

# SCHIP & KA

30e jaargang  
nummer 6  
februari 1991



🐚 wie wil mee met de 'eendracht'? 🐚

de uitdaging 🐚 afscheid lex de boer

🐚 waar laten we het afval? 🐚

stbv's veiligheidsplan 🐚 de helpdesk van stbv

🐚 afscheid gepensioneerden 🐚



# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Dertigste jaargang nr. 6  
februari 1991

Redactiecommissie  
010-4071805  
Hans ten Katen  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Nico Obolonsky  
Wim Reininga

'Schip & 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 & 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 en druk  
Tijl Offset  
Blaloweg 20  
Zwolle

## adres en telefoonnummer oms u.a.

Per 1 januari 1991 werd een aparte OMS-administratie gevormd in het regiokantoor van Zilveren Kruis te Noordwijk. Deze afdeling kreeg een eigen telefoonnummer en een eigen postadres.

 **telefoonnummer OMS u.a.**

01719-40488

 **post adres OMS u.a.**

Postbus 350  
2200 AH Noordwijk

Vanaf heden moeten de declaraties naar Postbus 350, 2200 AH Noordwijk gezonden worden in een door U zelf van voldoende porti voorziene enveloppe. Dit betekent dat geen gebruik meer gemaakt kan worden van het interne Shell-post circuit.

In de loop van februari 1991 zult U een aantal nieuwe formulieren ontvangen, waaronder een eenvoudiger declaratieformulier. Daarbij zal ook weer een toelichting gegeven worden.

Het Algemeen Bestuur hoopt in het 1e kwartaal van 1991 een nieuw 'geel boekje' (verzekeringsvoorwaarden) uit te geven, waarin de wijzigingen van voorgaande jaren zijn verwerkt en waarin ook de verstrekkingen die onder de AWBZ (Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten) vallen uitgebreider en duidelijker staan vermeld.

De originele nota's betreffende behandelingen die plaats hebben gevonden in 1990 zullen, zoals dat tot nu toe steeds het geval was, teruggezonden worden. De originele nota's betreffende behandelingen die plaats vinden in 1991 zullen echter *niet meer* met de specificatie van de vergoede kosten worden teruggezonden. Ze worden voortaan door de administratie van het OMS in Noordwijk bewaard. Gewaarmerkte copieën van nota's over het behandelingsjaar 1991, die U nodig mocht hebben voor eventuele vergoeding door andere verzekeraars dan het OMS, zullen op Uw verzoek geretourneerd worden. U moet daar dus zelf om vragen.

## afscheid gaat nemen



**A. de Boer (DFM/11)**

Afscheidsreceptie op donderdag 28 februari 1991 om 17.00 uur in de lunchkamer van het Shell Tankersgebouw, Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam. Een ieder die Lex de Boer de hand wil drukken is daarbij van harte welkom.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2826	20.12.90	Belastingvrije uitkering (SATCOM)
2827	19.12.90	Safetygram No. 29 - slijpstenen/slijptollen 2 (SATCOM)
2828	28.12.90	Aanvulling circ. no. 2826 (SATCOM)
2829	31.12.90	Koersen januari 1991 (SATCOM)
2830	04.01.91	Golf-conflict (SATCOM)
2831	10.01.91	Premie Soc. Verz. per 1991/circ. no. 2718 vervallen
2832	09.01.91	Golf-conflict (SATCOM)
2833	11.01.91	Aanstellingen (SATCOM)
2834	15.01.91	Opname US-dollars in Golf-gebied (SATCOM)
2835	17.01.91	Golf-conflict (SATCOM)
2836	17.01.91	Uitkomst OR-verkiezingen (SATCOM)
2837	17.01.91	War Bonus/Golf (SATCOM)
2838	18.01.91	Golf-conflict (SATCOM)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Entalina  
Erinna  
Erodona

Etrema  
Naticina  
Niso  
Sericata  
Shelltrans

Sidelia  
Siratus  
Solaris  
Spectrum

Sponsalis  
Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

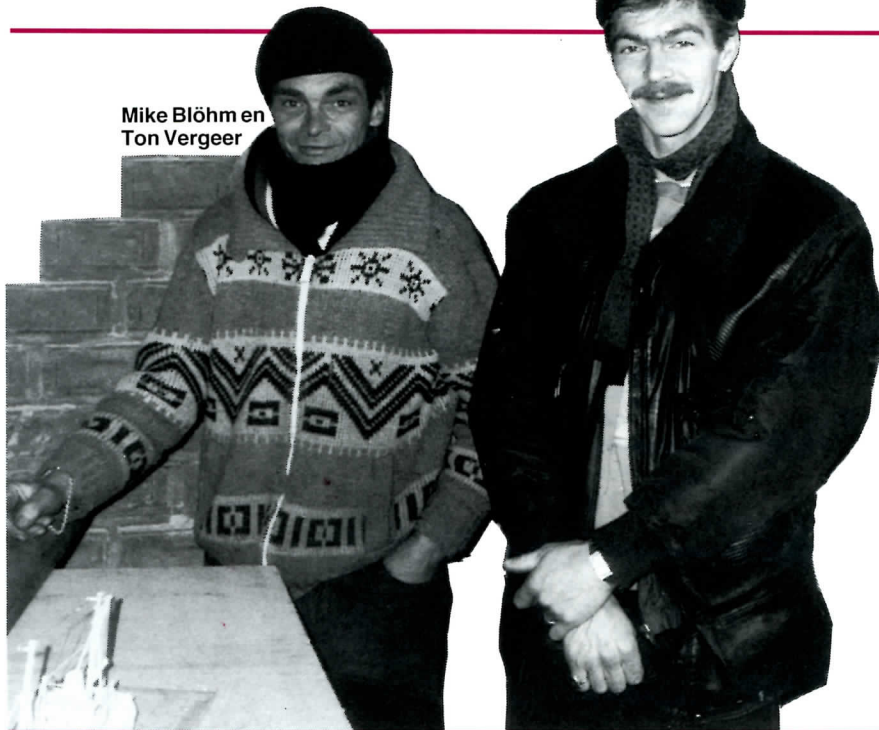
010-4566008

010-4566009



# DE UITDAGING

In 1989 kreeg STBV een telefonisch verzoek van de heer Mike Blöhm uit Amsterdam om hem de bouwtekeningen van ons oudste schip de ms 'Niso' toe te sturen. Mike's hobby was het maken van scheepsmodellen en hij was zeer geïnteresseerd in het schip dat destijds de grootste tanker ter wereld was en nog steeds in actieve dienst. Hij had al het een en ander nagebouwd, onder andere een kustvaarder, een loodsboot van Rijkswaterstaat, de 'Sirius' van Greenpeace en een van Damen Shipyard afkomstige viskotter. De 'Niso' werd zijn nieuwe uitdaging. De tekening werd verstuurd en rond Mike Blöhm werd het een poosje stil. En dat kunnen wij nu begrijpen. Begin vorig jaar belde hij nog enige malen met de technische dienst om het een en ander te vragen over de opbouw en het voordek van het schip. Een nieuwe tekening werd verstuurd met enige foto's van de 'Niso' uit haar lichter-periode. Mike stuurde ons daarop een foto van zijn vorderingen met vermelding 'de grootste lucifer-tanker ter wereld' (zie Schip & Ka september 1990). Dat wilde de redactie toch eens van dichtbij gaan bekijken. En zo toog ik op een regenachtige en koude dag naar Lekkerkerk aan de Lek alwaar Mike en zijn maat Ton niet alleen bezig waren met de afbouw van de 'Niso', maar ook met de schoener die hij in juli 1990 had gekocht.

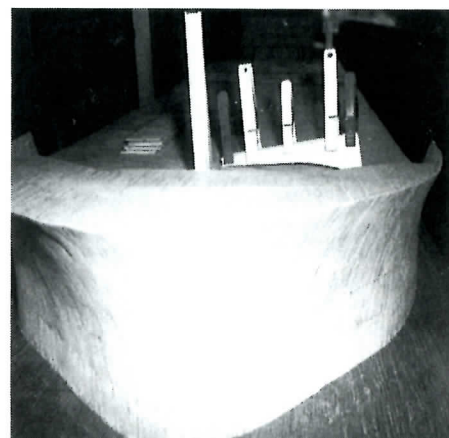
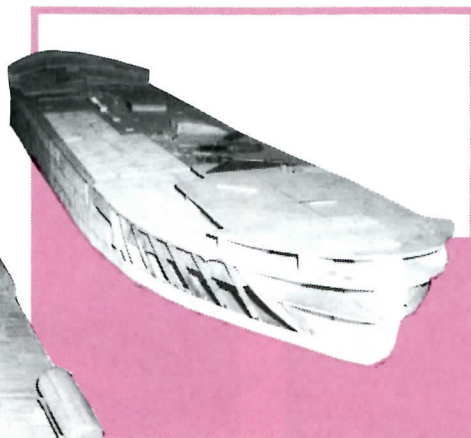
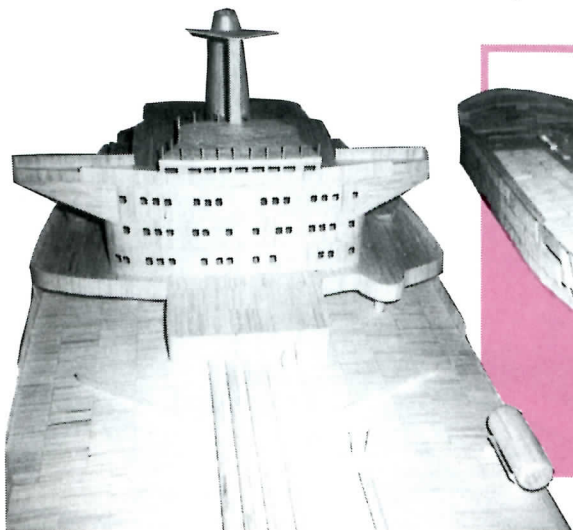


Mike Blöhm en  
Ton Vergeer

Het was wel even zoeken naar het terrein waar Mike zijn schoener op blokken had staan. Op een mistroostig terrein, vlak bij het water, stond de schoener opgesteld. Mike kwam al via een klein laddertje naar beneden. Na een hartelijke verwelkoming gingen we alvast naar een loods, alwaar twintig modellen stonden. Je keek je ogen uit, zulke prachtige modellen. Allemaal vervaardigd van lucifers. Alles functioneerde, zoals de kranen aan dek en de reddingsboten. Ik werd er stil van. 'Laten we vast naar binnen gaan', zei Mike, 'Ton zal wel terug zijn van de boodschappen'. 'Prima', zei ik, 'dan maak ik straks wel wat foto's.' Nietsvermoedend liep ik Mike achterna. Toen we voor de schoener stonden, zei hij: 'Geef je tas en dergelijke maar aan mij, dan heb je een betere houvast als je naar boven klimt'. Hè, daar had ik niet op gerekend. Na wat

hakkelen en sputteren riep hij: 'Ton, help jij even mee', tegen een vriendelijk uitzierende man boven mij. Met knikkende knieën naar boven. 'Niet naar beneden kijken hoor', zei Mike die mij inmiddels al was voorgegaan. Met modderige handen werd ik omhoog gehesen. 'Ik durf straks niet meer naar beneden', huiverde ik. 'Ben je mal', zei Ton, 'we helpen je straks wel. Mijn moeder, die wel een beetje ouder is dan jij, durft het ook'. Ja, ..... ga daar maar eens tegen in.

