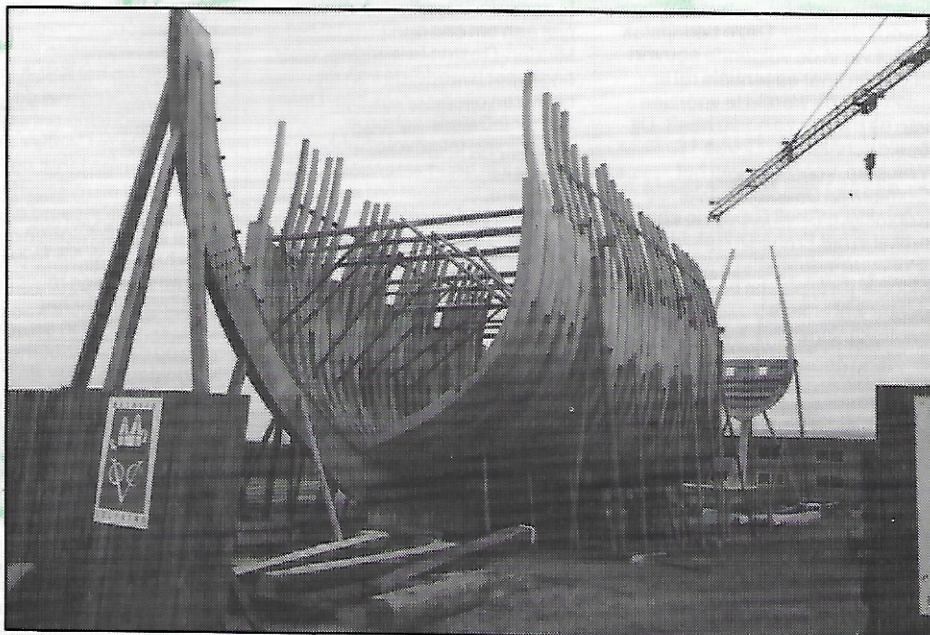
De 'BATAVIA' was een bewapende koopvaarder van het type VOC retourschip, bestemd voor het pendelen tussen de Nederlanden en het Verre-Oosten. Een snelle en tevens sterke houten driemaster. De sterkste bouwmethode uit de 17e-eeuw was het

sandwich systeem. De romp was opgebouwd uit dwarsscheepse spanten dicht op elkaar geplaatst met daartussen vulstukken. Langscheeps werd een binnenhuid en een buitenhuid aangebracht met een sterke zeeg. De dekken waren echter recht. Alles werd gemaakt van Hollands eikenhout.

Op 12 september 1985 werd de stichting 'Nederland bouwt VOC retourschip' opgericht om op een historisch verantwoorde methode, een nieuwe 'BATAVIA' te bouwen. Op 4 oktober 1985

ervaringsproject voor jongeren, die tijdens de bouw een brede ambachtelijke vorming krijgen, welke voor de toekomst hun kansen op werk gunstig beïnvloedt. De bouw van de 'BATAVIA' is geheel gestart op particulier initiatief en steun van de overheid is verder niet te verwachten. Inmiddels is het project uitgegroeid tot een nationale zaak.

Een van de vormen om de financiering van de bouw geheel veilig te stellen was de oprichting van de loterij-actie 'Nederland bouwt de BATAVIA'. Het is een unieke



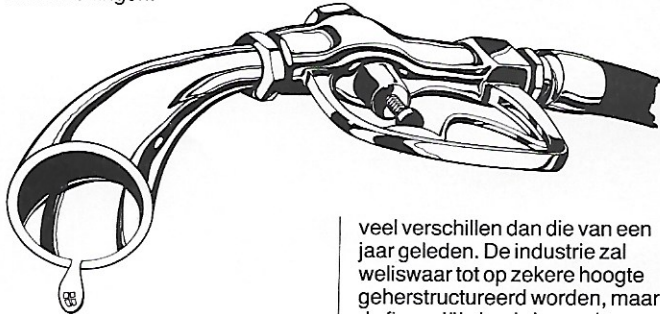
werd in Lelystad de kiel gelegd. Onder leiding van bouwmeester Willem Vos zal de bouw vier tot vijf jaar in beslag nemen. Dit is minder snel dan de bouw van de oude 'BATAVIA' die slechts zes maanden vergde, maar eind mei '86 werd toch al de spiegel overeind gezet en op 21 oktober waren al 24 van de 70 spanten gesteld. Voor deze gigantische klus is veel eikenhout nodig van uitstekende kwaliteit. Dit hout kan niet meer uit de Nederlandse bossen worden gehaald. Om milieu redenen is besloten geen aanslag te plegen op tropische wouden. Op verantwoorde wijze wordt nu gekapt uit voornamelijk Deense cultuurbossen. De bomen worden stuk voor stuk uitgezocht op hun krommingen en diktes. De spanten worden namelijk gezaagd uit bomen welke op natuurlijke wijze krom zijn gegroeid. Men is begonnen met zeven man en als de bouw eenmaal goed op gang is, denkt men aan een ploeg van twintig à vijftig man. Doordat de jongeren, die aan het project werken, hun uitkering behouden, worden de loonkosten voor een deel door de overheid gesubsidieerd. Het bouwproject dient namelijk als

