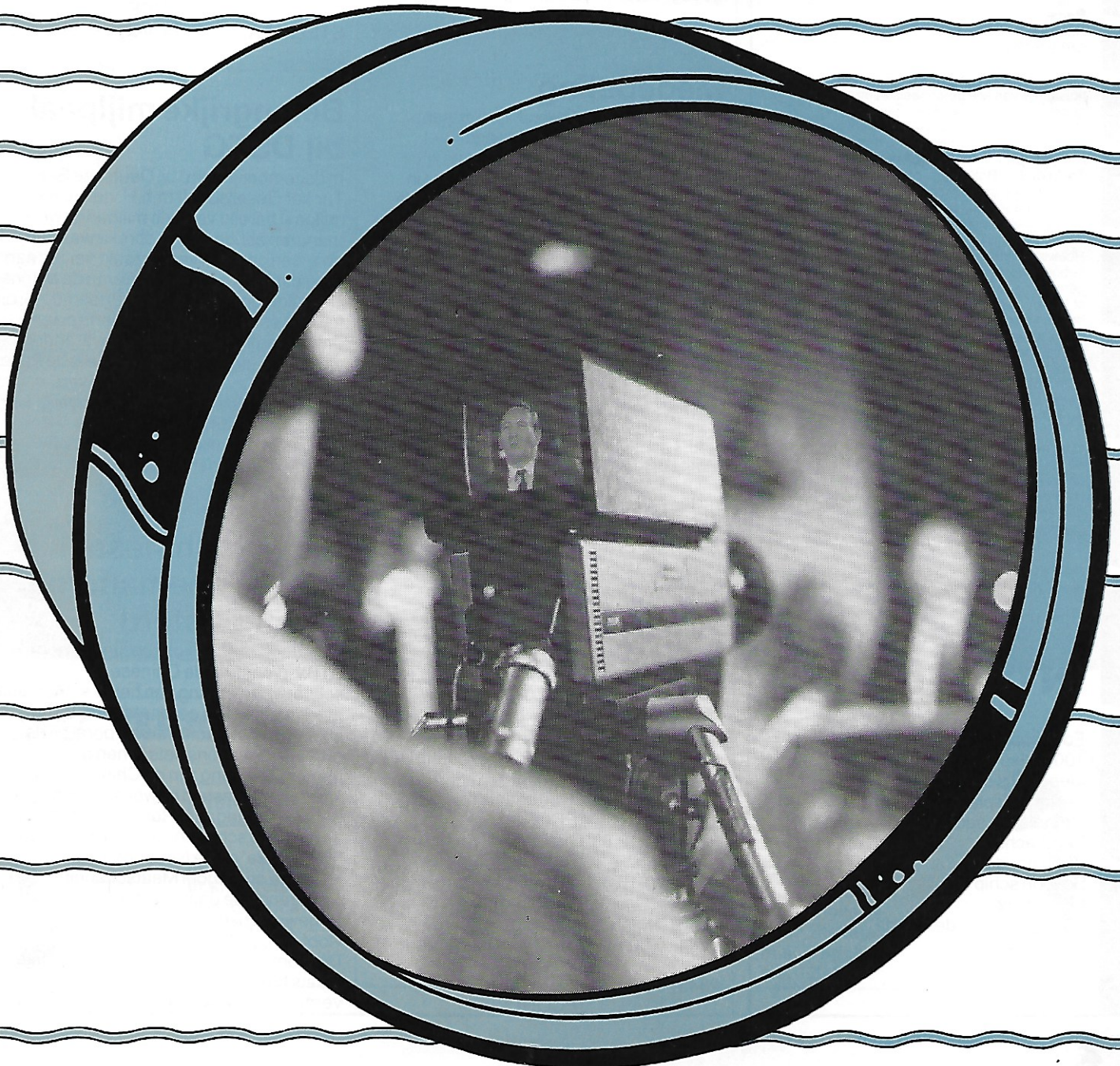


SCHEEP



TECHNIEK

25e jaargang
nummer 6
februari
1986



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 696749

Vijftiende jaargang nr. 6
februari 1986

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, Coolingsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

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

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

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

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Foto-impressie jaarbijeenkomst	5
100 x Niso in Hamburg	6
Ideeënbus op diepteput	7
Veiligheidsplan 1986	8
Organisatie sectie vlootpersoneel	10
Eendracht	11
Vaart houden	12
Schoon schip	13
Personalia	14
Afzwaaiers van de 'Sarda'	16

Bij de voorplaat

De jaartoespraak van onze directeur werd weer op video vastgelegd. Zie fotoreportage van de grote bijeenkomst op pagina 5.

Spectrum en Stellata in de vaart

De een gaat, de ander komt. Verliet de 'Acila' in december jl. onze vloot, een paar dagen later, op 25 december, werd het nieuwe 84.000 ton draagvermogen metende m.s. 'Spectrum' door onze maatschappij van de bouwer Hyundai Heavy Industries in Ulsan overgenomen. Op 26 december begon het schip haar eerste reis om een lading te gaan innemen in de Arabische Golf. De 'Spectrum' staat onder commando van gezagvoerder D. M. Mos.

Ook de derde LR uit Korea, de 'Stellata', is inmiddels in ons vlootbestand opgenomen. Op 10 januari jl. werd het schip overgedragen en zette vanuit Ulsan eveneens koers naar de Arabische Golf. Het commando over de 'Stellata' berust bij gezagvoerder H. van Slegtenhorst.

Mededeling

Medio 1986 zal de heer J. C. Aartsen, hoofd van de sectie Vlootpersoneel (DFP/1), worden overgeplaatst naar de Nederlandse Aardolie Maatschappij in Assen, alwaar hij in de loop van 1987 de functie van hoofd FOS (Office Support) zal aanvaarden.

Tot zijn opvolger is benoemd gezagvoerder R. van Kranen. De heer Van Kranen heeft zijn werkzaamheden in de kantoororganisatie inmiddels aangevangen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
2333	13.12.85	Berichten procedure feestdagen (PCOR)
2334	12.12.85	Verkoop 'Acila' (PCOR)
2335	18.12.85	Aanstellingen (PCOR)
2336	20.12.85	Dienstreglementen Eur. CAO-vlootpersoneel
2337	23.12.85	Schoorsteenrook U.S. ports (PCOR)
2338	23.12.85	Safety inspection (PCOR)
2339	24.12.85	Kerstwens directeur (PCOR)
2340	24.12.85	Overdracht 'Acila' (PCOR)
2341	30.12.85	Overdracht 'Spectrum' (PCOR)
2342	30.12.85	Uniforme barprijzen (PCOR)
2343	31.12.85	Koersen (PCOR)
2344	07.01.86	Ongevallenrapportage (PCOR)
2345	13.01.86	Overdracht 'Stellata' (PCOR)

Mededeling van het O.M.S.

Het Onderling Medisch Steunfonds houdt op 20 februari a.s. een buitengewone algemene ledenvergadering in Kamer 11A-05 van het Shell-Gebouw te Rotterdam.

De vergadering begint om 10.00 uur 's ochtends en de volgende punten staan op de agenda:

1. Opening;
2. Benoeming bestuurslid;
Ter vervulling van de vacature ontstaan door de pensionering van de heer E. J. Montfoort stelt het Hoofdbestuur van het S.M.S. conform artikel 5, lid 3 van de Statuten voor te benoemen: de heer C. Hol.
3. Sluiting.

Roepletters

Voor zover nog niet vermeld in de Shell Tankers-zakagenda voor 1986 treft u hierbij de roepletters aan van enkele schepen die onlangs aan de vloot zijn toegevoegd:

SOLARIS	PHQI
SPECTRUM	PHRE
STELLATA	PHVG

Belangrijke mijlpaal bij DSTG

In december jl. werd bij Deutsche Shell Tanker Gesellschaft m.b.H. de belangrijke mijlpaal bereikt van drie miljoen gewerkte manuren zonder dat er sprake was van door een ongeval veroorzaakt verlies aan arbeidstijd. In een felicitatie van de Marine Coordinator, Mr. Juan Kelly, noemde hij dit feit een enorme stap voorwaarts en een groot compliment voor alle opvarenden van DSTG-schepen. Hiermede is bewezen dat een ongevalvrije uitvoering van werkzaamheden aan boord mogelijk is. Hij wenst DSTG alle succes in de toekomst, bij welke wens STBV zich eveneens van harte aansluit.

Laatste Chinese scheepsbemanning afgemonsterd

Eind december jl. werd de laatste nog in STBV-dienst zijnde Chinese scheepsbemanning van het m.s. 'Acmaea' afgemonsterd en gerepatriëerd. Bij het lezen van dit bericht zal er, vooral bij de ouderen onder ons, iets in hen omgaan. Immers, hoe lang zijn de Chinezen op onze vloot tewerkgesteld geweest? We hebben dat eens nagegaan. Rond 1900 deden ze al dienst op schepen van de toenmalige 'Koninklijke' en de Nederlandsch-Indische Industrie en Handel Maatschappij. Gedurende de daaropvolgende jaren zijn ze gewoon niet meer weg te denken van de vloot. Door omstandigheden, niet in de laatste plaats toe te schrijven aan de sterk verminderde vloot, kwam daar toch een

eind aan. Heel veel collega's en oud-collega's zullen zich de Chinese bemanningen herinneren als hardwerkende, zeer capabele en vriendelijke mensen. Weliswaar hadden ze iets mystieks over zich maar dat is toe te schrijven aan het verschil in cultuur. Ook het taalprobleem vormde vaak een grote barrière om deze mensen wat beter te leren kennen.