'Ga maar lekker zitten', zei Mike, 'Ton zet koffie'. Het was rommelig in de stuurhut. Een klein straalkacheltje, de raampjes beslagen. Bibberend van de kou, de ervaring van het trapje en wat me nog te wachten stond op dat trapje, zonk ik neer op een bankje. 'Hoe vind je het?', vroeg Mike. 'Mooi hè, maar ik laat je de foto's zien hoe het was'. Snel verdween hij achter een zeil. Ton was koffie aan het



alles van lucifer en alles functioneert



zetten. Ik nog steeds rillend op de bank. Mike kwam terug met de foto's, wild enthousiast. 'Kijk, zo was hij toen ik hem kocht'. 'Jeetje', kon ik alleen maar uitbrengen. 'De opbouw heb ik er meteen afgezaagd. Nu ben ik bezig met een nieuwe opbouw, alles van teakhout en er komt parket op de vloeren. Ik maak er een beperkt gastenverblijf in en een vergaderzaaltje voor ongeveer 12 personen. Het middengedeelte gebruik ik ook voor het tentoonstellen van de modellen. Tevens komt er een kleine bar met een hoekje voor de modernste communicatie-middelen en ik ga de catering verzorgen. Medio 1991 hoop ik klaar te zijn. Het is altijd mijn wens geweest'. Ik keek hem ongelovig aan. Maar aan die donkere, overtuigende ogen en wat ik had gezien in de loods, wist ik dat hem dat ging lukken. Ik wist eigenlijk niet wat ik moest zeggen. 'Hoe kom je hier nu bij?'

### 36 verschillende

'Vroeger had ik een bakkerij', stak Mike van wal, 'met twee winkels waar het brood werd verkocht. Hard werken, 's morgens vier uur op. Destijds is Ton ook bij mij gekomen, hij was ziekenbroeder maar ik heb hem opgeleid tot broodbakker. Ik bakte 36 verschillende soorten brood. Onder andere door personeelsproblemen heb ik in 1987 de zaak verkocht. Nadat de bakkerij verkocht was had ik één ideaal, een varende bakkerij. Ik wilde een schip kopen - een coaster of zo -, ombouwen tot bakkerij-schip om niet alleen bloem naar de derde wereld landen te brengen, maar om ze daar ook brood te leren bakken. Het is er echter nooit van gekomen. Het was te idealistisch. Toen heb ik mij gestort op mijn modelbouw hobby. Op 11 jarige leeftijd was ik hier al op school mee begonnen. Lucifers was het goedkoopste materiaal, 12½ per doosje. Ik had al een stuk of vier/vijf schepen nagebouwd, maar de 'Niso' ..... dat werd de uitdaging'.

### giftig

'Nou', zei Ton, 'ik weet nog wel dat ik een keer naar een programma van de

men neme lucifers, lijm, een klein boortje en een klein schuurmachientje



de schoener met het 'beruchte' trapje

Deutsche Rundfunk zat te kijken. Het was een programma van Marijke Amando. Er kwam een modelbouwer in beeld die werkzaam was aan een lucifertanker en daarmee in het Guinness Book of Records zou komen. Ik belde Mike meteen op. Ik kon het niet op de video opnemen, want het was een te kort moment'. 'Giftig was ik', zei Mike, het hele weekend was ik er ziek van en kreeg zelfs koorts. 's Maandags heb ik meteen Marijke gebeld. Ik heb haar verteld dat ik met een lucifertanker bezig was die 268 cm lang was, terwijl de tanker van die andere 10 cm korter was. Gelijk heb ik contact opgenomen met het Guinness Book of Records in Diemen, zodat ik nu in het Guinness Book kom als de 'Niso' klaar is'.

### 10 gulden korting

'Hoeveel lucifers heb je inmiddels al verbruikt?', vroeg ik. 'Nou, .... aan de twaalf miljoen kom ik zeker'. 'Twaalf miljoen', vroeg ik ongelovig. 'Jazeker, in de 'Niso' zitten er 3.127.000. Dat hou ik goed bij. Er komen er ongeveer nog 50 à 60.000 bij voor de afbouw. De lucifers haal ik bij Dirk van den Broek. Zo'n grootverbruik verpakking kost f 38,-, maar ik krijg het voor f 28,-. Ze begonnen zich af te vragen wat ik steeds met al die lucifers deed. Nu krijg ik iedere keer als ik een foto laat zien van mijn vorderingen een tientje korting. Ton heeft destijds de Bisonkit fabriek aangeschreven, met wat foto's van de

'soms word ik er een beetje 'vogelig' van'



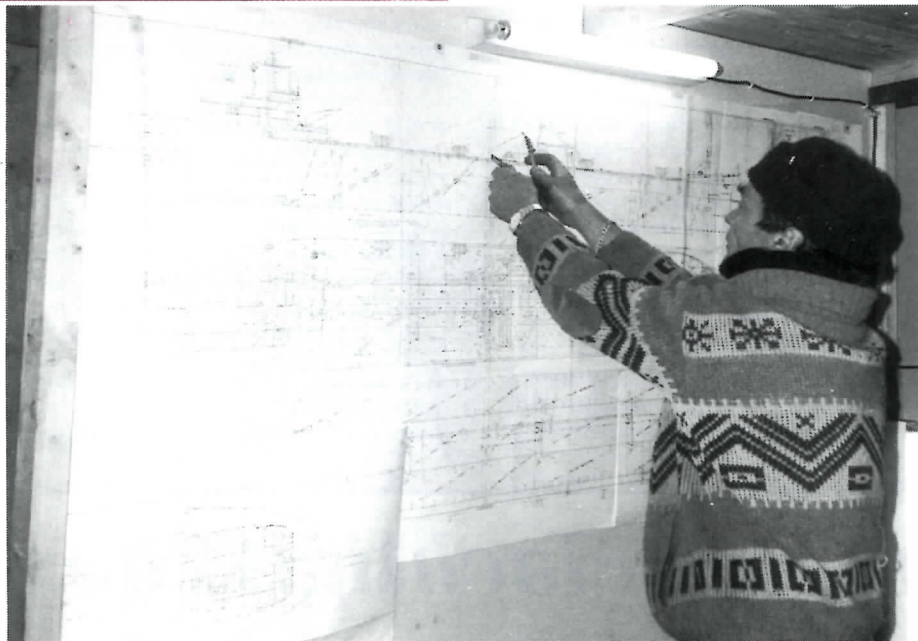




modellen. Ik kreeg daar een hele leuke reactie op en 10 kilo lijm die ik goed kon gebruiken'. Verkoop je de modellen ook?' 'Nee', zei hij, 'ik heb al een aanbieding gehad voor de viskotter van f16.000,-, maar ik begin er nog niet aan. Ik ben wel bezig de wat kleinere schepen dubbel te bouwen. Je begrijpt zeker wel dat de verbouwing van de schoener erg veel geld kost en het zakgeld moet toch ook worden aangevuld. Daarom zal ik volgend jaar misschien één of twee modellen verkopen. Maar dan alleen van de modellen waarvan ik er twee heb. De 'Niso' doe ik nooit weg, wat ze er ook voor bieden. Je mag hem hebben, als het voor twee jaar om tentoon te stellen, maar verkopen, nooit!'

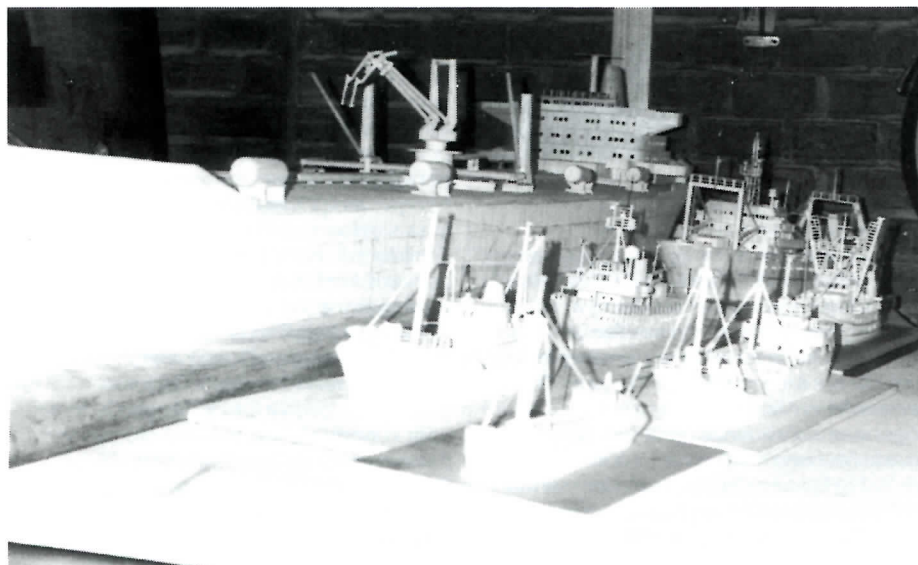
### 18 uur

'Werk je iedere dag aan je modellen', vroeg ik. 'Ja, daar streef ik wel naar. Ik werk 18 uur per dag, 's morgens om vier uur op. Dat vroege opstaan heb ik nog over van mijn bakkerij-tijd. Als eerste begin ik te werken aan mijn modellen. Ik werk nooit aan 1 model tegelijk, want daar word ik op den duur een beetje 'vogelig'



△ exact op schaal nagebouwd en toch 6 mm verschil

▽ 'net een havengezicht, prachtig gewoon'



van. Als het buiten lichter wordt ga ik verder met de schoener. Ik wissel dat op de dag een paar keer af. Zo breng ik mijn dag door. Ik woon in Amsterdam, maar sedert de aankoop van de schoener verblijf ik hier aan boord te Lekkerkerk. Ton is met mij meegekomen en verzorgt het huishouden en de inwendige mens. Hij helpt mij ook met andere werkzaamheden'. 'Ik mag onder andere de kopjes van de lucifers afhalen', onderbrak Ton. 'Wat doe je daar nu eigenlijk mee?' 'Meteen vernietigen. In het begin hadden we alle kopjes bewaard, in een koker gedaan - ongeveer 7 miljoen kopjes - en afgestoken met Oud en Nieuw. Dat was dus niet zo 'n succes. Levensgevaarlijk, we zijn ons rot geschrokken. Nee, nu verbranden we ze meteen. De kopjes worden eraf gesneden met een Stanley-mes, zodat de lucifers vierkant blijven. Daarna plakken we ze 1 voor 1 aan elkaar zodat je lange matjes krijgt'. 'Je moet daar wel een engelengeduld voor hebben', reageerde ik. Mike haakte daar meteen op in: 'Ik kan uit 1 lucifer 8 deeltjes halen. Echt priegelwerk. Als de matjes klaar zijn schuur ik ze glad. Ik heb ook een heel klein boortje en een heel klein schuurmachientje. Aflakken doe ik niet, want dat vind ik onnatuurlijk'.