kans om individueel dit nationale project te steunen. Al de lotenhouders komen in het scheepsregister te staan en bovendien hebben ze gratis toegang tot het bouwterrein om het schip te zien bouwen. Aan de loterij zitten uiteraard ook prijzen vast. Van de inleg wordt 20% als prijzen uitgekeerd. Er zijn 10 trekkingen met aantrekkelijke prijzen en als besluit een eindtrekking met als hoofdprijs drie maal een zeer bekende Duitse auto van klasse. Verdere prijzen zijn kleuren TV's, audioapparatuur en vakantie-reizen en nog vele andere interessante zaken. De loten kunnen worden afgeschreven van uw bank- of giro-rekening in termijnen van f 10,- per maand over een periode van 10 maanden. (Dit is dan f 0,33 per dag). Iedere f 10,- geeft u recht om mee doen aan een trekking. Als het lot volledig is volgestort dan doet u automatisch mee aan de extra eindtrekking. De heer W. Hogendijk van Shell Tankers is bereid gevonden de loten in zijn beheer te nemen voor verkoop aan belangstellenden. Mocht u meer willen weten over dit project dan kunt u de heer H. Unger bellen (tel. 01608-15271.)

SCHOON SCHIP

Olie blijft belangrijk

Ondanks de huidige turbulenties op de oliemarkt, zijn de vooruitzichten voor de olie-industrie op de lange termijn nog steeds dezelfde. Deze bedrijfstak zal tot ver in de volgende eeuw in staat zijn haar essentiële rol te spelen en de wereld te voorzien van de olie die ze nodig heeft. Dit beeld schetst ir. L.C. van Wachem, voorzitter van het Comité van Directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, in een artikel in het Franse magazine 'Politique industrielle' van 13 oktober jl. Hij plaatst daarbij echter wel enkele kanttekeningen.



Vooral de kleine oliemaatschappijen en de daarvan afhankelijke industrie krijgen het zwaar te verduren wanneer de lage olieprijsen aanhouden. Als deze bedrijven de strijd niet volhouden, heeft dat ernstige en langdurige gevolgen. De olie-industrie drijft op teams waarin zeer veel kennis en ervaring zit. Als deze teams uiteenvallen zijn ze niet gemakkelijk weer opnieuw samen te stellen. Gunstige fiscale veranderingen kunnen, aldus Van Wachem, een belangrijke stimulans zijn om door te gaan met het zoeken naar olie. Om effectief te zijn moeten deze maatregelen niet te laat komen, zo waarschuwt Van Wachem. Ook de olie-industrie zelf moet er alles aan doen om de schade als gevolg van de huidige lage olieprijsen zo klein mogelijk te houden. Weliswaar brengt het plannen en aanbesteden van kostbare projecten risico's met zich mee, maar als het moment

waarop nieuwe bronnen tot produktie worden gebracht te lang wordt uitgesteld, kunnen in de toekomst tekorten ontstaan. In de visie van Van Wachem moet worden doorgegaan met de ontwikkeling van de onder handen zijnde velden en, als dat ook maar enigszins economisch mogelijk is, moet het zoeken naar nieuwe bronnen worden voortgezet.

In de jaren '90 ontkomen we er niet aan om ons opnieuw tot het Midden-Oosten te wenden, waar ongeveer tweederde van de bewezen oliereserves zijn. Dat zal opnieuw een scherpe prijsstijging tot gevolg hebben, wat op zijn beurt weer een stimulans betekent om in andere delen van de wereld naar olie te zoeken. Van Wachem stelt dan ook dat ondanks alles de vooruitzichten voor de olie-industrie op lange termijn niet

veel verschillen dan die van een jaar geleden. De industrie zal weliswaar tot op zekere hoogte geherstructureerd worden, maar de financiële basis is goed genoeg om te kunnen voldoen aan welke toekomstige vraag dan ook.

800 keer op een dag stoppen met gierende banden

Achthonderd rondjes over de testbaan op een dag. Evenzovele keren met gierende banden tot stilstand komen op het natte wegdek. Op de achterbank ontstaan lange slierten computerresultaten. Ook dat is research. Van het Koninklijke/Shell Laboratorium in Amsterdam.