De Chinese bemanningen hebben een belangrijk hoofdstuk geschreven in de geschiedenis van onze maatschappij. Wij zijn ze veel dank verschuldigd, waarbij we met name noemen hun inzet tijdens de tweede wereldoorlog.

Tweede Kamer-verkiezingen

Voor het eerst zullen Nederlanders die in het buitenland verblijven het recht hebben te stemmen voor de Tweede Kamer-verkiezingen op 21 mei 1986. Ten einde dit te kunnen doen dienen zij dit vóór hun vertrek kenbaar te maken in de gemeente waar zij geregistreerd staan.

Aanvragen voor registratie als kiesgerechtigde moeten uiterlijk 24 maart 1986 worden gezonden naar de Rijksinspectie van de Bevolkingsregisters, Postbus 20011, 2500 EA 's Gravenhage. Het stemmen kan gebeuren per brief, bij volmacht of op een stemburo naar eigen keuze in Nederland.

Registratieformulieren en verdere gedetailleerde gegevens omtrent het Nederlandse kiesstelsel alsmede informatie over de politieke partijen die nu in de Tweede Kamer vertegenwoordigd zijn kunt u verkrijgen bij de Nederlandse ambassades en consulaten in het buitenland.

Werktijdverkorting officieren en wachtassistenten

Met betrekking tot de werktijdverkortingsregeling (WTV-regeling) voor officieren en wachtassistenten kunnen wij u mededelen dat in totaal voor drie perioden van elk zes

weken een vergunning tot werktijdverkorting is aangevraagd en verkregen. De laatste vergunningsperiode liep tot en met 15 december 1985. Gezien de ontwikkelingen in het vlootbestand is besloten geen nieuwe vergunning aan te vragen en dus zal de WTV-regeling na 15 december 1985 vooralsnog niet meer worden toegepast.

Acila verkocht

Het 19.175 ton draagvermogen metende m.s. 'Acila' is voor de sloop verkocht. Op 23 december 1985 werd het schip in Karachi, Pakistan aan de nieuwe kopers overgedragen en een dag later, in de vroege morgenuren, aldaar op het strand gezet.

De 'Acila' werd in 1958 gebouwd bij de Scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam en maakte deel uit van een serie van vier identieke schepen die indertijd bij de genoemde werf voor onze maatschappij werden gebouwd. De 'Abida' en 'Acteon' werden al eerder verkocht. De 'Acmaea' is nog in de vaart.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acmaea
m.s. Cardissa
m.s. Caurica
m.s. Cinulia
m.s. Felania

(010) 130955

m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus

(010) 130956

m.s. Fulgur
m.s. Fusus
m.s. Niso
s.s. Ondina
m.s. Sarda

(010) 130957

m.s. Solaris
m.s. Spectrum
m.s. Stellaris
m.s. Stellata
m.s. Tagelus
s.s. Zafra

Directiewisseling Shell Nederland/Shell Nederland Chemie

Ir. P. van Duursen, thans Directeur en Plaatsvervangend President-Directeur van Shell Nederland B.V. en Directeur van Shell Nederland Chemie B.V., zal per 14 april 1986 Ir. J. J. Slechte opvolgen als Plaatsvervangend Coördinator Chemie (CCD) en als Hoofd van Chemicals Regional Europe, U.K. and Irish Republic (CRE) bij SICM.

Ir. P. H. Vogtländer zal per 7 april 1986 worden benoemd tot Directeur van Shell Nederland B.V. en tot Directeur van Shell Nederland Chemie B.V. als opvolger van de heer Van Duursen.

De heer Vogtländer is thans President-Directeur en Gedelegeerd Commissaris van Belgian Shell S.A. en Gedelegeerd Commissaris van Shell Luxembourgeoise S.A., welke functies hij per 17 maart 1986 zal neerleggen.

Levenhypotheek- arrangementen beschikbaar

Voor Shell-werknemers zijn met ingang van 1 november 1985 levenhypotheekarrangementen met Centraal Beheer en Nationale Nederlanden beschikbaar. Hiermee speelt Shell in op de behoefte bij haar werknemers aan een grotere keuzemogelijkheid op het gebied van hypotheekvormen. Bij de levenhypotheek wordt de aflossing tot stand gebracht uit een meeverbonden levensverzekering. De levenhypotheek kent een aantal voordelen boven de andere twee vormen met name op fiscaal gebied. De nu beschikbare arrangementen kennen een aantal gunstige voorwaarden met betrekking tot de hoogte van de levensverzekeringspremie, de administratiekosten, de aflossingsvoorwaarden en de voorwaarden ten aanzien van verhuur.

Werknemers die na 1 januari 1984 een levenhypotheek bij Nationale Nederlanden gesloten hebben kunnen onder bepaalde voorwaarden met terugwerkende kracht onder het arrangement vallen.

Werknemers die reeds een levenhypotheek bij Centraal Beheer hebben gesloten, komen alsnog in aanmerking voor enkele gunstige voorwaarden van het arrangement. Voor meer informatie kunt u zich wenden tot de heer M. Pronk, tel. 010-696139 (vlootpersoneel) of Mw. H. W. Homan, tel. 010-696769 (walpersoneel).

Shell en Zuid-Afrika

Amerikaanse vakbonden en anti-apartheidsgroeperingen hebben kort geleden in de Verenigde Staten opgeroepen tot een boycot van Shell-producten. Zij protesteren daarmee tegen de aanwezigheid van Shell in Zuid-Afrika en maken bezwaar tegen de, in hun ogen slechte arbeidsvoorwaarden, die door Shell Zuid-Afrika worden gehanteerd. Shell International Petroleum Company Ltd. (SIPC) heeft daarop met onderstaande verklaring gereageerd.

'Shell keurt de in de Verenigde Staten aangekondigde boycot van Shell-producten af en ontkent met kracht de beschuldiging dat er bij Shell in Zuid-Afrika sprake zou zijn van slechte werkomstandigheden. Het tegendeel is het geval. Het beleid van Shell Zuid-Afrika is er steeds op gericht geweest goede en veilige werkomstandigheden te verschaffen aan al haar medewerkers, ongeacht hun huidskleur, geslacht of godsdienstige overtuiging, en tevens om persoonlijke kwaliteiten zo goed mogelijk tot hun recht te laten komen en gelijke kansen te scheppen voor iedereen. Er is bij Shell Zuid-Afrika geen sprake van enige discriminatie op het gebied van personeelsbeleid en de uitvoering daarvan. Zowel de moedermaatschappijen in de Koninklijke/Shell Groep als Shell Zuid-Afrika zelf, zijn ondubbelzinnig gekant tegen apartheid,

een systeem, dat zij moreel verwerpelijk achten.

Shell heeft begrip voor de ernstige bezorgdheid van diegenen, die menen dat het terugtrekken van de investeringen uit Zuid-Afrika de beste of enige manier is om de apartheid te beëindigen. Hoewel Shell Zuid-Afrika, evenals de grote meerderheid van het Zuid-Afrikaanse bedrijfsleven, van mening is dat politieke hervormingen langs vreedzame weg van wezenlijk belang zijn, is zij er echter niet van overtuigd dat het terugtrekken van buitenlandse investeringen de beste manier zou zijn om dit te bereiken. Integendeel. Het algehele terugtrekken van buitenlandse investeringen, zo dit al uitvoerbaar zou zijn, zou het einde betekenen van de druk, die multinationals uitoefenen ten bate van hervormingen. Via de Zuid-Afrikaanse bedrijfsfederaties heeft Shell Zuid-Afrika gepleit voor zinvolle politieke medezeggenschap voor zwarten, algemeen geldend staatsburgerschap, beëindiging van gedwongen verhuizing van mensen en voor de verdere ontwikkeling van een vrije en onafhankelijke vakbeweging. Op al deze punten heeft het Zuid-Afrikaanse bedrijfsleven de actieve steun en aanmoediging van multinationals, die met hun personeelsbeleid belangrijke verbeteringen bewerkstelligen in de werken leefomstandigheden van de zwarte gemeenschap.