### 6 mm verschil

'Hoe lang doe je gemiddeld over een model', vroeg ik me af. 'Ongeveer een jaar', antwoordde Mike. 'Met de 'Niso' ben ik nu al een jaar bezig en de afbouw duurt ook nog wel een aantal maanden. Ik heb trouwens nog een fout ontdekt in de tekening. Ik maak het exact op schaal na - 1:100 - maar ik blijf met een verschil zitten van 6 mm in de lengte en dat krijg ik er niet uit. De echte 'Niso' is dus ook 6 meter langer. Ik ga dat toch eens - als daartoe gelegenheid is - opmeten. Bij de eerste tekening kwam ik er al niet uit, na het toesturen van de tweede tekening ook niet. Er moet in de tekeningen iets niet kloppen'. 'Hoe maak je al die kranen, fenders en pijpleidingen?' 'In plaats van matjes plak ik alle lucifers aan elkaar tot klompjes en die versnij ik. Lucifers kun je trouwens heel goed buigen, maar je moet er wel geduld voor hebben. De modellen maak ik alleen boven de waterlijn. Als je alle modellen naast elkaar ziet staan is het net een havengezicht, prachtig gewoon'.

'Waarom staan alle modellen hier in Lekkerkerk?' 'Binnenkort heb ik een expositie in de bibliotheek van Lekkerkerk en ik heb mijn scheepjes toch maar liever bij mij in de buurt, dan kan ik er beter toezicht op houden'. 'Nou', onderbrak Ton, 'om de 'Niso' uit huis te halen, gaf toch wel enige problemen'. 'Al had ik de muur eruit moeten halen', sprong Mike bij, 'de 'Niso' moest heel blijven. Ik had daar eigenlijk geen rekening mee gehouden met de bouw. We zijn toch met een paar man een aantal uurtjes bezig geweest om het model door het trapgat te navigeren. Millimeter werk, maar een uitdaging.'

Het werd tijd om naar huis te gaan. Gelukkig is mijn uitdaging - het trapje af - ook goed verlopen. Mike en Ton, bedankt voor alles.



# pensioenfondsnieuws

Op maandag 17 december jl. vond de oprichtingsvergadering plaats van de Deelnemersraad (DR) van het Pensioenfonds. Hieraan ging een relatief korte en zeer constructieve periode van overleg vooraf. Dit overleg vond plaats tussen een delegatie van de COR, het Voeks-hoofdbestuur en namens de Raad van Bestuur (RvB), de Directie van het Fonds.



de Deelnemersraad in vergadering bijeen

In de DR zijn zowel de actieve leden als de gepensioneerden van het Fonds evenredig vertegenwoordigd. Op dit moment betekent dit 6 DR-leden voor beide geledingen. Het totaal komt daarmee op 12 leden.

De DR, wettelijk geregeld sinds 1 maart 1990, heeft een adviesbevoegdheid over tal van zaken van het Fonds. In dat opzicht dringt zich een vergelijking op met OR'en.

Meteen na de oprichtingsvergadering vond de eerste overlegvergadering plaats met de RvB van het Fonds. De agenda van deze vergadering bestond met name uit de bespreking van twee stukken. Het eerste ging over de benoemingsprocedure voor

DR-leden. Het tweede over afspraken over de wijze van samenwerking tussen DR, RvB en Directie. Daarnaast is gesproken over het voorlopig programma voor 1991.

Na afloop is een dronk uitgebracht op het ontstaan van deze nieuwe loot aan de stam van het Fonds. Ook zijn, zowel van de zijde van de RvB als die van de DR, wensen uitgesproken over een vruchtbare samenwerking in de toekomst.

## leden deelnemersraad

Op voordracht van de Centrale Ondernemingsraad en van de Vereniging van Oud-employe's der 'Koninklijke Shell' heeft Shell Petroleum NV de navolgende

vertegenwoordigers van respectievelijk de leden in actieve dienst (AL) en de gepensioneerde leden (GL) tot lid van de Deelnemersraad benoemd:

*dr K.H. den Haan (AL), voorzitter*  
*drs T. Lentz (GL), plaatsvervangend voorzitter*  
*ir H.G. Müller (GL), secretaris*  
*A. Kujit (AL), plaatsvervangend secretaris*  
*E. Barsingerhorn (AL)*  
*F.J. Fesevur (GL)*  
*R. de Graaf (AL)*  
*H.J. Groenendaal (GL)*  
*K. Leeuwerink (AL)*  
*A. Paul (GL)*  
*H. Talman (GL)*  
*S. van der Wiel (AL)*

## bijzonder en raadselachtig 17de eeuw

gekocht door maritiem

museum rotterdam

Het Maritiem Museum te Rotterdam heeft onlangs een belangwekkende aankoop van een vroeg 17de eeuws schilderij kunnen doen, dankzij de steun van de Vereniging Rembrandt en met een bijdrage van de Familiestichting Nolst Trenité in Rotterdam. Het gaat om het schilderij 'Schepen op de Maas waarschijnlijk bij Dordrecht' van Cornelis Claesz. van Wieringen (Haarlem circa 1580 - 1633).



Het schilderij op paneel stelt een riviergezicht voor met links op de achtergrond waarschijnlijk de haven van Dordrecht en rechts wellicht Zwijndrecht. Het middenveld van het schilderij wordt in beslag genomen door verschillende schepen. Op de voorgrond zijn sloepen met vissers en andere zeelui te zien. De twee schepen links stellen een zogenaamde wijdschip voor met daarachter een driemaster. Vóór het wijdschip ligt een vlot, waarop vier mannen met 'bokkepoten' bezig zijn de romp te teren. Rechts ligt een strandschuit; de bemanning sjouwt met manden vis.

Zowel in het midden van het schilderij als rechtsachter zijn twee driemasters met verschillende vlaggen in top afgebeeld; de vlaggen duiden op Zuidnederlandse havens. De grote driemaster in het midden lost een saluutschot. Het schip is een vroeg 17de eeuws type met een open galerij. Een bemanningslid blaast op een trompet met een vaan ter verwelcoming van hoogwaardigheidsbekleders die in een staatsiesloep naderen. Bijzonder is dat het schilderij de handel en wandel van gewone zeelieden in beeld brengt, evenals de werkzaamheden aan een schip, maar of het een voorstelling is van een gebeurtenis in de Tachtigjarige Oorlog is thans nog niet met zekerheid te zeggen. De toren linksachter zou de Grote Kerk te Dordrecht voor kunnen stellen, waarmee dan ook de datering vóór 1626 valt; immers op de Dortse toren zijn nog niet de zo typerende wijzerplaten te zien. Een andere theorie luidt dat het een verbeelding is van de watergeuzen voor Den Brielle. Meer



Post voor de Deelnemersraad dient als volgt geadresseerd te worden:

Deelnemersraad Shell Pensioenfonds  
H60-K359, Postbus 162  
2501 AN Den Haag

## statutenwijziging

Mede in verband met de instelling van een Deelnemersraad zijn de Statuten van het Shell Pensioenfonds op onderdelen gewijzigd. In dit kader is onder andere het aantal leden van de Raad van Bestuur van het Fonds gebracht van 12 op 14. Een exemplaar van de gewijzigde Statuten en het onlangs gewijzigde Reglement zal aan de leden in actieve dienst worden toegezonden. Gepensioneerde leden kunnen de gewijzigde Statuten bij het Pensioenfonds opvragen.

## benoemingen tot lid van de raad van bestuur

Door Shell Petroleum NV werd:

- *Mevrouw dr M.J. de Nie-Sarink benoemd tot lid B van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfonds. Zij heeft in deze functie ir J. Piepers opgevolgd, die is afgetreden in verband met zijn overplaatsing.*
- *Ir B.J. Runderkamp benoemd tot lid A van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfonds. Deze benoeming vond plaats in het kader van de uitbreiding van het aantal leden van de Raad van Bestuur.*
- *Mevrouw ir F.A. Zijlstra benoemd tot lid B van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfonds. Deze benoeming vond plaats in het kader van de uitbreiding van het aantal leden van de Raad van Bestuur.*

# uws paneel

onderzoek zal nodig zijn om de voorstelling en plaats te kunnen duiden. Ook is er nog niets bekend van een mogelijke opdrachtgever.

**C**ornelis Claesz. van Wieringen, zoon van een Haarlemse schipper en daardoor al vroeg vertrouwd met schepen en de zee, is waarschijnlijk een leerling geweest van de 14 jaar oudere stadgenoot Hendrick Vroom, die al eerder zijn sporen in de Hollandse marineschilderkunst had verdiend. Een andere leraar van Van Wieringen was de Haarlemmer Hendrick Goltzius (1588 - 1617). Van Wieringen, die vermeld staat in het 'Schilderboek' van Van Mander, krijgt van staatswege officiële opdrachten tot het schilderen van zeeslagen en andere historische gebeurtenissen op zee. Zo heeft hij de bekende 'Zeeslag bij Gibraltar' vervaardigd, die thans in het bezit is van het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

# SHERRY

In vreemde landen kan ik nooit weg blijven van de haven. Als U dat nog niet wist, in havens zitten magneten. Zo ook in Whangarei, in Nieuw Zeeland, waar ik een dag liep te wachten op een tanker waar ik een stukje mee zou gaan varen. Een rivier, die van zee een eind de stad in liep, herbergde een jachthaven. Gewoon langs de kant. Geen hek, geen sloten. Goed uitgeruste robuuste schepen. En het hele jaar seizoen, winter is het alleen in het zuiden van Nieuw Zeeland.