Het gaat om vervolgonderzoek naar de kwaliteiten van een begin jaren '80 op het KSLA in samenwerking met de bandenindustrie ontwikkelde rubber. Deze Cariflex S-1215 wordt al enige jaren op Pernis in een nieuw en milieuvriendelijk proces gefabriceerd en verenigt twee eigenschappen die voorheen moeilijk te combineren waren: een lage rolweerstand (belangrijk voor het benzineverbruik) en een goede grip op de weg (belangrijk bij het wegrijden en voor de veiligheid). Onderzoek naar mogelijkheden tot verbetering van het produkt vindt nog steeds plaats. Niet alleen in het laboratorium, maar ook op de testbaan. Meermalen per jaar worden remproeven op een natte baan gedaan. De verkregen resultaten worden vergeleken met dynamisch-mechanische meetresultaten van testen in het laboratorium. Die laatste metingen zullen vroeg of laat veel van het buitenwerk overnemen, vooral bij het screenen van nieuwe polymeren. Het laatste antwoord moet echter altijd nog op de weg geleverd worden.

Nieuw laboratorium in België

Het nieuwste laboratorium van de Koninklijke/Shell Groep komt in België te staan. Groepsdirecteur J. H. Choufoer legde op 28 oktober jl. in de universiteitsstad Louvain-la-Neuve, vlak bij Brussel, de eerste steen voor dit 1,5 miljard Belgische Frank kostende research centrum. Vanaf eind volgend jaar houden zich daar circa 160 mensen bezig met onderzoek op het gebied van polymeren. Hun aantal zal in tweede instantie worden uitgebreid tot ongeveer 240.

Deutsche Shell geeft loodvrij garantie

Automobilisten kunnen van Deutsche Shell de schriftelijke garantie krijgen dat het tanken van loodvrije Shell-benzine geen schade veroorzaakt aan de motor. Voorwaarde is dat de motor geschikt is voor deze brandstof. De Duitse Shell-maatschappij wil met deze actie het gebruik van loodvrije benzine stimuleren. Hoewel ruim de helft van de Duitse auto's deze brandstof kan gebruiken en deze zelfs 2 pfennig per liter goedkoper is, wordt er relatief weinig van verkocht. Daardoor komt in West-Duitsland jaarlijks 3000 ton lood in het milieu terecht.



Talenkennis

Terugkomend in de haven van Bizerta om wederom een lading fuel oil in te nemen (we waren fleet oiler) meerden we af aan het enorme ondergrondse, in de rotsen uitgehouwen, fuel oil basin, wat gerund werd door een Amerikaanse army-sergeant. We waren goede 'pals' geworden, hij en ik, en zo kwam hij eens in mijn hut en vroeg mij 'What's new chief?' Ik zei hem: 'vertel jij maar'. En vertellen deed hij . . . Een klein verhaaltje. 'Kijk chief, de Franse admiraal is hier in Bizerta teruggekomen en hij heeft een inspectietocht door de haven gemaakt met wat officieren bij hem en zo kwam het gezelschap ook hier bij mij terecht. Eén van de Franse luitenants nam mij terzijde en sprak als volgt: sergeant, zie harbeur ies no good, plenty oil in zie water; no can eat ze fiesh; no good for ze swiem; en daarbij maakte hij zwembewegingen'. Mijn sergeant-vriend vertelde verder: 'chief, ik ben twee jaar hier in de war business en ik heb goed Frans opgepikt en heb de luitenant als volgt geantwoord: ah, oui, oui, compris, compris, look lieutenant - après la guerre - swim - o.k. - c'est la guerre - the hell with the swiem'. Vol bewondering heb ik mijn hoofd geneigd naar mijn 'sargent pal' en . . . onze glazen gevuld. J. K.

Onbemand over de oceaan

Schreven we in een vorige uitgave van 'Schip en Ka' over een nieuwe Japanse bulkcarrrier met een bemanning van slechts zestien man, thans kwam ons een bericht onder ogen dat er plannen bestaan om in 1988 een experiment uit te voeren met onbemande schepen. Vier zg. 'dummy's' zullen vanuit Japan naar de Verenigde Staten varen zonder dat er maar iemand aan boord is. De 'vloot' wordt echter wel begeleid door een omgebouwd supply-schip. Vanaf dit schip zal de vloot langs elektronische weg worden gestuurd. Bij het naderen van de haven (waarschijnlijk Vancouver) komen enkele bemanningsleden per heliocopter of speedboot aan boord van de dummy's en deze zullen ze de haven binnenbrengen. Uitgaand zullen deze mensen weer op dezelfde wijze van boord worden gehaald. Heeft het experiment kans van slagen? Ja, volgens de grote promotor, de Amerikaan Charles Cushing, maar of daarna op commerciële basis kan worden gevaren is nog lang niet zeker. Dit hangt af van verschillende factoren zoals de havenfaciliteiten. Het heeft namelijk weinig zin om met een

aanzienlijke snelheid de oceaan over te steken om vervolgens lange tijd in een haven te moeten liggen alvorens te worden gelost of geladen. Het experiment is primair bedoeld om ervaring op te doen en te zien wat er voor hindernissen moeten worden genomen om het thans nog Jules Verne-achtige idee om te zetten in realiteit.