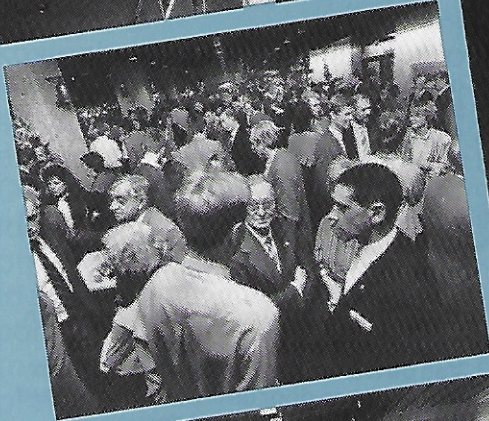
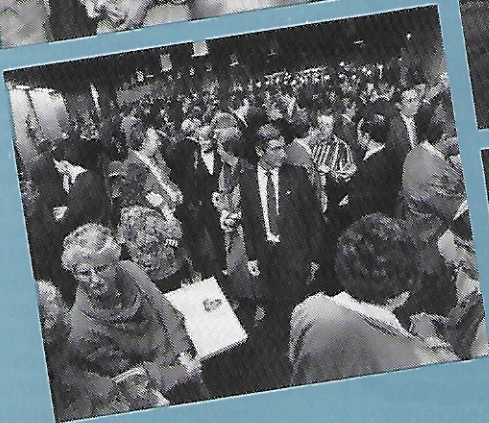
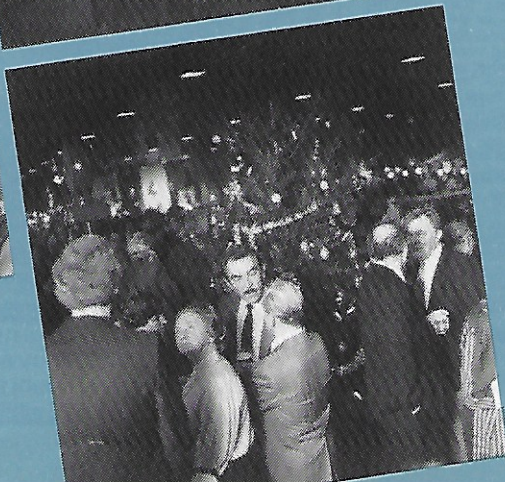
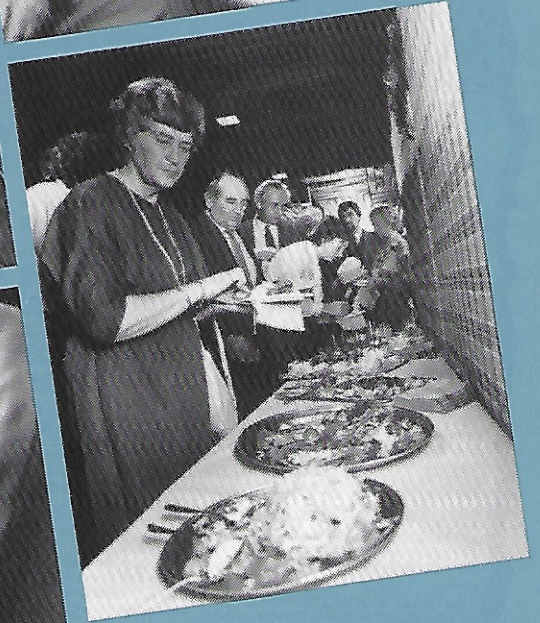
Zo erkent Shell Zuid-Afrika het recht van werknemers zich bij een vakbond van hun keuze aan te sluiten, betaalt zij lonen die ten minste 50% boven het minimum bestaansniveau liggen zoals dat door de Universiteit van Zuid-Afrika is omschreven en heeft zij voor haar werknemers uitgebreide voorzieningen op het gebied van onderwijs, huisvesting en welzijn. Aan de ontwikkeling en training van zwarte werknemers wordt hoge prioriteit toegekend.

Shell Zuid-Afrika voldoet volledig aan de eisen van de Code van de EEG voor maatschappijen met belangen in Zuid-Afrika. Deze Code bevat normen voor gelijke behandeling van zwarte en blanke werknemers, erkenning van vakbonden, verzachting van het thuislandensysteem van migrerende arbeidskrachten en voor minimum lonen en secundaire arbeidsvoorwaarden. Jaarlijks verstrekt SIPC aan de Britse regering een gedetailleerd verslag, waarvan een exemplaar door SIPM ook aan de Nederlandse regering wordt toegezonden.



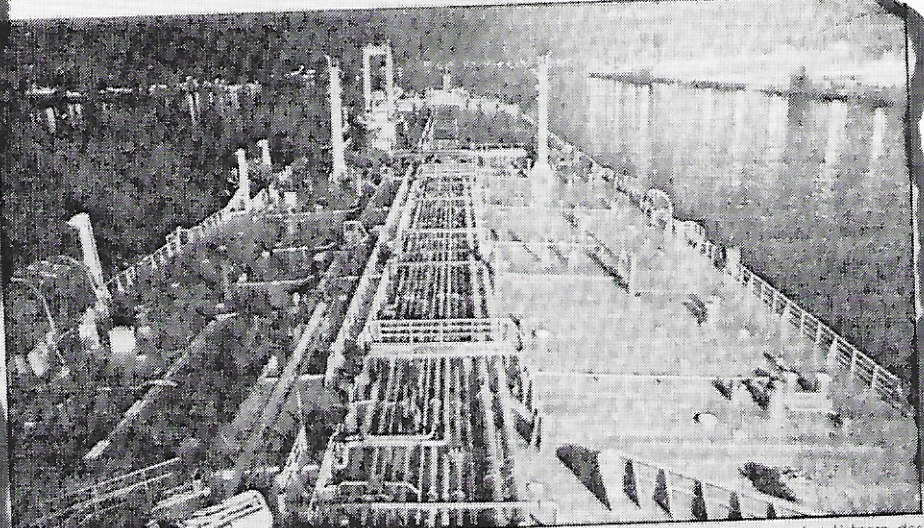
Hoofdwerktuigkundige O. K. Nicolai ging vorig jaar met pensioen. In augustus werd aan boord van de 'Sarda' afscheid genomen. Bovenstaande foto, waarop de heer en mevrouw Nicolai geflankeerd door collega's, bereikte ons pas onlangs. Uit een begeleidend briefje bleek dat er die laatste reis heel wat te vieren was geweest. Allereerst de oplevering van het schip in Japan, daarna Nicolai's verjaardag, zijn 30-jarig dienstjubiläum en tot slot het grote afscheid.

Foto-impresie van de
grote jaarbijeenkomst op 18 december jl.



100 × Niso in Hamburg

Hamburg, ahoi!



Zum 100. Mal Kurs Hamburger Hafen: Ganz langsam, mit fünf Knoten, fuhr der Shell-Tanker „Niso“ an den Lichtern des Containerterminals (rechts) und der Hansestadt vorbei. Foto SIGMUND VON HEYDEKAMPF

Op 5 januari jl. bracht H. Steenstra van DMFO een bezoekje aan de 'Niso' tijdens binnenliggen in Hamburg. Aanleiding tot dit bezoek was dat het de 100-ste keer was dat de 'Niso' Hamburg aanliep.

Sinds haar eerste aanloop in 1970 in Hamburg heeft de 'Niso' ongeveer 8 miljoen ton crude-oil over de Elbe aangevoerd.

Ondanks de hevige sneeuwval togen diverse gasten naar het schip om dit feit feestelijk te memoreren. 's Morgens om 10 uur werden de gasten, waaronder de heren Brockmann en Völker van DSTG en de heer Binder van het agentschap Bolten, op het fraai gepavoiseerde schip ontvangen. Ook de Duitse pers was van het gebeuren op de hoogte en was daarom ook aanwezig om plaatjes te schieten en artikelen te schrijven van en over de 'Niso'.

Van de wal waren borrelhapjes en taart betrokken en door de civiele dienst werd ijverig gewerkt om een ieder van een drankje en een hapje te voorzien. Tijdens het gezellige samenzijn werd door diverse sprekers de loftrumpet gestoken over de 'Niso' en haar bemanning.

Namens Shell Tankers sprak de heer Steenstra zijn dank uit voor de jarenlange trouwe dienst van het schip en bemanning. Ook ging hij nog even in op de toekomst van Shell Tankers, waarin ook de 'Niso' werd betrokken. Van de gelegenheid werd tevens gebruik gemaakt door de heer Völker om aan gezagvoerder Schölvinnck het jaarplaatje te overhandigen voor weer een jaar ongevalvrij varen gedurende 1985. Genoemd plaatje zal worden bevestigd op de veiligheidstrofee die de 'Niso' al verdiend had voor veilig varen in 1984.

Öl-Tanker „Niso“ zum 100. Mal in den Hafen eingelaufen

Auf der abgedunkelten Brücke des Shell-Tankers „Niso“ steht Kapitän Gerrit Buma und schaut auf die langsam näher kommenden Lichter der Stadt und des Hafens. Er fährt den Tanker seit sechs Wochen, es ist sein erstes Kommando – und schon darf Gerrit Buma ein bei so großen Schiffen seltenes Jubiläum erleben: Am Sonnabend gegen 21 Uhr läuft die „Niso“ (121 300 tww) zum 100. Mal seit ihrer ersten Reise in die Hansestadt am 19. Januar 1970 in den Hamburger Hafen ein. „Ich bin sehr glücklich darüber, das zu erleben“, sagt der Kapitän strahlend.

Die „Niso“ bringt rund 85 000 Tonnen Rohöl vom Ölterminal Süllow Voe auf den Shetland-Inseln zum Kattwykhafen und der Harburger Shell-Raffinerie. Mehr als acht Millionen Tonnen Öl hat der Tanker schon sicher in die Hansestadt transportiert. Auch wenn sie andere Häfen bedient – die „Niso“ ist Hamburgs „Ölfähre“.

32 Mann fahren auf dem Tanker, die Offiziere kommen aus Holland, die Mannschaft aus Spanien. Kapitän Buma fährt seit 26 Jahren auf Tankern. „Bei einem so großen Schiff braucht man Geduld, Geduld“, sagt er eindringlich. „das ist wie bei einem Lastkraftwagen, der schwer zu steuern ist.“ Mit der Ladung wiegt die „Niso“ rund 110 000 Tonnen. Wenn wir jetzt bremsen, fährt das Schiff noch sechs, sieben Kilometer“, sagt Buma.

Im Moment überläßt er sein Schiff dem erfahrenen Hafensloten Dietrich Petersen. Der bärtige Deutsche steht hinter einem kleinen Spanier, der nach den

spanischen Kommandos des Lotsen das Ruder dreht. Für den Loten ist es ein kleines Wunder, daß die 110 000 Tonnen des kaum merklichen Handbewegungen des kleinen Spaniers gehorchen.