Een wat oudere typische Engelsman, mager, ongeschoren, zo'n echte vrijgezel, stond op zijn voordek met een botte zaag in een slecht stuk triplex te zagen. Een flink stuk voordek, want zijn workmate kon er ruim staan. Een goed schip ook, dat kon je zo zien. Een meter of 12, een flinke mast. Een ontwerp van Frers, zei hij, nadat ik een praatje met hem was begonnen. Alleen had hij er zelf wat aan veranderd. Niet verziekt in elk geval. Hij had het schip zelf gebouwd, polyester, met een houten dek en opbouw, sound and solid. 'But inside built as an old shithouse', kom maar kijken, en 'let's have a sherry'. Eigenlijk was het me daar om te doen, kijken, niet zozeer de sherry. Hij was het schip aan het opknappen voor verkoop, hij werd te oud zei hij. Zeventig was hij nu en hij vond dat hij aan de wal moest gaan wonen. Dat zei hij niet met veel overtuiging en hij zag erg op tegen het idee in een huis te moeten zitten.

De laatste twintig jaar had hij op zijn boot gewoond. Dat was te zien. De kajuit deed mij denken aan de Spaanse ameublementen van de jaren vijftig, sinaasappelkisten om op te zitten en sinaasappelkisten als boekenkast aan de wand. Zo erg was het natuurlijk niet, maar toch ..... Het grootste deel van de kajuit werd ingenomen door een ordinair bankstel: een driezitter en een flinke fauteuil. Die fauteuil deed het hem. Volgens de makelaar moest die er uit. Die begreep niet hoe comfortabel zo'n ding is op zee. Chichester had er in zijn laatste Gipsy Moth overigens een die cardanisch was opgehangen. Die verkoop zou niet gemakkelijk zijn. De makelaar had hem aangeraden in ieder geval het vooronder op te knappen. Daar was hij nu mee bezig. Ik had het schip zo willen hebben, uitbreken en gedeeltelijk opnieuw intimmeren. Het vooronder was het best te vergelijken met een bootmansstore van een klein vrachtschip. Een paar vurenhouten kooien en schappen met touw en staaldraad. Al met al niet fraai. Wel doelmatig. De motor in het midden van de kajuit (als je moet repareren kun je er tenminste bij), ruime keuken en navigatiehoek, alleen voorzien van de noodzakelijke instrumenten. Daar raakten we natuurlijk over aan de praat. Zijn betoog kwam er

op neer dat je goed moet weten wat je niet nodig hebt. Hij baseerde dat op dertig jaar varen als stuurman en twintig jaar als zeiler in de Pacific. Niet single-handed, afgezien van wat korte tochten, dat vond hij te gevaarlijk.

Op een oversteek naar Sydney had hij viermaal een groot schip in zicht gekregen. Voor drie daarvan had hij moeten uitwijken, omdat men hem blijkbaar niet had opgemerkt. Hij had dus alleen een kompas, log, dieptemeter, RDF, een kortegolf zendontvanger, een sextant, met tafels die hij pas sinds kort had geruild voor de modernere kort bestek tafels. Een Aries windvaan stuurinrichting completeerde de uitrusting. Zo min mogelijk electronica, vroeger of later houdt het er mee op was zijn ervaring. Een keer was hij in een situatie verzeild geraakt dat hij een PAM-bericht had uitgezonden, het kortegolf equivalent van Mayday. Roerproblemen, zodanig, dat wanneer hij het niet had kunnen repareren dat hem binnen 24 uur in een noodsituatie zou hebben gebracht. De reparatie lukte en hij kon op eigen kracht de haven bereiken.

Hij had daar commentaar op gekregen, een aantal (vak)mensen vond dat je pas zo'n bericht mag uitsenden als je echt in nood bent. Hij was het daar niet mee eens, het is ook voor redders prettig als ze zich kunnen voorbereiden. Noodsituaties ontstonden volgens hem bijna altijd door vermoeidheid, van schip of opvarenden. Over zijn overigens ruim bemeten motor zei hij dat je er altijd vanuit moet gaan dat zo'n ding het 'any moment' kan opgeven. (Murphy 1). Als dat gebeurt, moet je je kunnen redden. Gebruik wind en stroom om ergens te komen, niet je motor. Zeemannschap moet gebaseerd zijn op luiheid. De simpelste oplossing is de beste. Bijvoorbeeld geen gehannes op je voordek met een anker. Het anker vanuit de kuip overboord, nadat je de ketting naar achter hebt gebracht, veel minder gevaarlijk. Het schip zwaait wel rond. Ik geloof niet dat hij die boot ooit verkoopt. Hij leek op Chichester, in uiterlijk en in mentaliteit en niet vanwege die fauteuil. Een 'Old Salt'.

HTK

Andere werken van Van Wieringen bevinden zich in de collecties van het Rijksmuseum Amsterdam, het Frans Hals Museum te Haarlem, het National Maritime Museum in Greenwich en het Prado in Madrid. Ook heeft Van Wieringen talloze etsen en (pen)tekeningen gemaakt, waarvan het Rijksprentenkabinet en het Nationalmuseum te Stockholm er enige bezitten. Het Teylers Museum heeft een

aquarel van Van Wieringen en het Museum Boymans van Beuning bezit drie tekeningen van zijn hand. Het oeuvre van Van Wieringen is met dit paneel uitgebreid van 21 naar 22.

**Openingstijden museum:**  
di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur  
zon- en feestdagen 11.00 - 17.00 uur





# STBV-veiligheidsbeleid

**Het Shell Tankers BV-veiligheidsbeleid, zoals omschreven in ons Veiligheidshandboek, berust op de volgende principes:**

- *Elk ongeval en elk lichamelijk letsel kan worden voorkomen.*
- *Veilig werken is doeltreffend werken.*
- *Leidinggevenden zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van hun medewerkers en verplicht hen te wijzen op alle mogelijke gevaarsaspecten van uit te voeren werkzaamheden en op de bijbehorende veiligheidsvoorschriften.*
- *Het is de verantwoordelijkheid van iedere werknemer om zelf na te denken en veiligheidsbewust te werken.*
- *Niet iedere mogelijke bron van gevaar kan worden opgeheven, wel kunnen voor elke gevaarlijk situatie veiligheidsmaatregelen worden getroffen.*
- *Ervaringen op het gebied van veiligheid dienen te worden uitgewisseld.*

**Dit beleid zal uiteindelijk leiden tot:**

## varen zonder ongevallen





## Veiligheidsplan 1991

### DOELSTELLING VOOR 1991

Het streven naar: 'VAREN ZONDER ONGEVALLEN'

### NORMEN VOOR 1991

- geen fatale ongevallen
- maximaal 2 OMA's       $FR1 < 0,6$
- maximaal 6 OZA's       $FR2 < 2,2$
- maximaal 5 EHBO-gevallen

### AKTIEPLAN 1991

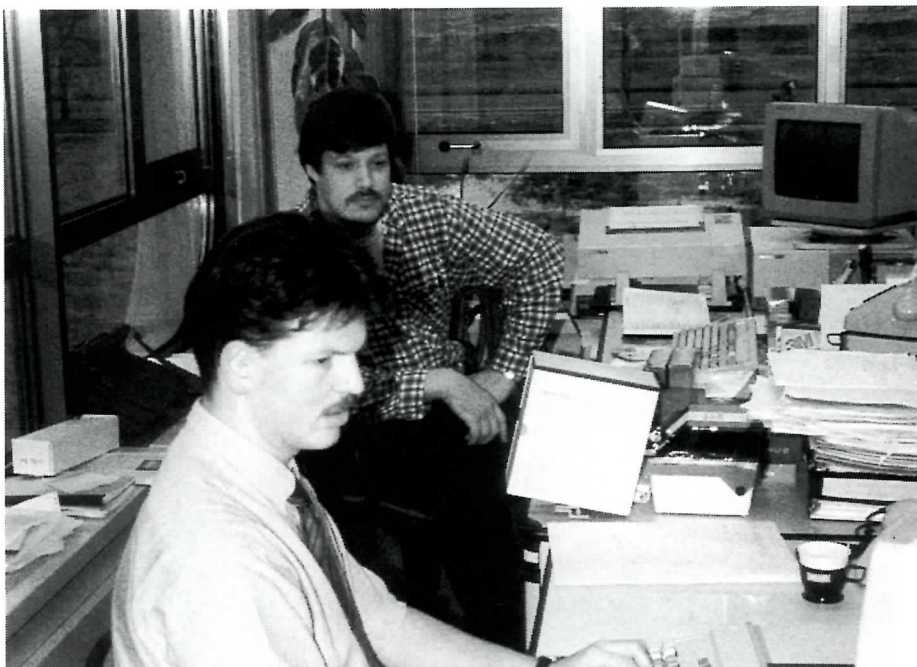
Met gebruikmaking van het 'Enhanced Safety Management Guide' en de 'Enhanced Safety Management Checklist', als basis:

- veiligheid volledig integreren in het werkoverleg
- veiligheidscommissie aktiveren
- optimaliseren van observatie onveilig gedrag
- bespreken en rapporteren van 'near misses' stimuleren





*Wat staat je te doen als de automatisering zowel aan boord als aan de wal hand over hand toeneemt, het aantal computers drastisch toeneemt en de specifieke kennis van zowel de apparatuur als de toepassingssystemen gespreid is. Dan neem je het besluit de beschikbare mankracht te bundelen en bovendien een extra kracht toe te voegen.*



Toen nog slechts werd gewerkt met enkele toepassingssystemen op de mainframe-apparatuur (dit zijn computers met een enorme verwerkingscapaciteit) bij Shell Nederland Informatieverwerking in Rijswijk werd de begeleiding binnen Shell Tankers verzorgd door de sectie DFF/2, waar 2 tot 3 personen werkzaam waren. Eén van de onder deze sectie vallende personeelsleden was Guido Debets, die uiteindelijk als enig personeelslid van deze sectie zou overblijven. De informatievoorziening bestond toen overigens hoofdzakelijk uit personele- en financiële gegevens.