Brochure over kolenvergassing

In de serie 'Selected Papers' - in brochurevorm gepubliceerde Engelstalige artikelen en speeches van Shell-experts - is deze maand een verhandeling verschenen over kolenvergassing: 'The Shell Coal Gasification Process' (SCGP). In de brochure zetten auteurs Maarten van der Burgt en Jaap van Klinken, werkzaam binnen de Manufacturing-Functie van Shell Internationale Petroleum Maatschappij te Den Haag, uiteen dat SCGP een schone en efficiënte methode is voor het omzetten van kolen in synthetisch gas. Synthetisch gas kan gebruikt worden als brandstof voor elektriciteitscentrales, als grondstof voor chemische producten en als vloeibare motorbrandstof. Het door Shell ontwikkelde vergassingsstelsel is energie-efficiënt en milieuvriendelijk: de meest schadelijke stoffen, zoals zwavel, vliegias en teer die bij conventioneel gebruik van kolen als brandstof in de atmosfeer terecht kunnen komen, worden tijdens het vergassingsproces hetzij volledig verbrand dan wel

in vaste vorm verwijderd. De ontwikkeling van het vergassingsproces begon in 1972 in het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam. In 1976 werd daar de eerste testinstallatie in gebruik genomen. Een wat grotere installatie volgde in Hamburg, en inmiddels is een grootschalige (1 op 5) installatie in aanbouw in Houston. De eerste commercieel werkende kolenvergassingscentrale kan, volgens de auteurs, in werking zijn in de jaren negentig. Kolenvergassing staat internationaal sterk in de belangstelling. Deze techniek kan de mogelijkheid bieden, de nog aanwezige grote voorraden steenkool te gebruiken voor de opwekking van elektriciteit, zonder de daaraan tot nu toe verbonden milieuproblemen, zoals het ontstaan van zure regen. De belangstelling voor fossiele brandstoffen voor stroomopwekking is recent weer sterk toegenomen na de ramp met de kerncentrale in Tsjernobyl. Exemplaren van de brochure 'The Shell Coal Gasification Process' zijn inmiddels naar de schepen verzonden.

SCHOOON SCHIP

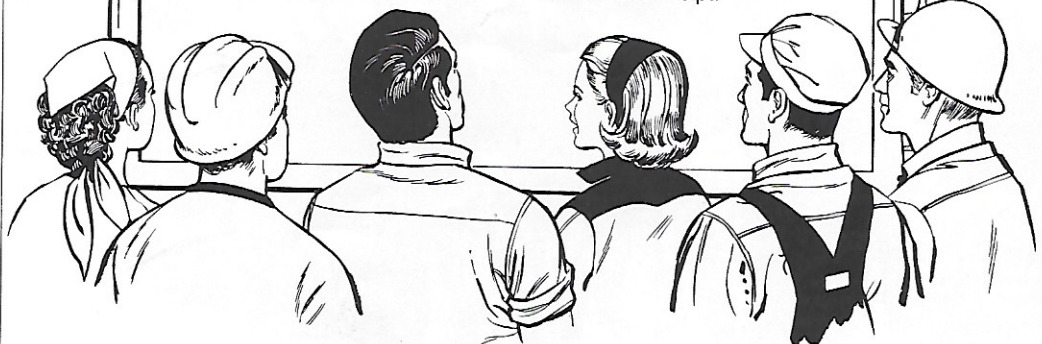
Jaarbijeenkomst Vereniging van Hwtk's STBV

De Vereniging van Hoofdwerktuigkundigen van Shell Tankers B.V. vroeg ons bekend te maken dat op vrijdag 19 december 1986 de jaarbijeenkomst wordt gehouden in Restaurant Engels te Rotterdam (van 14.30 tot 17.00 uur in de Viking-bar). Leden met hun dames, genodigden en belangstellenden zijn hierbij van harte welkom.

Uit de postbak

'Geachte heren van Shell, Ik vertel iets over me eigen. Ik heet Sjoerd en woon in Vlissingen. Ik rij vaak over de boulevard en teken soms de schepen na. Ik tel altijd de verdiepingen van de tankers. Zelf ben ik op een tanker geweest toen het in het dok lag. Ik schrok me rot toen we er onderdoor liepen. Wat groot was dat. Hierbij wil ik erbij laten en vragen of ik

foto's - boekje en een paster zou kunnen krijgen. Want dat zou ik erg op prijs stellen'. Natuurlijk proberen we zo veel mogelijk aan deze verzoeken te voldoen. Maar de jongeman vergat echter z'n adres te vermelden. Een blik in het telefoonboek bracht geen uitkomst. Wel stond de postcode op de envelop en dit stelde ons in staat om achter het adres te komen. Shell helpt!



Twaalf vlootcollega's met pensioen

Een drukbezochte en zeer geanimeerde afscheidsreceptie, daar kunnen de twaalf collega's op terug zien toen zij op 5 november jl. al handenschuddend hun actieve loopbaan als zeevarende voor dat van gepensioneerde verwisselden. Aan niets was te merken dat ze het erg vonden om nu aan het begin te staan van een zee aan vrije tijd. Alhoewel, een aantal afscheidnemenden had al weer grote plannen om iets nuttigs en tevens aangenaams te gaan doen om zodoende hun vrije tijd wat op te vullen . . .