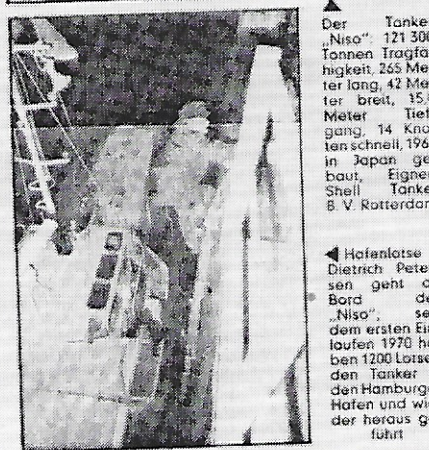
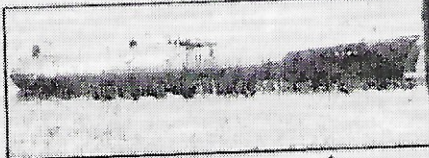
Ein paar Decks tiefer im Maschinenraum wird das „Wunder“ greifbar – mit Augen und Ohren. Die Stille auf der Brücke wird hier mit einem dauernden Tosen und Zischen bezahlt. Aber der Maschinenraum ist weder olverschmiert noch düster, sondern hell und sauber. Der Chefingenieur Johannes B. van Haaster mit Bartchen und Goldrandbrille strahlt dem Lärm und technischem Interieur zum Trotz holländische Gemütlichkeit aus.

Auf seine „Suizer“-Maschine ist er stolz wie ein Vater auf sein Kind. „A fine and good engine“ – „eine gute Maschine“, schreit er in das Tosen.

Ganz langsam, mit zwei Knoten, läuft die „Niso“ in den Kattwykhafen ein. Nach einer halben Stunde ist sie fest – auch beim 100. Mal hat's geklappt. Am Sonntag vormittag gibt es für den Tanker auf der Jubiläumstour eine besondere Auszeichnung: Hank Steenstra von Shell Tankers B. V. Rotterdam – dem Eigner des Tankers – hat eine Plakette für Unfallfreies Fahren 1985 mitgebracht.

Schönster Schmuck des Tankers ist aber eine kleine spitze Muschel, die in der Offiziersmesse unter Glas auf grünem Filz liegt. Man glaubt es kaum: Aber die winzige Muschel heißt „Niso“ und gibt dem 265 Meter langen Koloss seinen Namen.

KRISTIAN STEMMLER



Der Tanker „Niso“: 121 300 Tonnen Tragfähigkeit, 265 Meter lang, 42 Meter breit, 15,8 Meter Tiefgang, 14 Knoten schnell, 1966 in Japan gebaut, Eigner Shell Tanker B. V. Rotterdam

Hafenslotse Dietrich Petersen geht an Bord der „Niso“, der seit dem ersten Einlaufen 1970 haben 1200 Lotsen den Tanker in den Hamburger Hafen und wieder heraus geführt



Kapitänswechsel: Für Gerrit Buma kam gestern Philibert Schölvinnck, der schon vor seinem Urlaub die „Niso“ führte



IDEEËNBUS OP DIEPTEPUNT

Slechts vier inzendingen voor de ideeënbus in anderhalf jaar tijd. Hoe is dat nu toch mogelijk? Zit bij STBV alles al zo piekfijn in elkaar dat niemand, zelfs bij lang en intens nadenken, op een nieuw idee komt? Een idee om iets eenvoudiger, veiliger of arbeidskostenbesparender te maken, kortom een wijziging voor te stellen wat in ons economisch en praktisch beleid past? Onlangs kwam de Ideeënbuscommissie bijeen om de vier aangedragen ideeën te bespreken en commentaar te geven op de toepasbaarheid ervan in de praktijk.

Over het algemeen blijkt dat de inzenders wel in grote lijnen het idee omschrijven maar verzuimen de werkelijke besparing van arbeidsuren en/of kosten aan te geven. En de beste plaats om dat te doen is vanaf het schip. Het vervolgens op kantoor opstellen van een kosten/baten analyse wordt daardoor erg moeilijk, zo niet onmogelijk. Indien gewenst kunnen prijzen worden opgevraagd.

Idee No. 547 van SGO H. R. Gallis
Het eerste idee kwam van SGO H. R. Gallis. Hij speelde in op zijn verblijf aan boord van de 'C'-klasse schepen om een aantal nieuwbouwaspecten en ervaringen terug te koppelen naar onze organisatie, een initiatief dat op hoge prijs is gesteld. Het toonde overduidelijk de betrokkenheid en interesse van de heer Gallis aan in deze materie. Het bleek echter dat de door hem genoemde aspecten al eens eerder de nieuwbouwsecties van S.I.M. en STBV zijn gepasseerd of zijn besproken binnen het kader van het Schip-80 Project. Niettegenstaande stelde de Commissie

de inzending van de heer Gallis zeer op prijs en beloofde deze met een boekenbon.

Idee No. 548 van gezagvoerder H. Unger

Het volgende idee werd ingezonden door de inmiddels gepensioneerde gezagvoerder H. Unger en betrof 'zijn' voormalige schip, de 'Niso'. Hem was gebleken dat de charteraars van het schip bij herhaling contracten konden afsluiten voor ladingen van minimaal 100.000 MT. Zijn voorstel, vergezeld van berekeningen, betrof de vergroting van de ladingcapaciteit van de 'Niso' van de huidige 95.000 MT naar 101.452 MT, ten einde een maximale inzetbaarheid te bereiken. Het voorstel is door de kantoorsectie verder uitgewerkt, begroot en onder de aandacht van de chartering afdeling MRA in Londen gebracht. Hun zienswijze op het voorstel kwam overeen met de onze, namelijk dat de baten van de vergroting van de capaciteit niet opwogen tegen de kosten van een dergelijke ombouw en dus, als charteraar, niet bereid bleek de financiering te verstrekken. De Commissie sprak haar waardering uit voor de uitwerking van het voorstel en de getoonde betrokkenheid van de heer Unger voor de veranderde marktomstandigheden. Een beloning van f 200,— vond de Commissie op zijn plaats.

Idee No. 549 van SGO M. Punter

'Bij langdurig verblijf in de haven of ten anker liggend, dienen de smeerolie purifiers te allen tijde bij te blijven staan om door de afwezigheid van sumptankverwarming de smeerolie warm te houden. Zo niet, dan zullen bij vertrek 'op short notice' de B & K automatische smeeroliefilters gaan en blijven schieten. Door vrij eenvoudig een pompje met bijbehoren te installeren, parallel aan de purifiers waarbij gebruik wordt gemaakt van dezelfde heater, kan een besparing worden bereikt op

- smeerolieverbruik
- gasolieverbruik omdat minder vermogen nodig is (te leveren door Bergen diesel)
- onderdelen door minder overhalen.'

Dat was in het kort de inhoud van het ingezonden idee van SGO M. Punter. De Commissie vond het een uitstekend uitgewerkt idee. Bovendien was een voortreffelijke kosten/baten analyse

bijgevoegd. Zij was verheugd met dit zeer goede, oorspronkelijke idee. Inmiddels worden kant en klaar-pakketten voorbereid die door de 'F'-klasse schepen zelf kunnen worden geïnstalleerd. De beloning voor de heer Punter bedroeg f 500,—.

Idee No. 550 van ASV G. Ekkelenkamp

Het vierde en laatste idee was afkomstig van ASV G. Ekkelenkamp en beschreef de operationele problemen (spoelen en waterdicht maken van leidingen) met de ladingkogelafsluiters van de 'C'-klasse schepen. De presentatie omvatte een modificatie aan de afsluiters om deze problemen te voorkomen. Het commentaar van de Commissie luidde dat het voorstel goed was uitgewerkt, waarbij echter de arbeidsbesparing helaas niet werd aangegeven. Bij de verdere uitwerking is gebleken dat de aangenomen besparing vrijwel wegvalt tegenover het 'proppen' draaien en nablazen met lucht. Bovendien acht de Commissie het niet uitgesloten dat corrosieproblemen in de plaats treden. Het door de heer Ekkelenkamp gesignaleerde veiligheidsaspect is op zich terecht maar met de huidige vorm van werkoverleg dient dit, bij het werken met of het repareren van deze afsluiters, continu onder de aandacht te blijven. Besloten is de voorgestelde modificatie niet uit te voeren. Gezien de interesse en betrokkenheid bij het operationele scheepsgebeuren en de inventiviteit van het voorstel heeft de Commissie besloten een aanmoedigingspremie van f 200,— toe te kennen aan de heer Ekkelenkamp.

Iedere opvarende van onze schepen kan een of meerdere ideeën inzenden. Deze kunt u richten aan het secretariaat van de Ideeënbuscommissie van Shell Tankers B.V., Postbus 874, 3000 AW Rotterdam. De ontvangst van uw idee(ën) zal direct worden bevestigd. In geval u een eventuele beschrijving van uw idee(ën) in 'Schip en Ka' niet op prijs stelt, wordt u verzocht dit in uw brief te vermelden.

Onlangs heeft onze directeur z
waarin hij het Veiligheidsplan
uiteenzette. Op deze pagina
desbetreffende

SHELL TANKERS B.V.

DIRECTIE

3032 AC ROTTERDAM, 14 januari 1986
SHELL-GEBOUW, HOPFLEIN 20
TEL. (010) 69 69 11

Nadat wij medio 1983 binnen de Maatschappij meer aandacht zijn gaan besteden aan ieders veiligheidsbewustzijn is het aantal ongevallen met arbeidsverzuim op onze vloot drastisch teruggelopen en dat is een verheugende zaak. Toch blijven we, ondanks alle inspanningen, op een FR (ongevallenfrequentie) van 1.5 à 2.0 steken. Het lijkt alsof we deze grens niet kunnen doorbreken.

Dat dit wel degelijk kan, leert ons de praktijk bij DSTG (Deutsche Shell Tanker Gesellschaft), die nu al vanaf juni 1984, (meer dan 3 miljoen manuren!), OMA-vrij opereert. Een prestatie die mij in het geloof sterkt dat inderdaad alle ongevallen kunnen worden voorkomen en dat dit niet zomaar een loze kreet is.