### topas

Met een groeiende concurrentie op het gebied van de grote handelsvaart werd een betere performance-bewaking van onze schepen noodzakelijk geacht. Er werden twee personeelsleden, Jan Leussink en Arnold Hoosbeek aan de vloot onttrokken en bij de sectie DFM/2 geplaatst. Zij zouden het programma *Topas* gaan ontwikkelen. Besloten werd een op een Personal Computer gelijkend apparaat aan te schaffen (deze HP9845 is qua prijs en vormgeving momenteel echter niet meer met een PC te vergelijken). Binnen *Topas* werden de van de schepen ontvangen zee-, haven- en ladinggegevens (Form 10, 10ST1, enz.) verwerkt en het resultaat en de eventuele acties werden, van commentaar voorzien, met de scheepsstaf besproken. Na *Topas* werd door de sectie DFM/2 besloten ook een programma voor de overwerk-, bar- en tegendiscipline-administratie te laten ontwikkelen, eveneens draaiend op de HP9845.

Vervolgens werd ook de stap gedaan richting administratie aan boord met behulp van de computer. De spares- en storesadministratie werd ontwikkeld en kreeg de naam *Matmans*. Op de 'Niso' en de nieuwe Koreaanse 'S'-klasse schepen werd een computer - model HP250 of HP260 geplaatst. Achtereenvolgens werkten hieraan: Arnold Hoosbeek en Fred

## de helpdesk van

de Heer, Ben Timmerman en Michael Vogelpoel. Het verloop van functionarissen binnen de automatisering was - zoals blijkt - zeer groot.

### captain

Een nieuw personeelsinformatiesysteem werd ontwikkeld en vanaf begin jaren '80 gebruikt. Het kreeg de naam *Captain*. Hiervoor werd bij Shell Tankers een minicomputer geplaatst ter verwerking van de gegevens van vlootpersoneelsleden. Het beheer van deze computer en de programmatuur lag bij DFP/3.

### infoplan 1986

Niets was de laatste decennia zo aan verandering onderhevig als de automatiserings-wereld. De computers werden steeds sneller en werden steeds kleiner. Personeelscomputers deden hun intrede, ze werden gekoppeld in netwerken. De toepassingsmogelijkheden leken onbegrensd. Dit proces gaat overigens nog steeds door. Voor Shell Tankers betekende dit dat werkgroepen werden opgericht en onderzoek werd verricht naar de groeiende informatiebehoefte binnen het bedrijf.

De informatiestroom tussen de walsecties onderling en tussen wal en vloot werd onder de loupe genomen. Vervolgens werd bekeken of de noodzakelijke toepassingssystemen moesten worden ontwikkeld of 'van de plank' konden worden gekocht. Men koos voor het laatste. In verband met de groeiende behoefte aan begeleiding werd Joop van de Kreeke toegevoegd aan de sectie

DFM/2 en Mary Bode toegevoegd aan de sectie DFF/3.

Aan boord van alle schepen werden Personal Computers (HP-Vectra's) geplaatst. Voor ladingbehandeling werd een programma gekocht van Anchor Marine, terwijl voor de performance van de hoofdmotor door Radio Holland EMF was ontwikkeld. Het programma voor de spares- en storesadministratie (*Matmans*) werd vervangen door *Tekna*. Voor berichtenverkeer werd het programma *Marinet* ontwikkeld, voor de kapiteinsadministratie werd *Cassa* geïntroduceerd en nog wat later volgde het programma IVMS voor verwerking van gegevens met betrekking tot laad-, haven- en zeepreformance. *Tekna* is inmiddels geïnstalleerd op 10 schepen en IVMS op 3 schepen.

Binnen de kantoororganisatie werd een Wang-minicomputer aangeschaft, met daaraan ongeveer 30 PC's gekoppeld. Hierop werden achtereenvolgens geïnstalleerd: *Shape* (verwerking gegevens vlootpersoneelsleden), *Fast* (boekhouding), *Budget*, *PO* (verwerking bestelling spares en stores voor zowel schepen als walorganisatie).

### opleiding

Zoals uit het bovenstaande reeds blijkt is het computergebruik in steeds grotere mate gedecentraliseerd. Om de ontwikkeling in goede banen te leiden is steeds getracht de gebruikers een goede begeleiding te geven, onder andere in de vorm van cursussen. Ongeveer zes maal per jaar worden acht vlootpersoneelsleden





**V.l.n.r. Mary Bode en  
Hennie de Boer**

Boer, Joop van de Kreeke, Frits Makkee (tijdelijk) en Mary Bode hun nieuwe Helpdesk-ruimte bemannen. Dit feit werd op 5 oktober 1990 gevierd met een drankje en een hapje voor de aanwezige personeelsleden. Het voordeel van deze constructie is dat het zo noodzakelijke overleg op deze manier op eenvoudige wijze kan plaatsvinden, ervaringen meteen kunnen worden uitgewisseld en afwezigheid van één van de Helpdesk-medewerkers (onder andere door part time werk) kan worden opgevangen.

Vanaf 1 januari 1991 is de Helpdesk op sterkte gebracht door de komst van Dries Krens. Momenteel studerend aan de HTS (informatica) blijkt hij zeer enthousiast over het takenpakket van de Helpdesk:

- beantwoorden van vragen met betrekking tot automatisering vanaf de schepen en uit de walorganisatie
- oplossen problemen, ondervonden met apparatuur of programma's
- invoeren/verwerken van gegevens
- instructies geven aan vlootpersoneelsleden, die een bezoek brengen aan kantoor
- opleiden van (vloot-) personeelsleden zowel in groepsverband als individueel
- ontwikkelen/testen van nieuwe rapportages en programmatuur
- systeembeheer van de Wang-minicomputer
- systeembeheer van het hoofdsysteem van Marinet
- verzorgen van reparatie van hardware
- coördineren van ervaringen van Tekna-IVMS-installatieteams, bestaande uit Hans Nijhuis, Martin Schuurs, Hans Westerbeek, Willem Klein, John Klemann, Rupert Huysers, Hans Compiet en Frits Makkee.

Al met al een uitgebreid takenpakket. Door de hechte samenwerking van de Helpdesk-medewerkers wordt dit echter zeer enthousiast aangepakt.

#### **Mary Bode**

Graag willen wij, Hennie, Joop, Dries en Mary, U derhalve (nogmaals) laten weten voor computeraangelegenheden altijd voor U klaar te staan!

**stbv**

uitgenodigd om in tweemaal drie dagen achtereenvolgens in algemene zin met de PC en MS-DOS (het besturingssysteem van de PC) en specifiek met Marinet, Tekna en de andere vlootssystemen kennis te maken.

#### **samenwerking**

De automatiseringsverantwoordelijkheden aan de wal waren de laatste jaren ondergebracht bij de secties DFF/3 (ondersteuning wal) en DFM/2 (ondersteuning vloot). Deze scheiding werd, naarmate de tijd vorderde,

steeds minder 'zichtbaar' doordat diverse systemen, met name Marinet, door zowel vloot als wal werden gebruikt. Vragen en problemen werden steeds vaker in onderling overleg tussen beide secties besproken. Inmiddels werd in verband met de toename van werkzaamheden Hennie de Boer aan de sectie DFF/3 toegevoegd. Na het vertrek van achtereenvolgens Rob ten Hooven (beheerder informatiesysteem DFP), Michael Vogelpoel (beheerder diverse vlootprogramma's) en Guido Debets (beheerder Marinet) bleek medio 1990 de noodzaak aanwezig de beschikbare kennis bijeen te brengen en uit te breiden. De secties zullen als DFM/22 en DFF/32 in een ruimte worden ondergebracht en onder leiding staan van Leo de Winter (DFM/2) en Piet Boogerman (DFF/3).

#### **helpdesk**

Begin oktober 1990 was de kamer in gereedheid gebracht en konden Hennie de





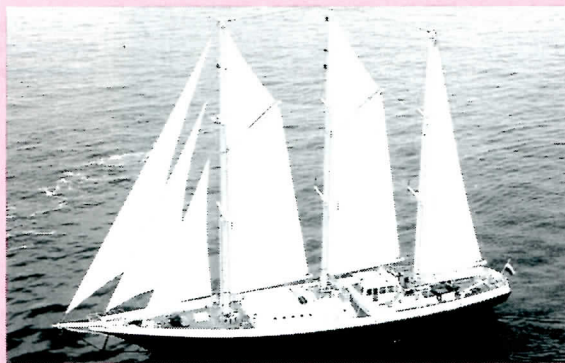
# wie wil er mee

**Ook dit jaar verloten wij twee kooien op de 'Eendracht' onder de kinderen van onze werknemers of van degenen die vanuit onze Maatschappij zijn gepensioneerd. Voor sportieve jongelui tussen de 16 en 25 jaar een prima buitenkansje om ervaring op te doen in het reilen en zeilen aan boord van deze driemast schoener van de Nationale Vereniging 'Het Zeilend Zeeschip'.**

Zeilen met de 'Eendracht' is een actieve vakantie. De driemast schoener is voorzien van ruime twee- en vierpersoonshutten. Dit jaar hebben wij twee kooien kunnen reserveren op reisnummer 140 van maandag 5 augustus tot woensdag 14 augustus 1991. De reis begint in Aberdeen (Schotland) en zal eindigen in Delfzijl.

## kosten

Zoals gebruikelijk, zullen de vervoers- en deelnamekosten voor rekening van onze



Maatschappij zijn, alsmede de af te sluiten verzekering. Wél voor eigen rekening zijn de kosten voor een paspoort. Nadere gegevens omtrent de reis zullen de winnaars te zijner tijd van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' ontvangen.

## wie?

Alle ongehuwde zoons of dochters (die tijdens de reis niet jonger dan 16 jaar en niet ouder dan 25 jaar zijn) van (gepensioneerde) werknemers van Shell Tankers BV, of van een tijdens actieve dienst of na pensionering overleden medewerker kunnen meeloten. Voorwaarde is echter dat je in de periode van 5 tot 14 augustus wel beschikbaar moet zijn, en dat je niet op het laatste moment afzegt, waardoor je een ander die meegeloot heeft benadeelt. Dit in verband met de tijdig door ons aan de Stichting door te geven namen van deelnemers, alsmede het in orde maken van de benodigde papieren. Uitgesloten van deelname zijn – vanzelfsprekend eigenlijk – degenen die

# met de 'eendracht'

in voorgaande jaren al eens een Shell Tankers-kooi hebben gewonnen.