De afscheidsreceptie vond plaats in Restaurant Engels, een gemakkelijk te bereiken gelegenheid in het centrum van Rotterdam. Vele tientallen collega's van vloot en wal en een nog groter aantal gepensioneerden hadden de moeite genomen om de twaalf de hand ten afscheid te komen drukken. Zoals gebruikelijk sprak onze directeur de afscheidnemenden en hun levenspartners toe.

Hij begon met te zeggen dat we ons thans in een niet zo prettige tijd bevonden. 'Er woedt een grote economische storm en we bevinden ons er allemaal middenin'. De toestand in de P.G. is verre van prettig maar in het verleden hebben we ook diverse conflicten gekend. Denk maar eens aan Korea, Vietnam en Nigeria. De huidige economische toestand heeft desastreuze gevolgen gehad voor ons vlootbestand. Binnen enkele jaren ging de vlootsterkte terug van 54 naar rond de 20 schepen. 'Maar voor degenen die vandaag met pensioen gaan is er toch positief nieuws. De verantwoordelijke man van het Shell/Pensioenfonds ziet geen problemen met betrekking tot de financiën van het Fonds. Heren, u kunt gerustgesteld naar huis gaan', zei Busker lachend.

Flexibiliteit

Het Amerikaanse blad Fortune geeft van tijd tot tijd een opgave van de bedrijven die tot de top honderd in de wereld behoren. Vergelijken we de lijst met die van tien jaar geleden dan zien we dat in de loop der tijd meer dan de helft is verdwenen. Ze bestaan gewoon niet meer. Dat is wellicht een deprimerende gedachte maar de bedrijven die er nog steeds zijn kenmerken zich door vitaliteit en flexibiliteit. 'Als we naar STBV kijken en naar de projecten waar we mee bezig zijn dan zie ik hier ook duidelijk symptomen van vitaliteit en flexibiliteit', aldus Busker. De bijdragen (en soms offers) van de werknemers voor het voortbestaan van STBV zijn in veel gevallen een stuk groter dan ze zichzelf in eerste instantie zouden toeschrijven. Iedereen is daarbij betrokken.

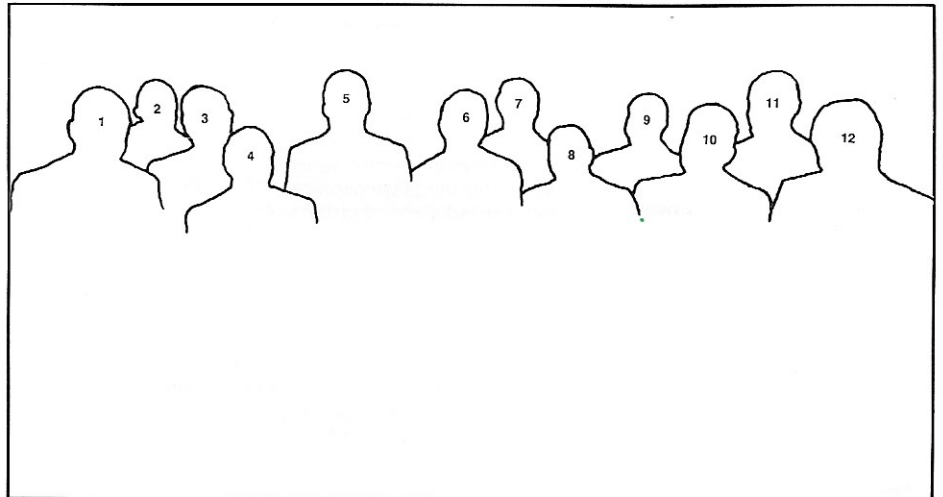
'Ook u dank ik voor hetgeen u voor onze maatschappij hebt gedaan en de getoonde flexibiliteit'. Toch moest het Busker van het hart dat in sommige gevallen de flexibiliteit niet ons sterkste punt is. Bij overplaatsing naar een andere Groepsmaatschappij bestaat nogal eens enige aarzeling bij betrokkene. Na een poosje blijkt dan vaak dat de man van z'n nieuwe job een succesgebeuren heeft gemaakt.

Een speciaal woord richtte onze directeur tot de afvaardigingen van ondernemingsraden van andere Groepsmaatschappijen en de Centrale Ondernemingsraad. Hij dankte deze mensen voor hun komst. Busker: 'Velen vinden een O.R. niet nodig als het goed gaat maar dat wordt anders wanneer er problemen ontstaan'.