Om die schijnbaar magische grens te doorbreken hebben wij contact opgenomen met DSTG ten einde te weten te komen hoe zij een en ander hebben aangepakt. Zoals U allen weet, heeft daartoe de heer Zimmer, veiligheidskundige bij DSTG, in oktober 1985 een zg. "safety-audit" bij ons uitgevoerd.

De samenvatting van zijn rapport luidt als volgt:

"Van 1 t/m 31 oktober 1985 werd door mij, Zimmer, veiligheidskundige van Deutsche Shell Tanker Gesellschaft een safety-audit bij Shell Tankers B.V. uitgevoerd. Op 2 oktober gedurende de eerste ontmoeting met de heer M.A. Busker, directeur en de heer H. Verbaas (DFMS), werd een kort overzicht van de veiligheidssituatie bij STBV gegeven en een actieplan voor de tijdsduur van het audit overeengekomen.

Doel van het onderzoek was het bezien van de bestaande STBV veiligheidsorganisatie, herziening van het veiligheidsbeleid en de bijbehorende regels, de uitgifte van de veiligheidsmiddelen, beoordeling van de veiligheidscommunicatie en de bestaande voorschriften, alsmede de evaluatie van het totale effect van de huidige benadering tot de veiligheid.

In verband met het voorgaande werd een studie in de kantoororganisatie verricht door gesprekken op individuele basis met 19 leden van top- en middenkader, gevolgd door een studie ter plaatse aan boord van 3 STBV-schepen, t.w. m.s. "Stellaris", m.s. "Fossarus" en m.s. "Niso".

De "safety-audits" aan boord werden volgens een zelfde patroon uitgevoerd:

1. Informatief gesprek met de gezagvoerder.
2. Introductievergadering met het scheepsmanagementteam.
3. Individuele gesprekken met scheepsstaf, beginnend bij de senior officieren en vervolgens met de overige officieren ten einde hun houding t.o.v. de veiligheid te bepalen.
4. Groepsvergaderingen met bemanningsleden met dezelfde doelstelling.
5. Inspectierondes over dek en in machiekamer om de gevolgde werkmethoden en omstandigheden te observeren.
6. Een laatste vergadering met het scheepsmanagementteam, waarbij een ruwe schets werd gegeven van de bevindingen met een afrondende discussie.

De bevindingen, voorlopige conclusies en aanbevelingen werden op 1 november 1985 met de heer Busker besproken.

Het uiteindelijke rapport zet alle gegeven commentaar en aanbevelingen op een rij. Notities, gemaakt tijdens de scheepsbezoeken, staan onder het hoofdstuk "Field Observations" (veldstudies). Om STBV management behulpzaam te zijn bij het ten uitvoer brengen van de aanbevelingen zijn in het laatste hoofdstuk enige voorbeelden aangedragen.

Gaarne wil ik alle kantoorstafleden en het scheepspersoneel danken voor hun medewerking bij dit project.

Deutsche Shell Tanker GmbH
w.g. G. Zimmer (veiligheidskundige)

Het eindrapport werd op 10 december 1985 in een speciale veiligheidsvergadering, waarbij directie en vertegenwoordigers van de vloot aanwezig waren, met de heer Zimmer besproken, waarna op 12 december het veiligheidsplan voor 1986 werd opgesteld. Dit plan voor 1986/1987 omvat de volgende punten:

1. Herziening van het veiligheidsbeleid.

**Voorkom
verwond
ongev**

h per brief tot de vloot gewend
1986 voor Shell Tankers B.V.
's treft u de inhoud van de
e brief aan.

om alle
ingen en
allen!

2. Reorganisatie STBV-veiligheidsverlegorgaan en instellen van STBV wal-veiligheidscommissie.
3. Ontwikkelen van veiligheidsorganisatie en formuleren van lijnverantwoordelijkheid voor veiligheid (onderdeel van veiligheidshandboek).
4. Opstellen van de voorlopige nieuwe STBV-veiligheidsregels en voorschriften (onderdeel van veiligheidshandboek).
5. Instellen van "ronde tafel discussies" i.p.v. de huidige 6 x 6 ontmoetingen, met het accent op veiligheid.
6. Vloot infobrief (omstreeks april 1986) - Het herziene veiligheidsbeleid wordt dan van kracht. De voorlopige nieuwe STBV-veiligheidsregels en voorschriften worden verstuurd, deze dienen aan boord door alle opvarenden via scheepsveiligheid-management teams en veiligheids-groepsvergaderingen te worden besproken. Commentaar hierop terug naar kantoor.
7. Ontwikkelen van een uitgebreid ongevalsrapportage- en onderzoekformulier.
8. Introductie van "mini-audits" aan boord door scheepsstaf (observatietechniek m.b.t. veilig werken).
9. Uitgave van het definitieve veiligheidshandboek, waarin het commentaar van de vloot is verwerkt. Veiligheidsregels en voorschriften van kracht. Het veiligheidsreglement van 1981 en het persoonlijke ongevallen record-boekje komen dan te vervallen.
10. Mogelijkheden van een "Incentive scheme" onderzoeken.
11. Tweede safety-audit door DSTG.

De elf genoemde aktiepunten zijn in chronologische volgorde opgesteld. Om dit uitgebreide plan in 1986 uit te voeren zullen we er met z'n allen de schouders onder moeten zetten.
Uitgangspunt van alles is en blijft ons gemeenschappelijke doel: HET VOORKOMEN VAN ALLE VERWONDINGEN EN ONGEVALLEN.

Dat doel streven we nu na, met behulp van ons herziene veiligheidsbeleid, zoals vermeld onder aktiepunt no. 1. Het zijn zes basisregels die alle opvarenden moeten kennen. Zij dienen zich hieraan te houden en met collega's, ondergeschikten en superieuren en met elkaar hierover van gedachten te wisselen.

Hier volgen deze zes basisregels:

1. Veilig werken is doeltreffend werken.
2. Alle ongevallen en alle letsels kunnen worden voorkomen.
3. Alle leidinggevenden zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de onder hen ressorterende werknemers.
4. Niet iedere potentiële bron van gevaar kan worden opgeheven, hetgeen inhoudt dat voor iedere gevaarlijke situatie veiligheidsmaatregelen getroffen dienen te worden.
5. Leidinggevenden zijn verplicht om de onder hen ressorterende werknemers te wijzen op alle mogelijke gevaarsaspecten van de uit te voeren werkzaamheden. Maar het is de verantwoording van de werknemers zelf om na te denken en veiligheidsbewust te werken.
6. Iedereen dient de opgedane ervaringen op het gebied van veilig werken met anderen uit te wisselen.

Zoals U allen ongetwijfeld zult hebben gemerkt, bevatten deze zes basisregels geen wezenlijk schokkende nieuwe ideeën. In feite is het een zaak van gezond verstand, vakbekwaamheid en goed zeemanschap, die ons naar een ongevalvrije toekomst moet voeren.

M.A. Busker

Organisatie sectie vlootpersoneel

Vlootpersoneel
DFP/1



J. C. Aartsen

Formatie
Vlootpersoneel
DFP/11



A. van der
Graaf



J. A. M.
Lindeman



H. Selser



H. Verhoef

Alg. administratie
stagiars DFP/111



Mw. M. P.
Beugelink



Mw. E. C.
Sloof-Dias

Lib. en Ned.
diploma's,
certificaten
DFP/112



Mw. T. Zwaard

Services-
Scheeps-
bewegingen en
passages
DFP/113/115



Mw. J.
Kalkman-
Binnkamp

Algemene
Zaken Vloot-
personeel
DFP/12



J. L. P. van der
Wiel

Speciale
Projecten
DFP/13



J. W. J.
Rodenhuis

Kontakten
Hogere
Zeevaartsch.
Perm. over-
plaatsingen,
Hypotheken
DFP/14



M. Pronk *

* dubbelfunctie, eveneens DFP/5
(Walpersoneel)

De overplaatsing van enige collega's van DFP/1 naar andere secties heeft een herverdeling noodzakelijk gemaakt van de werkzaamheden binnen de sectie Personeel.

Voor een regelmatig contact met de betreffende functionarissen leek het ons nuttig het nieuwe schema te publiceren. Wij wijzen erop dat de namen van de functionarissen van de subsecties niet in volgorde van senioriteit zijn geplaatst. Ter aanvulling op het schema geven wij u een korte omschrijving van de diverse werkzaamheden van genoemde functionarissen, de kamernummers waar zij gehuisvest zijn, alsmede hun telefoonnummers waaronder zij zijn te bereiken.

Wij verzoeken u dringend informatie op werkdagen **uitsluitend** tussen 09.00 en 12.00 uur en tussen 14.00 en 16.00 uur in te winnen. Op andere tijdstippen is het computersysteem **niet** beschikbaar voor het verlenen van de voor u van belang zijnde informatie.

Om één en ander zo efficiënt mogelijk te laten verlopen nog eens de oproep aan u, om alleen **die** functionaris te bellen die de door u gewenste informatie kan verstrekken; dus bijvoorbeeld voor personeelszaken de betreffende planner en voor de datum van aankomst c.q. vertrek de desbetreffende dames van passages en services.

tel. nummer 010-69...

DFP/1 – Hoofd Vlootpersoneel
J. C. Aartsen k.06.03–6133

DFP/11 Formatie vlootpersoneel
A. van der Graaf k.06.05–6148

- formatie gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen
- carrièrebegeleiding officieren en wachtassistenten
- algemene zaken formatie officieren
- tijdelijke tewerkstelling bij andere Shell-maatschappijen.

J. A. M. Lindeman k.06.06–6136

- formatie officieren en wachtassistenten m.u.v. gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen.