## het lot beslist

Gegadigden dienen een briefje te schrijven naar Redactiecommissie Schip & Ka, p/a Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam. Hierin moeten duidelijk vermeld staan je naam, geboortedatum, adres, zoon/ dochter van ..... en je telefoonnummer. In de linkerbovenhoek van de enveloppe het woord 'Eendracht' vermelden. De aanmelding dient uiterlijk 8 april 1991 in ons bezit te zijn. De trekking van de winnaars zal, onder het toezicht van de Ondernemingsraad, zo spoedig mogelijk na deze datum plaatsvinden. De winnaars worden direct na het bekend worden van de uitslag op de hoogte gebracht. Ook degenen die niet tot de gelukkigen behoren zullen we berichten, zodat zij nog andere plannen kunnen maken voor de gereserveerde periode. Laat je de kans op een gratis zeiltocht niet ontgaan en schrijf in!

Onderstaand verhaal laat zien dat het nog droevig gesteld is met het op verantwoorde wijze kwijtraken van het afval aan boord. Het blijft dus zaak door middel van rapportages bij de overheden te blijven hameren op goede uitvoering van internationaal gemaakte afspraken.

In een recentelijk uitgebracht rapport van de ICS, de International Chamber of Shipping zijn een groot aantal van 's werelds drukbezochteste havens bekritiseerd, omdat zij nog steeds niet beschikken over een adequaat werkende slop- en/of afvalontvangstinstallatie.

Ontvangstinstallaties voor olieresten en afval zijn in twee internationaal aanvaarde verdragen verplicht gesteld, Marpol Annex I en Annex V, welke respectievelijk zeven en twee jaar geleden in werking zijn getreden.

De ICS heeft onder de schepen vragenlijsten laten circuleren waarin om rapportage van inadequaat werkende

## waar laten we het afval?

havenontvangstfaciliteiten of het ontbreken ervan werd verzocht. Het aantal meldingen dat hierop volgde, bleek wederom ontmoedigend hoog te zijn. Deze enquête wordt voortgezet in IMO-verband (International Maritime Organization).

De ICS vindt het onaanvaardbaar dat overheden hun schepen verbieden op zee te lozen, terwijl zij verder geen oog hebben voor de problematiek die hier uit voortvloeit.

Ondanks het feit dat Annex I van Marpol in 1983 in werking trad, blijkt uit de scheepsrapportages dat een groot aantal havens - waaronder grote olieterminals - zich blijft onttrekken aan de verplichting ontvangstinstallaties voor olieresten te creëren. Dit is volgens de ICS helaas een wereldwijd probleem.

In havens waar wel ontvangstinstallaties aanwezig zijn blijkt het vaak voor te komen dat er voor de diensten van deze installaties zeer hoge bedragen worden gevraagd. Voorbeelden hiervan vindt men in Antwerpen, Gent, Hong Kong, Papeete, Baltimore, San Fransisco en Tokyo, waarvan de laatste de kroon spant.

De kritiek van de ICS wat de ontvangstinstallaties voor huishoudelijk afval betreft, richt zich onder andere op vele Europese en Noord Amerikaanse havens. Daarentegen kregen sommige havens in ontwikkelingslanden positieve commentaren.

Indien schepen niet in de mogelijkheid worden gesteld op een legale wijze van hun afval af te komen, zijn zij gedwongen dit aan boord te houden. Dit kan leiden tot onhygiënische situaties, wat schadelijke gevolgen voor de gezondheid van het personeel kan hebben.

De gehele wereld ziet de noodzaak in het milieu te beschermen. Volgens de ICS zijn de overheden die met de Marpol wetgeving hebben ingestemd, ervoor verantwoordelijk dat voorzieningen als havenontvangstinstallaties gerealiseerd worden. Zelf kunnen wij in deze zaak trachten een positieve bijdrage te leveren door de rapporten van het ontbreken of inadequaat werken van havenontvangstinstallaties, te continueren.

Bron: Lloyds List 14.11.90



# V A A R T   H O U D E N

Eind november en begin december 1990 heb ik op een tweetal schepen meegevaren en ook een tweetal schepen bezocht. Het is voor mij belangrijk om dit regelmatig te blijven doen want aan boord treft men de mensen op hun werkplek en heeft men ook wat meer gelegenheid om te praten. Bovendien is het goed dat je opnieuw geconfronteerd wordt met de uitstekende prestaties die er van hoog tot laag aan boord worden geleverd. Of het nu nieuwe schepen zijn of wat oudere, de grote betrokkenheid bij het totale scheepsgebeuren en de inzet zijn er niet anders om. Via deze weg wil ik iedereen nog eens bedanken voor hun medewerking en de genoten gastvrijheid.

## NAM-F3

Tijdens de evaluatie van de verschillende tenders voor het shuttle kontract werd binnen NAM bekend dat de produktie cijfers herzien waren en dus niet meer in overeenstemming waren met de in het tenderdocument genoemde. NAM besloot dan ook om met een nieuwe tender uit te komen, die wij onlangs mochten ontvangen. Op 21 januari dient onze volledige tender te worden ingediend en men verwacht dat de evaluatie tot medio maart zal duren. Gezien het bovenstaande zullen wij nog enige tijd in onzekerheid verkeren of wij gekozen worden om dit kontract te mogen uitvoeren.

## 'C'-KLASSE

Het timecharter voor de 'Caurica' met Maraven is in december wederom met een

jaar verlengd. Dit is het derde jaar dat dit schip voor Maraven vaart. Een duidelijk bewijs dat men meer dan te spreken is over onze service en onze mensen die op dit schip varen. De 'Cardissa' – die zoals U weet nu ook een timecharter met Maraven heeft – bevestigt de reputatie die door de 'Caurica' is gevestigd.

## VERZEKERINGEN

Zoals U waarschijnlijk uit de maritieme pers heeft kunnen vernemen is de verzekeringspremie van vooral een 'Protection and Indemnity'-verzekering de laatste maanden drastisch gestegen. Dit vindt zijn oorzaak in het feit dat deze zogenaamde 'P&I-clubs' aanzienlijke bedragen hebben moeten uitgeven vanwege ingediende en erkende claims. Om dit nu te kunnen financieren doet men een zogenaamde 'call' aan zijn leden voor fondsen. U begrijpt dat als dit gebeurt de premies dan ook omhoog gaan. Ondanks het feit dat wij in 1990 geen noemenswaardige claims hebben gehad, komen wij er toch niet onderuit om een hogere premie te moeten gaan betalen. Omdat ons 'claims record' over de afgelopen jaren zo goed is, zal de toename echter beperkt blijven en aanzienlijk lager liggen dan bij andere reders die bij dezelfde 'P&I-club' zijn aangesloten. Ten aanzien van de 'Hull and Machinery'-verzekering gaat onze premie wederom omlaag, ook dit natuurlijk vanwege ons 'claims record'.

## AANSTELLINGEN

Het is bijzonder verheugend dat wij de laatste tijd in de gelegenheid zijn geweest weer in alle rangen aanstellingen te kunnen doen. De stabiliteit van ons vlootbestand en de pensionering van een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen maakt dit mogelijk. Na de aanstelling van een aantal derde werktuigkundigen hebben wij nu nog maar één vierde werktuigkundige in ons bestand. Een andere bijzonderheid was dat we weer een tweede werktuigkundige mochten aanstellen – en tussen haakjes – ondanks geruchten die circuleren, een tweede werktuigkundige is en blijft een volwaardig lid van het scheepsmanagementteam.

## VEILIGHEID

In 1990 zijn we dus binnen de ons gestelde targets gebleven, *proficiat*. Het zou echter niet goed zijn om, ondanks het feit dat we dit bereikt hebben, niet nog eens kritisch te kijken naar wat de cijfers ons vertellen.

*Ten eerste* doet het opmerkelijke feit zich voor dat we 3 OMA's en 1 OZA behaalden, tevens ook 8 EHBO ongevallen. Het is zeer ongebruikelijk dat men meer OMA's heeft dan OZA's. Er is zelfs eens gesteld dat als men OZA's voorkomt dat men dan tevens het aantal OMA's vermindert. U heeft bewezen dat deze theorie kennelijk niet klopt. Het belangrijkste is natuurlijk om te weten waarom niet.

*Ten tweede:* alle ongevallen die hebben plaatsgevonden zijn gelukkig van zeer geringe omvang, dus geen ernstig letsel.

*Ten derde:* bij bijna alle ongevallen waren Indonesiërs betrokken. Gezien hun van nature bijzonder veilige manier van werken is dit opmerkelijk. Hoewel wij hier intern al geruime tijd mee bezig zijn, hebben wij Uw hulp nodig om hier een afdoende verklaring voor te vinden.

Eén van de gedachten is dat, hoewel er gedurende het werkoverleg in ruime mate aandacht geschonken wordt aan veiligheid aangaande de werkzaamheden van de volgende dag en aan het terugkoppelen van de observaties ten aanzien van onveilig gedrag, wij er niet zeker van zijn dat hetzelfde gebeurt tussen de niet-aanwezige leden van de bemanning en de CPO. Gaarne Uw reactie.