Tot slot dankte Busker het thuisfront, de echtgenotes, vriendinnen, ouders, enz. 'En nog steeds zijn er dames die een relatie willen aangaan met zo'n uithuizig figuur'. En zich speciaal tot de levenspartners van de afscheidnemenden wendend: 'Ook u heel hartelijk dank en mijn welgemeende excuses voor de vele verknalde vakanties'. Met een persoonlijk woord bood Busker elk van de scheidende collega's een ingelijste foto aan van hun eerste schip. Na onze directeur sprak David Dawes van Shell Coal uit Londen enkele woorden. Namens alle vrienden bij Shell Coal dankte hij in het bijzonder gezagvoerder C. P. Donken, voormalig gezagvoerder van de 'Tagelus', voor alle gewezen diensten en bood hem een geschenk aan.

Illustratieve cijfers

Vervolgens greep gezagvoerder Donken de microfoon. Hij dacht wel namens alle gepensioneerde collega's te spreken door alle medewerkers aan boord, als ook de walorganisatie te danken voor hetgeen zij hebben gedaan. Ook dankte hij David Dawes voor diens komst naar Rotterdam en het cadeau. Dat Donken van statistieken houdt bleek wel uit de cijfers die hij in de loop der tijd had verzameld.



Tijdens zijn 30 dienstjaren had hij op 45 schepen een afstand afgelegd van 1.237.261 mijl en 9.376.503 ton lading vervoerd. Van de 778 havens die hij had aangedaan was dat 51 keer in Rotterdam. Deze cijfers zijn illustratief voor de loopbaan van een zeeman . . .

1. gez. C. Vlas
2. bediende F. P. Lommerse
3. hwtk. J. R. Alisma
4. gez. C. P. Donken
5. hwtk. S. Neeleman
6. gez. H. Wijnberg
7. gez. A. P. J. Ham
8. hwtk. J. I. Brangert
9. alg. scheepsvakman L. van der Velden
10. scheepsgezel a/w J. Booy
11. gez. L. J. Hirs
12. scheepsgezel a/w D. A. Emanuels



VLOOTPERSONALIA VLOOTPERSONALIA

Vogels, J. H. van Zanden
m.s. 'Shelltrans'
 1e stm.: A. J. Verheul, SGO: J. P. J. G. Yzerman, 3e wtk.: F. W. Mooiweer, 5e wtk.: J. van der Harst
m.s. 'Solaris'
 SGO: M. P. van Tuyl, bed. kok: T. de Vos
m.s. 'Spectrum'
 gezv.: P. E. van der Veld, hwtk.: L. W. Jorissen, SGO: T. A. Neven, M. Punter, asaw.: M. Schiphorst, asv.: P. M. Hendriks, K. G. J. Schefferlie, bed.: W. J. Fenstra
m.s. 'Sponsalis'
 SGO: C. A. Duvekot, 5e wtk.: A. C. in 't Hout, A. C. Kleyn, asaw.: J. G. Cornelissen, E. Kuitems, C. F. Middag, asv.: M. R. Cordu, R. Groot, B. L. Quist, K. van der Sluis, J. H. Spaans, hovo: P. C. Bergmans, bed. kok: W. M. Beekman, bed.: H. H. P. van Koppen
m.s. 'Stellaris'
 2e stm.: B. Kerver, 3e stm.: A. C. M. Morriën, hwtk.: H. Brand, 3e wtk.: J. H. A. Schulten
m.s. 'Stellata'
 2e wtk.: A. Storm, asaw.: J. R. W. Rehwinkel, bed.: K. G. Bergmans
m.s. 'Tagelus'
 asv.: J. M. Wigleven, hovo: E. J. Eradus

Aflossingen

gezv.: A. J. Bloem, A. T. van Es, D. M. Vos
 1e stm.: W. Holwerda, A. van Leeuwen, W. C. Moll, R. W. Overdijkink, L. A. H. Vader, J. S. de Vos
 2e stm.: F. van Bommel, E. M. M. van den Bosch, L. van den Ende
 3e stm.: A. Bergsma
 4e stm.: G. Y. Bouma
 SGO: H. R. Gallis, R. A. Hutting, W. P. Kolyn, R. F. Portman, A. M. H. Vossen
 hwtk.: L. Buitenkant, H. J. de Koning, J. Wielart
 2e wtk.: T. J. M. H. Bakker, J. H. Burger, M. J. Parent, C. N. A. Vreke, J. A. Willems
 3e wtk.: P. J. van den Ende, R. van der Heide Jr., J. Marijs, P. Naaktgeboren, R. J. Verspoor, M. J. Viergever
 4e wtk.: L. van der Woerd
 5e wtk.: J. A. Beukelman
 SGO: C. J. Blijleven, J. B. A. Heerbaart, E. S. Petrusma, R. M. Simonides
 roff.: H. W. Hogeweg, G. K. Wouters, M. Platschorre
 saw.: P. K. J. van de Bunt, C. H. van Genderen, F. Kromjongh, F. Smagge
 asaw.: W. A. C. A. van Aert, D. C. W. van den Berg, M. Bosje, E. H. Vissia
 asv.: M. Berenst, R. G. van den Brink, R. van Buuren, A. C. Kusters, M. Kumentas, H. C. J. van Laarhoven, C. H. Roozendaal, M. Temmerman, L. J. Verburg, G. A. Vermeer, R. Zwart
 hovo: L. J. W. Broenink, B. Gohres, J. L. Menger, J. R. L. van Toornburg, J. M. C. Verjans
 bed. kok: C. Westbroek