H. Verhoef k.06.06–6153

- formatie Nederlandse scheepsgezellen algemene werkploeg
- recrutering.

H. Selser k.06.08–6151

- formatie en recrutering Nederlandse scheepsgezellen civiele dienst
- formatie Chinese, Indonesische en Spaanse gezellen.

DFP/12
J. L. P. van der Wiel k.06.08–6149

- algemene zaken vlootpersoneel
- budget, sterkte etc., algemene aspecten betreffende cursussen, certificaten en diploma's alle categorieën
- consignatiedienst
- algemene aspecten buitenlanders.

DFP/13
J. W. J. Rodenhuis k.07.02–6311

- speciale projecten.

DFP/14
M. Pronk k.06.02–6139

- kontakten hogere zeevaartscholen
- permanente overplaatsingen naar andere Shell maatschappijen
- hypotheken.

DFP/111 Algemene administratie
Mw H. P. Beugelink k.06.06–6155

- plaatsing stagiairs en bursalen en bijbehorende administratie
- administratie cursussen alle categorieën.

Mw E. Sloof-Dias k.06.06–6135

- administratie officieren en Nederlandse gezellen.

DFP/112
Mw T. Zwaard k.06.06–6138

- administratie Nederlandse en Liberiaanse diploma's en certificaten.

DFP/113/115 Services, scheepsbewegingen en passages

Mw J. Kalkman-Binnkamp k.06.07–6156 of 6124

- alle informatie betreffende reisschema's (aankomst/vertrek).



Snel inschrijven voor de Eendracht!

Evenals voorgaande jaren hebben wij ook nu weer besloten om twee kooien op de 'Eendracht' te verloten onder de kinderen van onze werknemers en gepensioneerden, dus jongelui tussen de 16 en 25 jaar, schrijf in!

Welke bestemming?

De keuze is dit jaar gevallen op reis nummer 429 van Bremerhaven naar Larvik. De aanvang van de reis is op zaterdag 26 juli 1986 en op zondag 3 augustus 1986 is de terugkomst gepland. Alle kosten, waaronder de reis, verblijf aan boord en verzekering, neemt Shell Tankers voor haar rekening. Alleen uitgaven voor b.v. een paspoort, monsterboekje en eventuele inentingen zijn voor eigen rekening. Nadere gegevens krijgen de winnaars te zijner tijd van de Stichting Het Zeilend Zeeschip. Negen dagen zeilen; wat houdt dat zoal in, zullen jullie je misschien afvragen. Wel, reis 429 belooft een zeer mooie en interessante tocht te worden. Op 26 juli gaan jullie met de bus naar Bremerhaven in Duitsland waar de gaffelschoener de 'Eendracht' ligt te wachten op haar passagiers. Na inscheping en kennismaking volgt de tocht naar Larvik in Noorwegen, tijdens welke jullie unieke

kansen krijgen om de volgetuigde windjammers en andere zeilschepen, die ook naar Larvik gaan om zich aldaar te verzamelen voor de STA-race, te aanschouwen en te fotograferen. En, Noorwegen is natuurlijk ook de moeite waard. Met leuke herinneringen keren jullie met de bus en een heerlijke boottocht van 5 uur (Larvik-Frederikshaven) huiswaarts, waarna jullie ongetwijfeld zullen zeggen 'jammer dat het alweer voorbij is'.

Hoe kom je in aanmerking?

Als je dochter of zoon bent van een werknemer of gepensioneerde van Shell Tankers en je leeftijd is tijdens de reis minstens 16 en hoogstens 25 jaar dan kun je inschrijven door een briefje te sturen naar Shell Tankers B.V., attentie DFP/4, Postbus 874, 3000 AW Rotterdam, met op de envelop de vermelding 'Eendracht'. In de brief je naam, dochter of zoon van wie, je leeftijd, adres en telefoonnummer vermelden.

Let op: de aanmelding moet uiterlijk **12 maart a.s.** bij ons binnen zijn, wat sneller dan anders, maar dit geeft jullie meer gelegenheid om nog eventuele andere plannen te maken, als je niet gelooft wordt. De loting zal op 13 maart a.s., onder toezicht van de ondernemingsraad, plaatsvinden, waarna een ieder direct zal worden ingelicht (winnaars en verliezers). Voorwaarde als je je aanmeldt is dat je **beslist** beschikbaar moet zijn in de periode van 26 juli tot 3 augustus, want anders bestaat het risico dat je andere inschrijvers benadeelt. Uitgesloten van deelname zijn degenen die in voorgaande jaren als eens een kooi wonnen via Shell Tankers.

Alleen door verdere modernisering, specialisatie, dienstverlening op hoog niveau en versterking van marktgericht handelen, blijven voor Nederlandse rederijen op langere termijn

kansen bestaan. De huidige omvang van de Nederlandse vloot kan slechts worden gehandhaafd als de overheid een voor de scheepvaart gunstig investerings- en

exploitatie-klimaat bewerkstelligt door het voortzetten van de investeringsfaciliteiten en het scheppen van wettelijke mogelijkheden voor het varen met kleinere bemanningen.

Vaart houden!

Dat zijn de voornaamste conclusies van de Studiecommissie Nederlandse Zeescheepvaart onder voorzitterschap van mr. G. A. Wagner, zoals neergelegd in het rapport 'Vaart houden!' dat op 13 januari jl. werd aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, Mw. drs. N. Smit-Kroes, en toegezonden aan de Tweede Kamer van de Staten-Generaal. De Commissie – een initiatief van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart – heeft zich beziggehouden met de ontwikkelingen op de wereldscheepvaartmarkt in de afgelopen periode en de mogelijkheden voor de Nederlandse zeescheepvaart in de voorzienbare toekomst.

Redelijk op peil

De Commissie meent dat – gezien het wereldwijd bestaande tonnage-overschot, de lage vrachttarieven en de beperkte markt-perspectieven op korte termijn – de komende jaren niet gerekend mag worden op een groei van het vlootaandeel van de gevestigde maritieme landen, waaronder Nederland. Tegenover een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen op de Nederlandse vloot (als gevolg van de schaalvergroting), constateert de Commissie dat het aantal Nederlandse zeevarenden procentueel is toegenomen. Ook concludeert de Commissie dat de in Nederland geregistreerde vloot in de laatste vijf jaren redelijk op peil is gebleven, dit in tegenstelling tot andere traditioneel maritieme landen waar een sterke reductie van de vloot plaatsvond. Ondanks de teleurstellende resultaten in de afgelopen jaren, heeft de Nederlandse zeescheepvaart in die periode een

investeringsniveau gekend van 1.5 tot 2 miljard gulden per jaar. Dit heeft het proces van modernisering en specialisering van de vloot bevorderd en had naast produktiviteitsverbetering ook een verjonging van de vloot tot gevolg. Handhaving van de Nederlandse zeescheepvaart noemt de Commissie van groot belang voor de betalingsbalans; de veelal hoog gekwalificeerde werkgelegenheid, het 'promotie-effect' van de vloot in het buitenland en voor de 'uitstraling' naar andere bedrijfstakken en de Nederlandse havens. Daarnaast heeft de scheepvaart een belangrijke strategische betekenis.

De Commissie meent dat er op langere termijn 'goede kansen' voor de verschillende sectoren van de Nederlandse zeescheepvaart zijn. De Commissie baseert zich daarbij enerzijds

op de productiviteit en het niveau van dienstverlening en anderzijds op de samenwerking en kwaliteit van bemanning en vloot.

Kleinere bemanningen

De Commissie wil meer mogelijkheden voor het varen met kleinere bemanningen. Flexibiliteit in bemanningsregelingen wordt voor de Nederlandse zeescheepvaart een noodzaak genoemd om op voet van gelijkheid met het buitenland te kunnen concurreren. Ook stelt de Commissie zich op het standpunt dat concentratie van lager-, middelbaar- en hoger zeevaartonderwijs 'wezenlijke voordelen' biedt. Een goede afstemming tussen onderwijs en bedrijfsleven over de vorm en capaciteit van het zeevaartonderwijs acht de Commissie noodzakelijk.

Hoewel in principe de zeescheepvaart het zonder steunmaatregelen moet kunnen stellen, maken de faciliteiten die de buitenlandse concurrenten genieten het noodzakelijk ook in ons land voor de zeescheepvaart een effectief investeringsklimaat te handhaven. Wil Nederland een scheepvaartnatie blijven, dan zal de overheid moeten zorgen voor continuïteit en zekerheid van het investeringsklimaat. De Commissie bepleit een investeringsregeling tenminste op het huidige niveau voor een periode van 5 jaar. Verder bepleit de Commissie een tax-credit-regeling voor de offshore-dienstverlening en een aanpassing van het belastingregime voor zeevarenden. De Commissie denkt daarbij aan een (gedeeltelijke) vrijstelling van het loon bij afwezigheid langer dan drie maanden, eventueel gekoppeld aan een verhoging van de zeedagen-af trek, die sinds 1980 niet is gewijzigd.

In de Studiecommissie hadden – naast de heer Wagner als onafhankelijk voorzitter – zitting: Namens de KNRV: M. A. Busker (directeur Shell Tankers B.V.), M. J. Muller (vice-voorzitter Raad v. Bestuur Phs. van Ommeren), H. Rootliep (voorzitter KNRV en ondervoorzitter Raad v. Bestuur Kon. Nedlloyd Groep) en R. W. Scheffer (voorzitter hoofddirectie Smit Internationale) Namens de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart: drs. J. J. Schuld (voorzitter VNRK) en drs. W. Westra



Zomaar een aardig plaatje. Omdat de 'Tagelus' toch een paar dagen op de rede van Venetië moest wachten werd door enkele opvarenden van de gelegenheid gebruik gemaakt om het schip te inspecteren en sloep en davits te testen.