Met vriendelijke groeten,

Joop Elias  
Fleet Manager





# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSON

situatie aan boord 25.01.1991

## **m.s. 'Cardissa'**

*Gezagv.:* C.J. Clarisse  
*1e Stm.:* A.L.M. van Dun  
*Hwtk.:* N.C. van der Vecht  
*MO2:* A.B.M. Bokkers (10/2  
B.A. Glas), J.P.J.G. IJzerman  
*MO3:* M. van der Woud  
*MO4:* H.J.K. de Boer  
*Stag.HO:* C.J.M. Lawalata,  
G.C. van Manen  
*Roff:* D.K. Sanger  
*ST:* J.G. Cornelissen  
*ASPI:* C. van de Groep  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* J.D.M. Paath  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Madjen Nawil, Sanusi  
*G2S:* Suhanda, Leonard Runtulalo  
*ASTD:* O. Juhari  
*2NDC:* Agus Harun

## **m.s. 'Caurica'**

*Wnd. Gezagv.:* W.J. Netelenbos  
*Hwtk.:* J.A. de Groot  
*MO1:* H.A. Kamsteeg  
*MO2:* H. van Weenen  
*MO4:* N. de Vries, H.A.J. Stoop  
*Stag.HO:* J.M. Zwaard,  
M.H. Dekker  
*Roff:* G.G. Murray  
*ST:* B. Corputty, D. van Eenige  
*CPO:* Moh Sjansudin  
*PO:* Abdul Rasjid  
*G1S:* Ubus Moh. Ili, O. Achmad  
*G2S:* O. Saruly, Mohamad Amin  
*ASTD:* O. Suhara  
*CICA:* Sujai  
*2NDC:* Oman Rochman

## **m.s. 'Entalina'**

*Gezagv.:* G.J. Knol  
*1e Stm.:* J. Kistemaker  
*Hwtk.:* J.B. van Haaster  
*2e Wtk.:* A. van Beek jr.  
*Off2:* Susmanto  
*Off3:* Moh Tohir Laisa  
*Eng3:* Subijakto  
*Eng4:* Lasimoen  
*IRO:* K.B. Nunardja  
*Stag.HO:* L.H. van Dijk,  
T.B. Jonkers  
*CPO:* Erens Robot Wowar  
*PO:* Yusuf Arkani, Gozali  
*G1S:* Ashari B. Abdullah, Sumian,  
Aki Bin Samiri, Dasril Kusuma  
*G2S:* Julius Tohmas, Abdul  
Rasyid, Morsid  
*ASTD:* Djafri  
*JSCJ:* Agung Sudrajat  
*CICA:* Tjasmito  
*2NDC:* Dadang Ruslam

## **m.s. 'Erinna'**

*Gezagv.:* F. de Vries (1/2 Wnd.  
*Gezagv.* F.B. Schröder)  
*1e Stm.:* B. Crum  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*2e Wtk.:* R.H. de Haan  
*Stag.MO:* R. Bijlsma, J. Klomp  
*Off2:* A.K. Pasaribu  
*Off3:* Gautama Salim  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* T.H. Sujadi  
*IRO:* H.J. Santosa  
*CPO:* Tawakid  
*PO:* Suhardi, Anton Prasetyo  
*G1S:* Mardjub, Zulani Adjeri,  
Desmond Kordak, Nurkalam  
*G2S:* Hasri Kasim, Syamsul  
Bachri, Bachrol  
*ASTD:* Abdul Rodjak  
*JSCJ:* Agus Naftali  
*CICA:* Dedy Mustahady  
*2NDC:* Musairin

## **m.s. 'Erodona'**

*Gezagv.:* T.H. Tromp  
*1e Stm.:* H.A. van der Want  
*Hwtk.:* F.C. Koens  
*2e Wtk.:* J.W. van Velze  
*MO4:* H. Berkenbos  
*Off2:* Arsamada Marwi  
*Off3:* Priyatno  
*Eng3:* Jenafry  
*Eng4:* Subekti  
*IRO:* Manalu  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Muh Djupri Rachman,  
Johnny Uruilal  
*G1S:* Mohammed Raij, Idit Irianto,  
Solih Muluana, Muhamad Said  
*G2S:* Nandang Ansori, Tarjudin,  
Mohaar Bin Marzuki  
*ASTD:* Taibe  
*JSCJ:* Hary Kurnia Djaya  
*CICA:* Syahrudin Ujang  
*2NDC:* Sukiman

## **m.s. 'Etrema'**

*Gezagv.:* J.W. Nieuwerf  
*1e Stm.:* C.A.M. Rovers  
*Hwtk.:* J. Wielart  
*3e Wtk.:* T.W.P.B. Vermolten  
*Off2:* A.M. Husain  
*Off3:* D. Soeyono  
*Eng3:* R.G. Masinambow  
*Eng4:* J. Edward  
*IRO:* F. Achyari  
*Stag.HO:* H. de Bruin, P. Frederiks  
*CPO:* Robert Ferdinandus  
*PO:* Mahmud, Idham Pandji M.  
*G1S:* Rudolph H.J. Lapijan, Huzairi  
Shah, Bin Muridi, Simanjuntak

*G2S:* Mashuri, Moh. Nasir, Masji  
*ASTD:* Edy Yusuf Setiady  
*JSCJ:* Mohamad Nasir  
*CICA:* O. Irsal  
*2NDC:* Sidik

## **m.s. 'Naticina'**

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Stm.:* F.J. Kronenberg  
*2e Stm.:* H. Hennis  
*3e Stm.:* J.N.M. Sinnige  
*Hwtk.:* C.W.H. van Holthuysen  
*2e Wtk.:* H. Waitz (30/1 L.F. Kruyt)  
*3e Wtk.:* F.P. van der Star  
*4e Wtk.:* M.J.E. van den Broek  
*MO4:* H. Remmerswaal  
*IRO:* R. Nendissa  
(10/2 Sambarani)  
*IJE:* A.T. Krovan  
*ST:* C.H. Roozendaal  
*CPO:* Djuhaeni Bin Asmuni  
*PO:* Buntaran, Maman Suparman  
*G1S:* Daie, Umar Bin Talan,  
Mohamad Nasir, Bin Satimin  
*G2S:* Acmad, Umar, Zainul Arifin  
*ASTD:* Tirai Bin Moi  
*JSCJ:* Iwan Syafril  
*CICA:* M. Sardi  
*2NDC:* Maman

## **m.s. 'Niso'**

*Wnd. Gezagv.:* W.A. Mostert  
*Wnd. 1e Stm.:* K. Cramer  
*2e Stm.:* P.A. Vermolten  
*Hwtk.:* J.E.A. Westerbeek  
*Wnd. Hwtk.:* A.M.P.B. Fluitsma  
(6/2 Hwtk. P.A. Ankerman)  
*2e Wtk.:* F.A.J. Boot (5/2  
C.N.A. Vreke), J.D. Compriet  
*MO3:* A.M.H. Vossen,  
L.P.A. van Saasse  
*MO4:* J.X.J. Klaaysen,  
S.F.J. Gerrits  
*Roff:* S.M. Mcfaul  
*ST:* F. Oostdijk, P.P. van der Pol,  
P.H.H. Tummers  
*CPO:* Gunugn H. Ritonga  
*PO:* Ahmad Serang, Sjaifullah  
Siregar  
*G1S:* Eddy Nurhati, Kuswara,  
Supartoyo, Nawari Usman  
*G2S:* Hery Kaharu, Maruji, Sutomo  
*JSJC:* Moh. Masykur  
*CICA:* Zainal Abidin  
*2NDC:* Tanggan Bin Idris

## **m.s. 'Sericata'**

*Gezagv.:* A.J. Both  
(20/1 A. van Leeuwen)

*Hwtk.:* E. Aanen (31/1 H. Brand)  
*MO1:* N.J.C.M. van der Palen  
*MO2:* A.D.N. Smith  
*MO3:* C.J. Muyskens,  
G.H. Reitsema  
*Roff:* M. Murphy  
*ST:* F.W. Bosson, E.R. van Engel  
*Hovo:* C.F. van der Ende  
*CPO:* Moh Toha  
*PO:* Kamal Adyaprana  
*G1S:* Sudjadi Rahardjo, Suari  
*ASTD:* Muhajjidin  
*2NDC:* D. Abdu

## **m.s. 'Shelltrans'**

*Wnd. Gezagv.:* S.S. Abma  
*2e Wtk.:* R.J. Bosman  
*3e Wtk.:* R. van der Heide jr.  
*MO2:* P.H. Stegeman  
*MO3:* P.J.H.M. van Daal  
*MO4:* A. Blok, R.A. Hens  
*Stag.MO:* H.C.T. Bodenstaff  
*CPO:* J.R. Pattileuw  
*PO:* Paniran  
*G1S:* Didik Adiyanto, Ade Taryat,  
Arifuddin, Sugandi  
*G2S:* Wawan Herawan, Mustopa  
*ASTD:* Warno S.  
*CICA:* Tony Sugihartono  
*2NDC:* Lopies Salvador

## **m.s. 'Sidelia'**

*Gezagv.:* G. Buma  
*1e Stm.:* W. Holwerda  
*2e Stm.:* C.J.M. Roels,  
M.J.A. Kryvenaer  
*Hwtk.:* J. Hensbroek  
*3e Wtk.:* K. Elshout, J. Kruize  
*IRO:* S. Ruskam  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* Hinsla Manurung, Hasoloan  
Siregar  
*G1S:* Rachman, Sugiadi, Matrawi  
Bin Rofi, Abdul Aziz  
*G2S:* Moch Bachri, Agus Salim,  
Satiman  
*ASTD:* Achmad Djarkasih  
*JSCJ:* Sabur Ruchiat  
*HECA:* Wawan Setiawan  
*2NDC:* Djunaedi Arsim

## **m.s. 'Siratus'**

*Gezagv.:* O.A. van Druuten  
*Wnd. Hwtk.:* E.S. Petrusma  
*2e Wtk.:* H.J. Lammertink  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke  
*MO2:* W. Verschuure  
*MO4:* C.G.A. Ligtoet, A. Slot  
*IRO:* Helmy Anwar



*CPO:* Max Ch. Ferdinandus  
*PO:* Abdul Rachman, M. Kadar  
*GS1:* Nasril B. Matjillis, Panut, Achmad Husin, Sumitro B. Muhammad  
*G2S:* Napseri B. Igwan, Herman Lumohiung, Moh. Soleh  
*CICA:* Abdul Rodjak Moh. Ili  
*2NDC:* Nawi  
*ASTD:* Umar B. Salian  
*JSCJ:* Andi Jamaludin

### m.s. 'Solaris'

*Gezagv.:* G.A.M. Dorren (2/2 L.A. Veer)  
*Wvd. 2e Stm.:* P.A. Vermolen  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*MO2:* R.L.H. Mooring, P. Molendijk  
*MO4:* A.J. Geerds  
*Roff:* P.D. Waldron  
*ST:* R.J. Dekker, P.M. Hendriks  
*Hovo:* H. Otter  
*CPO:* Hengky S. Pasumiin  
*PO:* Syaful Anwar  
*G1S:* Sukri Muchtar, Djusup Bin Maruki  
*G2S:* Mustar Bin Mustamar, Atim B. Pereman  
*ASTD:* Husein  
*CHCK:* Adjisman

### m.s. 'Spectrum'

*Gezagv.:* A.T. van Es  
*1e Stm.:* R. Hendriks (7/2 A.J.W. Rommes)  
*Hwtk.:* D. Westdorp  
*MO2:* H.E. Becht, H.G. Besselink  
*MO3:* P.B. van Leunen  
*Roff:* J.G. O'Donovan  
*ST:* L.R. Stevens, J.W.P. Grommen  
*Hovo:* H.W.J. van Haarst  
*CPO:* X. Rohadi  
*G1S:* Achmad Danari, Baku  
*G2S:* Suhandi Andi, Henky H. Horesepony  
*ASTD:* Budiyo  
*2NDC:* Sukian Bin Romli