In memoriam

Op 22 oktober 1986 is op 69-jarige leeftijd overleden de heer **P. Sloover**, oud-voorman. De heer Sloover verliet de dienst van de maatschappij met pensioen in 1979 na ruim 19 dienstjaren.

abed. kok: M. Bouwkamp
 bed.: A. Cumming, J. Jager, E. W. A. Jansen, M. Jonkman, J. G. Koek, C. M. Vervloet, W. de Vries

In dienst getreden



SGO
R. J. Heystek



SGO
E. Smit



SGO
M. P. Vogels

Gehuwd

03.10.: asaw: J. L. G. van der Loop met Mw. D. Meyer

Geboren

10.09.: Maarten en Agada Knierdje, zoon en dochter van 3e stm. M. Kuyt en Mw. M. C. Kuyt-Van der Plas
 22.09.: David Alexander, zoon van hoofdvoeding W. G. Meuleman en Mw. D. Meuleman-te Grotenhuis
 22.09.: Jeroen Cornelis Leonardus, zoon van 2e stm. L. F. F. T. van Oudvorst en Mw. K. M. A. van Oudvorst-Phyffer
 05.10.: Rozemarijn, dochter van SGO H. E. Becht en Mw. A. E. Becht-l'Ortye
 10.10.: Kaya, dochter van asv. K. H. Willemsen en Mw. M. Willemsen-Kamphuis

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: L. F. F. T. van Oudvorst
 'C': J. Hensbroek, H. Waitz

Overplaatsingen

3e stm.: K. Winters (SNV), 3e wtk.: K. Wagenaar (SNR), 4e wtk.: R. H. J. Bos (SNR), M. H. Tydeman (SNR), 5e wtk.: W. J. D. M. Gakes (SNR), B. J. Krakowczyk (SNR), SGO: C. J. Blijleven (SNR), D. J. Haazebroek (SNR), R. F. Portman (SNR), asv.: M. R. Muller (SNV)

Uit dienst getreden

wass. F. D. P. Croes, saw.: R. B. Popken, asaw.: G. L. J. D. Knevel, M. S. Stefanissin, asv.: R. A. Curial, J. J. van Hulst, A. Pervoost, A. L. P. Valkering, K. H. Willemsen

Onze vlootjubilaren



H. Ammerlaan
3e stuurman
10 jaar op 17.01.87



R. Knol
Gezagv.
30 jaar op 18/1/87



J. M. Kools
Alg. sch. vakman
25 jaar op 22.01. 1987



Jubilea



P. J. Huigen
(DFM/1)
30 jaar op 01.01.87



J. A. Vis
(DFF/5)
30 jaar op 01.01.87

Gehuwd

09.10.86: P. J. van der Pols (DFF/1) met Mw. E. J. Mulder

Uit dienst getreden

G. G. Tegelberg (DFF/1)



De personal computer, toets naar de toekomst

We leven in het computertijdperk. Al heel jong worden de kinderen op school vertrouwd gemaakt met de werking van de computer. Dat gaat spelenderwijs. Het zal nog wel even duren maar de tijd komt dat iedere Nederlander z'n eigen 'Personal Computer', afgekort PC, heeft. We hebben onze 'computer-man' op kantoor, de heer G. M. J. Debets, bereid gevonden om in het kort het een en ander te vertellen over de PC en over de cursus Toets naar de Toekomst, die op kantoor kan worden gevolgd en waar men vertrouwd wordt gemaakt met de werking van de PC.

Wat is een PC en voor wie is deze bestemd?

De personal computer, ofwel PC, betekent in feite dat iedereen kan werken met de 'eigen' computer. Toch zijn we helaas nog niet zo ver. De aanschafprijs van dergelijke apparatuur is sedert de introductie wel aanzienlijk omlaaggegaan maar heeft nog niet het niveau bereikt van de zakrekenmachine waarvan de meeste mensen er tegenwoordig wel een in hun bezit hebben. Je zou eigenlijk kunnen stellen dat een PC 'personal' is in die zin dat slechts één persoon tegelijk het apparaat voor het uitvoeren van een enkele taak kan gebruiken. Een PC kan worden beschouwd als een hulpmiddel ter verbetering van de efficiency binnen de eigen administratieve werkomgeving. Goed toegepast gaat dit dan vaak samen met een besparing aan tijd en dan met name voor **die** werkzaamheden die door hun routinematigheid meestal het minst interessant zijn. Het omgaan met een PC is

beslist niet moeilijk en kan door iedereen worden aangeleerd. Maar veel mensen zien er nog steeds een beetje tegenop. Het onbekende . . .