Foto J. H. ten Katen

Harderwijkse zeemansvrouwen

Op verzoek het volgende bericht: 'Wij, Annelies en Annette, zijn twee zeemansvrouwen en zouden het leuk vinden met andere vrouwen activiteiten te organiseren zoals b.v. samen naar de schouwburg, bioscoop of met de kinderen wat te doen. Woon je in de omgeving van Harderwijk en heb je zin om eraan mee te doen dan kun je contact opnemen met: Annelies L'Ortey, tel. 03410-23303 of Annette Bezema, tel. 03410-20082'

Stichting Nieuw Ondernemen

Shell Nederland B.V. en de Nederlandsche Middenstandsbank B.V. (NMB) hebben de 'Stichting Nieuw Ondernemen' (NION) opgericht. Shell Nederland wil via deze stichting kennis en faciliteiten ter beschikking stellen aan startende en jonge bedrijven. Tot de doelgroep behoren in principe jonge ondernemingen in de industriële sfeer met raakvlakken aan de petrochemische productie- en produktensector, de daarbij, toegepaste technologie, waaronder energie- en milieubeheer, alsmede de dienstverlening die betrekking heeft op deze sectoren. Shell Nederland heeft gekozen voor een samenwerkingsverband met de NMB, aangezien deze bank al veel ervaring heeft met stimuleringsprojecten voor het midden- en kleinbedrijf. Het is algemeen bekend dat de

overlevingskans van nieuwe bedrijven gering is, onder andere door onvoldoende voorbereiding in de beginfase. Startende en jonge bedrijven kunnen voor dit belangrijke aspect de stichting om begeleiding verzoeken, die in principe kosteloos zal zijn. Blijkt na onderzoek een project levensvatbaar, dan zal met ondersteuning vanuit de stichting en haar project manager een compleet ondernemersplan tot stand worden gebracht. Daarenboven kan de stichting bij de initiatiefnemers bemiddelen om de ondernemer waar mogelijk assistentie te verlenen op het gebied van technische know-how, financiering en andere vormen van begeleiding. Op deze wijze trachten Shell en NMB de overlevingskans van jonge bedrijven te vergroten en zodoende een wezenlijke bijdrage te leveren aan het initiëren van nieuwe activiteiten en daarmee, ook op langere termijn, aan het veilig stellen van de werkgelegenheid. De activiteiten van de stichting, die in het Beursgebouw te Rotterdam is gevestigd, bestrijken het gehele land en zijn per 1 januari 1986 van start gegaan.

Gezinskontakt Zeevarenden

Uit de provincie Zeeland ontvingen wij een berichtje over de activiteiten van de vereniging Gezinskontakt Zeevarenden, met het verzoek de inhoud aan geïnteresseerden door te geven. 'Mogen wij ons even voorstellen: Gezinskontakt Zeevarenden, een vereniging voor alle gezinnen van onze zeevarenden. Als Uw man, verloofde of zoon zeevarende is zouden wij het plezierig vinden met u kennis te maken. Gezinskontakt Zeevarenden organiseert éénmaal per maand een informatieve, creatieve ochtend of avond voor de gezinnen/verloofden van zeevarenden. Deze bijeenkomsten geven u de gelegenheid met elkaar van gedachten te wisselen of gewoon gezellig samen te zijn. Daarnaast organiseert de vereniging diverse interessante excursies. Zo bracht de afd. Zeeland het afgelopen jaar bezoeken aan de School voor Consumptieve Beroepen te Eindhoven en aan de suikerfabriek te Sas van Gent. Verder gaan wij enkele malen per jaar samen uit eten. Bent u geïnteresseerd of wilt u meer informatie, bel of schrijf dan naar het volgende contactadres: Coby de Bruine, Evertsenstraat 18, 4371 BE Koudekerke, telefoon 01185-1937'

**SCHOOON
SCHIP**

Cursus Scheepvaartkunde

Aan de Academie Nautisch Onderwijs Rotterdam zal van 17 februari tot 28 maart 1986 de cursus Scheepvaartkunde worden gegeven. Deze bevat o.a. de 2-weekse cursus Radar-Navigator. Een volgende cursus zal plaatsvinden van 25 augustus tot 3 oktober 1986. Beide cursussen zullen doorgang vinden bij voldoende aanmeldingen. De cursus stelt bezitters van het HBO-diploma Navigatie, die daarmee ca. 4 jaar vaartijd hebben behaald, in de gelegenheid het diploma SI te behalen. Ook zij die reeds in het bezit zijn van het diploma SI kunnen aan de cursus deelnemen. Nadere inlichtingen worden door de school verstrekt.



Van onze collega R. A. de Boer, thans werkzaam als berthing master in Oman, ontvingen wij een aantal fraaie opnamen van onze nieuwe aanwinst, de 'Solaris', met langzijde de 'Acila'. De foto's, genomen op 19 december 1985, zijn zeker uniek te noemen: de 'Solaris' aan het begin van haar carrière, de 'Acila' op de laatste reis... Illustratief voor een hoopvoller toekomst van Shell Tankers B.V.?



VLOOTPERSOONLIJK

Periode 16 december 1985 t/m 15 januari 1986

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acmaea'

1e stm.: H. van Popta, wass.: C. G. J. Broeders, hovo.: H. J. van Alphen

m.s. 'Cardissa'

2e wtk.: T. Scholte, asv.: W. Ruiter Jr., M. Temmerman, hovo.: F. Tullmann, beko.: C. van Zal, bed.: J. G. Koek

m.s. 'Caurica'

stml.: A. Eijgenraam, wtkl.: J. T. Kroon, saw.: C. H. van Genderen, asv W. H. Klein, bed.: W. de Vries

m.s. 'Cinulia'

Roff.: H. T. Wigmans, hovo.: H. Otter

m.s. 'Felania'

1e stm.: G. J. Knol, stml.: S. Hielkema, asaw.: R. la Grand, bed.: H. M. Kok, J. A. Schuiten

m.s. 'Felipes'

wnd.-hwtk.: J. A. de Groot, 3e wtk.: M. J. Viergever, asv.: N. H. van der Geugten, W. Kesteloo, M. J. W. A. Schuurs, hovo.: W. F. H. van der Moezel, bed.: J. Jager: E. W. A. Jansen

m.s. 'Ficus'

1e stm.: A. J. W. Rommes, saw.: R. B. F. Stroet, asv.: A. C. Kusters

m.s. 'Flammulina'

gezagv.: M. de Graaf, asaw.: D. C. W. van den Berg, R. H. Luth, asv R. Schaap, T. C. J. G. Schuit

m.s. 'Fossarina'

gezagv.: C. P. Schoenmakers, 2e wtk.: M. Schmidt, 3e wtk.: F. S. Koolen

m.s. 'Fossarus'

wnd.-4e wtk.: R. J. M. van Geel, saw.: R. Mammen, asv.: D. van Eenige, beko.: R. B. Takke

m.s. 'Fulgur'

asv.: R. W. A. van Loon, hovo.: C. F. van der Ende, bed.: M. Jonkman

m.s. 'Fusus'

gezagv.: H. W. Vermaas, roff.: P. W. Veygen, saw.: P. K. J. van de Bunt, asv.: R. Renders, T. H. van Vlijmen, sch. techn.: G. Struik

m.s. 'Niso'

gezagv.: P. F. L. Schölvinc, sgo.: B. Scholten, hovo.: M. W. B. Kitzen

m.s. 'Sarda'

gezagv.: J. Bosman, 2e stm.: F.

van Bommel, hwtk.: H. Kuyper, wnd.-3e wtk.: R. J. Fortanier, sgo.: N. J. van Megen

m.s. 'Solaris'

gezagv.: G. Buma, 2e stm.: J. S. de Vos, hwtk.: E. Dallinga, 3e wtk.: H. Waitz, saw.: M. J. Heiligers, asv.: A. van der Haak, L. R. Stevens, H. de Vries

m.s. 'Spectrum'

1e stm.: J. Broekmeyer, 3e stm.: M. Kuyt, sgo.: W. H. Kuyper

m.s. 'Stellaris'

2e wtk.: J. W. van Velze

m.s. 'Stellata'

sgo.: J. W. Kremer, roff.: G. J. Wevers, saw.: R. P. A. Heuts, asaw.: T. G. Loke, D. van Selm, asv.: J. A. M. van Beurden, A. van Eysden, J. M. Kools, R. W. Pieters, R. J. S. Vrugtman, hovo.: W. W. Huygen, beko.: F. Hamming, bed.: M. de Vryer

m.s. 'Tagelus'

1e stm.: G. A. M. Dorren, 4e wtk.: T. de Graaf, hovo.: G. Barnhard

Aflossingen

gezagv.: J. Baard, A. P. J. Ham, L. J. Hirs, P. Hoogesteger, R. A. Kattenburg Schuler, R. Knol, J. Post

1e stm.: R. Agema, G. L. A.

Martens, F. de Vries, G. Zoetendal

2e stm.: P. A. D. Bouwman, W.

Holwerda, J. Kistemaker, F.

Makkee, D. J. Mittelmeyer, R. van

der Voort

3e stm.: A. Bergsma, M. R.

Vogelpoel

4e stm.: B. F. L. Cloet

sgo.: R. L. H. Mooring, H. Ris, M. P. van Tuyl

stml.: M. G. M. Appeldoorn, J.

Blankenburgh, R. J. Heystek, H.

Huismans, J. A. C. van

Koningsbruggen, M. A. Mansens,

P. van der Mast, O. Roeleveld, E.

Smit, M. R. A. M. Tervoort, H. J.

Tysma, M. P. Vogels

hwtk.: P. A. Ankerman, C. C.