Een cursus

Er is indertijd binnen onze maatschappij een onderzoek geweest naar de wensen en mogelijkheden om administratieve zaken te automatiseren. Bij dit onderzoek kwam als één van de meest gehoorde opmerkingen naar voren dat velen te weinig weten over het gebruik en de mogelijkheden van computers. De geïnterviewden wilden door het volgen van een cursus wat meer kennis hierover opdoen. De meeste vraag bleek te bestaan naar een cursus die onderricht geeft ten aanzien van het omgaan met de PC. Gezocht is naar een PC-introductie cursus waarbij rekening moest worden gehouden dat het een cursus moest zijn die zowel voor wal- als vlootpersoneel geschikt zou zijn. De cursus 'Toets naar de Toekomst' bleek uiteindelijk het beste aan te sluiten op onze wensen. De complete cursus is STBV-eigendom en blijft daardoor voortdurend beschikbaar. De apparatuur staat in ons gebouw in de Alexanderpolder opgesteld. Er is een hoge mate van flexibiliteit in de cursus-planning. Sedert het bericht in 'Schip en Ka' van augustus j.l. is het animo voor het volgen van de cursus bijzonder groot. Tot nu toe is er bijna dagelijks een cursist(e) mee bezig. U krijgt gedurende een dag de beschikking over een PC. Aan deze PC is een beeldplaatspeler met TV gekoppeld. Uw 'leraar' ziet u op het TV-scherm. Hij geeft u les, laat voorbeelden zien uit de praktijk en zo nu en dan wordt het geheel afgewisseld met een aflevering uit de bijbehorende thriller 'Het geheim van de verdwenen floppies'. Tijdens die dag leert u omgaan met de PC en met een aantal van de meest gebruikelijke toepassingen op dit soort apparatuur. Na deze dag bent u uiteraard niet volleerd want dat gebeurt pas na het opdoen van de nodige ervaring. U bent echter wel vertrouwd gemaakt met het PC-gebeuren en dat is dan ook het doel van deze cursus. Door de combinatie

beeldplaatspeler/PC kan zelf het tempo worden bepaald van de cursus. U kunt pauzeren wanneer u dat wilt en u kunt onderdelen herhalen als ze na één keer nog niet geheel duidelijk zijn.

Toepassingen

Wie levert de ideeën voor toepassingen? Wel, in principe kan iedereen dat doen. Alles is welkom, ervan uitgaande dat de ideeën betrekking hebben op de eigen werkomgeving. De ervaring heeft geleerd dat, al gauw na de introductie van het gebruik van de computer binnen een bedrijfs onderdeel, de mensen zelf met goede ideeën komen. Uiteraard zijn ze zelf het beste op de hoogte van hetgeen er binnen de eigen omgeving aan werkzaamheden plaatsvindt. De minst leuke activiteiten worden dan als eerste aangedragen om te worden geautomatiseerd. Veelal zijn dit ook de zaken die als 'routine' kunnen worden beschouwd.

In principe kan iedereen die toegang heeft tot een PC, als hulp bij het uitvoeren van zijn of haar taken, hiervan gebruik maken. Voor de wijze van gebruik gaan we ervan uit dat zo min mogelijk zelf wordt geprogrammeerd. Waar mogelijk maken we gebruik van programma's die we kant en klaar bij de leverancier kunnen kopen. De prijs die hiervoor moet worden betaald is gering in vergelijking met de mankracht die een eigen programma-ontwikkeling zou gaan vergen. De kant en klaar programma's, in vakjargon software-pakketten genoemd, vormen vaak een goed raamwerk voor hetgeen we er mee willen gaan doen.

Natuurlijk moeten we er rekening mee houden dat toepassingen die de grenzen van de verschillende bedrijfsonderdelen overschrijden, gecoördineerd moeten worden aangepakt. Daarnaast is het belangrijk om te zorgen voor eenheid. Standaardisatie is nodig zodra b.v. geautomatiseerd gaat worden voor gebruik aan boord. In principe voeren al onze schepen op dezelfde manier hun administratie. Goede uitwisselbaarheid van 'software' tussen de schepen en het kantoor zal alleen dan mogelijk zijn als iedere betrokkene in dezelfde vorm zijn toepassingen hanteert. Hiervoor zal dan ook, in tegenstelling tot het 'personal' gebruik, voor een centrale aanpak moeten worden gekozen.

Degenen die wat meer willen weten over het gebruik van de computer, ideeën hebben omtrent toepassingen, kortom alles wat met dit onderwerp te maken heeft, kunnen contact opnemen met de heer G. M. J. Debets van de kantoorsectie DFF/14 (tel. 010-4071808).

Bestaat er eventueel belangstelling voor een speciale computer-rubriek b.v. in het 'Nieuws van Shell Tankers', waar ondermeer ideeën kunnen worden uitgewisseld? Zo ja, gaarne reacties aan de heer Debets.