Bartels, H. Brand, J. van der

Schee, J. H. Veen

2e wtk.: E. Aanan, P. J. van den

Ende, A. M. P. B. Fluitsma, J.

Hensbroek, J. E. A. Westerbeek

3e wtk.: J. A. Elbert, J. J. F. Govers,

P. D. Koudenburg, C. L. M. Mazairac, J. H. A. Schulten, P. E. Statema
 4e wtk.: M. B. van der Horst, B. J. Krakowczyk, R. J. Verspoor, K. G. Visser
 5e wtk.: R. T. M. Wilmering
 sgo.: K. Hulsbergen, C. J. Muyskens, J. G. Verbeek
 wtkl.: R. Braak, J. W. van Duuren, M. Hart, N. de Vries
 roff.: M. G. Coenraads, J. J. Langeree, J. de Roo
 vrm.: J. M. Wiglevan
 wass.: B. J. P. van Dorp, F. Oostdijk, J. Pronk, J. J. Snijders, Q. A. P. de Wit
 saw.: G. Buys, W. van Dyke, G. J. Feringa, W. P. Guyt, R. van Zomeren
 asaw.: W. A. C. A. van Aert, R. Been, P. W. Buhler, J. G. Cornelissen, G. A. A. Heessels, W. L. Hof, G. L. J. D. Knevel, B. P. M. Postma, J. R. W. Rewinkel, M. Schiphorst, M. S. Stefanissin, P. H. Tummers, A. R. van der Velden, F. van der Werff, L. T. B. Zandbergen
 asv.: G. H. Clever, R. E. Curial, H. Geelen, J. W. P. Grommen, R. Groot, H. Haasnoot, R. F. Huysers, M. Kumentas, M. R. Muller, B. R. Pronk, P. O. Schaap, A. Sumantri, J. J. van Triet, J. Tuinebreyer, L. J. Verburg, H. C. Weenink
 hovo.: P. C. Bergmans, E. J. Eradus, A. W. Jacobs, G. H. H. Lammers, W. E. M. van Lieshout, J. M. Maaskant, A. P. Maat
 beko.: J. Breyer, P. J. J. Burger
 bed.: A. Bottenberg, H. van den Enk, F. A. Jager, F. G. Olde Wolbers, G. P. Onder de Linden, L. J. Schalk, H. Wezenaar

Gehuwd:

02.12: R. B. F. Stroet, Saw., met Mw. G. L. Obando;

Geboren:

27.12: Frans, zoon van H. A. van der Want, 2e stm., en Mw. E. W. M. van der Want-Kalmeyer;
 29.12: Sanne, dochter van H. Ammerlaan, 3e stm., en Mw. G. M. A. Ammerlaan-Stokman;

Uit dienst getreden:

S.G.O.: J. A. Uitermark;
 4e wtk: A. K. Vennik;
 Alg. Sch. Vakman: R. Bakker;
 Aank. Sch. Gezel a/w: R. J. H. Belt;
 Sch. Gezel a/w: J. G. M. Adams;

Met pensioen:

Gezagv.: R. Jousma, K. Poort van Ingen;
 Hwtk: H. H. Apfel, S. A. Verhage, C. de Witte;
 1e stm: W. C. Padmos;
 Sch. Gezel a/w: H. N. Dekker;

Overplaatsingen:

4e stm.: H. Brugts – S.N.V.;
 Wass.: J. F. Boers – N.A.M.;

Behaalde diploma's:

2e stuurman G.H.V.: R. A. Huting;

Aangesteld als:

Gezagv.: H. Wijnberg, J. P. Hendriks, R. van Kranen;
 Hwtk: E. Dallinga, E. Aanas, A. K. van 't Blik, G. J. van Eyk, J. Smid;
 4e wtk: J. C. Paul, M. J. E. van den Broek, J. A. Louws, H. van Weenen;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

4e wtk.: R. J. Verspoor - STBV-Walorganisatie;
 1e stm.: A. H. van Haaften - Shell Curacao;
 Alg. Sch. Vakm.: M. J. W. A. Schuur - Tunirex;

Onze vlootjubilaren:



H. W. Vermaas;
 Gezagv.:
 30 jaar op 01.03.86



M. van Hagen;
 Hoofdvoeding:
 30 jaar op 09.03.86;



W. N. Top;
 Bediende Kok;
 10 jaar op 24.03.86;



C. F. M. Hartman;
 Alg. Sch. Vakman;
 30 jaar op 31.03.86;

WAL
 WAL
 WAL

Overplaatsing

01.01.86: J. W. Koopman (DFF/1) naar Nederlandse Aardolie Maatschappij, Assen

Met pensioen

01.01.86: E. J. Buijs (DFMS/1), J. van Duuren (DFMO/5).

In memoriam

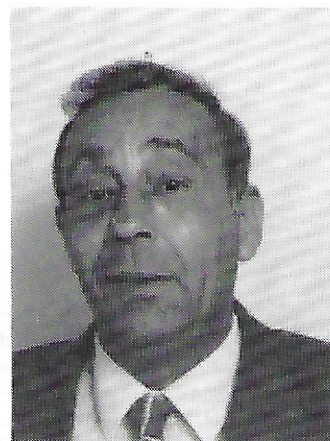
Op 11 december 1985 is op 78-jarige leeftijd overleden de heer **W. C. van der Wagt**, oud-gezagvoerder. De heer Van der Wagt verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 1 oktober 1958 na ruim 30 dienstjaren.

Afzwaaiers van de 'Sarda'

P. Hoogesteger



Het is fijn dat derde stuurman R. Koers steeds aan 'Schip en Ka' denkt als er iets bijzonders aan boord te beleven valt. En dat gebeurde ook nu weer. De opvarenden van de 'Sarda' namen onlangs afscheid van hun gezagvoerder P. Hoogesteger en hoofdwerktuigkundige C. C. Bartels. Beide heren gingen met pensioen. Wij ontvingen een verslag vergezeld van een filmrolletje. Helaas bleken, na ontwikkelen, de binnenopnamen minder scherp te zijn. Daarom een pasfoto van beide 'afzwaaiers' en een door stuurman Koers gemaakte foto van de 'Sarda', waarop de festiviteiten plaatsvonden.



C. C. Bartels

'Begin november, op de geladen reis van Puerto-Miranda naar Hamburg, beseften we hier aan boord dat gezagvoerder Hoogesteger en hwtk. Bartels wel eens binnen een maand afgelost konden gaan worden en directe actie was gewenst om iets te organiseren. Na gehouden scheepsraad werd besloten om voor de beide 'afzwaaiers' een kristallen karaf met inscriptie en glazen aan te kopen. Dit alles zou in Hamburg aan boord moeten komen. Gelukkig had tweede stuurman Makkee familie in Hannover en kon via Scheveningen Radio het een en ander worden besteld. Onderwijl werd ook in de machinekamer druk gewerkt aan een afscheidskado.

Volgens plan kwamen de karaffen in Hamburg aan boord. Na gereed te zijn gekomen met lossen werd vertrokken naar Mongstad. De daaropvolgende reis ging met

Noordzee-olie naar Marcus Hook en als datum werd de eerstvolgende zaterdag na vertrek gekozen.

Zonder het zelf te weten is het kantoor ons bijzonder behulpzaam geweest bij de heimelijke voorbereidingen van het feest door de circulaire over de indienststelling van het m.s. 'Solaris'. Hierin stond namelijk dat dit op gepaste wijze mocht worden gevierd en aangezien een feestje hier aan boord altijd wel in goede aarde valt, stapte de kapitein dan ook naar hovo Ghores om een hapje en drankje te regelen voor diezelfde zaterdag. Nou dat kon geregeld worden zei de hovo die al in het complot zat.

Volkomen verrast

Zaterdagmiddag 30 november werd de officiers-messroom dan ook opgetuigd in het kader van de 'Solaris'. Om 16.30 uur nam het feest een aanvang met koffie en gebak

gevolgd door een borrel met hapjes.

Toen een en ander in volle gang was stapte opeens dhr B. A. S. Bouvier (eerste stuurman Huygens) binnen en vroeg of de kapitein en de baas naar voren wilden komen om de vlag met daarop 'Solaris' weg te trekken. Aan dit verzoek werd voldaan en beiden waren zichtbaar verrast toen er een Shell vlag tevoorschijn kwam met daarop: 'Afzwaaiers'. Langzaam werden zij zich ervan bewust dat het feest voor hen bedoeld was. Na een schitterend gedicht van de heer Bouvier volgde de uitreiking van de kado's. Deze bestonden uit voornoemd kristal en door vierde werktuigkundige Brandts gemaakte koperen uitspraken, welke door de beide heren hier aan boord geregeld gebezigd werden, gevat in een houten lijst. Ook de Indonesische bemanning had niet stil gezeten en bood een prachtige bamboekalender en een schilderij aan. De afgeloste hovo Van Hagen had ervoor gezorgd dat beide dames 32 rozen, overeenkomstig het aantal dienstjaren van hun echtgenoten, kregen aangeboden. In het dankwoord bleek nogmaals dat beiden volkomen verrast waren en zeer onder de indruk van zoveel kado's en gelukwensen.

Het feest werd gecompliceerd door een zeer smaakvolle rijsttafel met veel zorg bereid door de hovo en zijn civiele dienst. Daarna duurde het feest nog tot laat in de avond en kan als zeer geslaagd worden beschouwd.

Tot slot nog een reactie van baas Bartels op de vraag wat hij dacht te gaan doen in zijn pensioen: 'Ach het blijft allemaal hetzelfde, thuis staat de groene kaart 'boodschappen' alweer in het planbord voor de komende maand . . .'