### m.s. 'Sponsalis'

*Wvd. Gezagv.:* R. Dijkstra  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*Hwtk.:* J.H.S. van der Pas  
*MO1:* F.A.M. Vergroesen  
*MO3:* J.D.C. Plug  
*MO4:* P. Brandinga  
*Roff:* N. Macaskill  
*ST:* H. de Vries, A. van der Windt  
*Hovo:* A.P. Maat

*ASPI:* D. Windt  
*CPO:* Hasanuddin Pohan  
*PO:* Suhandan Warjo  
*G1S:* Muljono Adhy Sukardi, Robby Obtom Podung  
*G2S:* Nurdin, Burhan  
*ASTD:* Taufic Nafi  
*2NDC:* Bambang Suyanto

### m.s. 'Stellata'

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren  
*1e Stm.:* R.M. van der Aa  
*Hwtk.:* H. Japin  
*MO2:* H.T.J. Meyer (25/1 MO1 B.E. Broekhuysen), H. Oudenes  
*MO4:* P.H. Ekkebus  
*Roff:* M.J. Hogan  
*ST:* H.S. Elia, E. Kuitems  
*Hovo:* J.G. Volleberg  
*CPO:* Bingen  
*PO:* Jamil Erang  
*G1S:* S. Bachri, Mat Sum Bin Anwar  
*G2S:* Latuheru, Siradjudin  
*ASTD:* M. Ripin  
*2NDC:* Bin Ngaripandi

### m.s. 'Sunetta'

*Gezagv.:* R.W. Overdijkink  
*1e Stm.:* J.A. Koenraad (2/2 R. van der Voort)  
*2e Stm.:* H.J. Otte  
*Hwtk.:* W. Vroling  
*2e Wtk.:* M.J. Parent  
*3e Wtk.:* P.J. Farla  
*MO2:* W.M. de Bruyn  
*MO3:* R.A. Schroevers  
*IJD:* Takaria  
*IJE:* Suharyoko, Y.S. Simbolon  
*IRO:* M.M. Kasio  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* Julizar Helmy, Tahalea Joazab  
*G1S:* Ismail Bin Sihirat, M. Ali Tanete, Bin Matroyal, Moch. Ali  
*G2S:* Mohamad Amin, Mat Wari Bin Syukur, Supriatna  
*ASTD:* Moh Rusman  
*JSCJ:* S.F. Suharto  
*CICA:* Dominques Mustamu  
*2NDC:* Halim

### m.s. 'Zafra'

*Gezagv.:* R. Agema (1/2 F. Kuyt)  
*1e Stm.:* G.J.C. van Eeten  
*Hwtk.:* M.F. Koens  
*MO2:* J. Buren, M.P.M. Boeren  
*MO3:* N.G. Butter  
*IRO:* Mujib  
*ST:* E.H. Vissia, K. van der Sluis

## In Memoriam

Op 18 december jl. is op 83 jarige leeftijd de heer **H.J.A. Deijmann**, oud-gezagvoerder. De heer Deijmann verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1960 na 22 dienstjaren.

Op 19 december jl. is op 75 jarige leeftijd overleden de heer **J.P. Dröge**, oud-vlootinspecteur. De heer Dröge verliet de dienst der Maatschappij in 1973 met pensioen na 22 dienstjaren.

Op 5 januari jl. is op 73 jarige leeftijd overleden de heer **S.J. de Geus**, oud-gezagvoerder. De heer de Geus verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1970 na 32 dienstjaren.

### Vlootjubilaren



Q.A.P. de Wit  
 Scheepstechnicus  
 25 jaar op 14.03.1991



S. van der Zee  
 MO3  
 10 jaar op 16.03.1991

### Geboren

03.12.90- *Johannes Paulus*, zoon van *2e Stm. P.A. Vermolen* en mw. *C.A.H.M. Vermolen-van den Boogaart*

*ASPI:* G.C. van Vulpen  
*CPO:* Ch. A. Rumengan  
*PO:* Frederik Pelopessy  
*G1S:* Bambang Prasetyo, Abifakih  
*G2S:* Djaka Senjaya  
*ASTD:* Harjono  
*CICA:* Djabar Tilamahu  
*2NDC:* Kusnadi

### m.s. 'Zaria'

*Gezagv.:* R. van Westendorp  
*Hwtk.:* K.L.J. Aertssen (25/1 L.W. Jorissen)  
*MO2:* P.J.B. de Jong, H. Ammerlaan  
*MO3:* S. van der Zee  
*MO4:* M.M. Stuyts  
*ST:* J.M. van Hoeven  
*IRO:* Machtud  
*CPO:* Rustam Zain  
*PO:* F X Djoko Nursjamad  
*G1S:* Amir Hanif, Mohamad Tupu  
*G2S:* Sutjipto, A. Jalaludin Kohar  
*ASTD:* Achmad Mutohar  
*CICA:* Koesman  
*2NDC:* Abdul Razak

### Behaalde zeevaarddiploma's

'S1' - MO2: G.H.G.M. Scheres  
 'S3' - MO2: H. van Weenen

### Aanstellingen

21.12.90 MO2: H. van Weenen  
 01.01.91 Gezagv.: T.H. Tromp  
 01.01.91 Hwtk.: M. Schmidt  
 01.01.91 1e Stm.: J.A. Koenraad  
 01.01.91 1e Stm.: A. Breevaart  
 01.01.91 1e Stm.: R.M. van der Aa  
 01.01.91 2e Wtk.: A. van Beek jr.

### Uit dienst getreden

MO4: B.R.J. van Scherpenzeel  
 Wass.: A.O. Koetje  
 Hovo: G.H.H. Lammers  
 Hovo: B. Gohres  
 SAW: J. Hofman



Op 16 januari jl. vond een gearmeerde afscheid-receptie plaats in de intieme rotonde-zaal van restaurant Engels te Rotterdam. Van de vier afscheid-nemende gezagvoerders en twee hoofdwerktuig-kundigen was helaas kapitein Huygens verhinderd; hij was nog aan het werk - zij het niet voor STBV - maar voor SIM.

# hoge druk in 'rotonde'



V.l.n.r. de heer en mevrouw Ritman, Bosma, Oudkerk, De Lange, en Van Oerle

De heer Veldt stond in het begin van zijn speech even stil bij deze dag waarop enerzijds een afscheid gevierd werd, maar anderzijds in de Golf een ultimatum was afgelopen, waarvan we inmiddels weten hoe het verder is gegaan. Hij benadrukte dat we zonder kleerscheuren uit het vorige conflict waren gekomen.

## echtgenotes voor!

Als onderdeel van een nieuwe traditie werden ook nu weer eerst de echtgenotes van de afscheidnemers in het zonnetje en in de bloemetjes gezet, waarna er een groepsfoto werd gemaakt. Vervolgens ging de heer Veldt in op het begrip continuïteit en hij maakte, hoewel hij toegaf zelf niet zo'n sportfiguur te zijn, de vergelijking met een estafetteploeg die elkaar steeds op tijd het stokje doorgeeft.

## samenwerking essentieel

Hij benadrukte dat om de eindstreep te halen samenwerking van groot, ja zelfs van essentieel belang is. Alleen samen kun je de klus klaren. Gelukkig werden door STBV steeds nieuwe en 'verse' lopers ingebracht, zodat de 'oude' lopers afgelost konden worden. *'Dit is de ware betekenis van continuïteit: steeds op tijd de goede zaken aan elkaar doorgeven, waardoor een bedrijf - lees een combinatie van mensen, middelen en kapitaal - kan blijven voortbestaan'*.

## modern leiderschap

Vervolgens ging de heer Veldt in op het leiding geven aan een bemanning, waarbij hij zich overigens afvroeg of de aanstaande gepensioneerden in hun gezin op de zelfde voet als bij STBV door zouden kunnen gaan of genoeg zouden moeten nemen met de rang van 1e stuurman en 2e

werktuigkundige! *'Leiding geven is richting geven aan, het beste uit mensen halen, een voorbeeld voor anderen zijn, een visie hebben op waar we met zijn allen naar toe moeten. Wie zich niet alleen een leider van mensen wil noemen, maar dat ook daadwerkelijk wil zijn, moet een heleboel in huis hebben. Je verschuilen achter vier gouden galons op je mouw is er niet bij .....*, aldus de heer Veldt.

## leeftijd en ervaring

*'Ondanks moeilijke perioden, waarin soms zelfs sprake was van een ontmoedigingsbeleid, is het STBV toch steeds weer gelukt de goede mensen aan te trekken en te behouden. Van groot belang daarbij was dat de 'spirit' goed bleef. Daarom ben ik er gerust op dat we als STBV met de huidige, ervaren mensen verder kunnen, en dat U van een welverdiend pensioen kunt gaan genieten'*, zo rondde de heer Veldt het algemene gedeelte van zijn speech af.

## oude koeien?

Ter afsluiting liet de heer Veldt nog wat kleine wetenswaardigheden over de afscheidnemers de revu passeren. Hij beloofde daarbij niet al te veel oude koeien uit de sloot te halen. Oude scheepsnamen kwamen weer naar boven: 'Koscia', 'Cleodora', 'Thelidomus', 'Vasum' en ..... 'Zafra', nu weer actueel. De wegen van sommigen hadden zich in het verre verleden al gekruist: toen de heer Ritman de 'Koscia' verliet kwam de heer Van Oerle erop bijvoorbeeld. De heer Van Oerle had zich bij zijn vorige reder overigens te veel met dek- en te weinig met brugwerkzaamheden beziggehouden, zodat in de ogen van STBV zijn opleiding 'verkeerd' was, aldus zijn eerste concludie. *'Gelukkig is één en ander toch*

*goedgekomen!'* De heer Oudkerk hoefde de brug niet te vinden, hij was een werktuigkundige die logisch kon denken, een groot schaakfanaat was, een sterke wil had om vooruit te komen. *'Ook dat is dan goed gelukt'*, aldus de heer Veldt. *'In de historie van de heer De Lange, begonnen op Curacao, komen we namen tegen als Schouten, de laatste commodore van STBV en een zekere G. Veldt, wat zou er toch van hem geworden zijn .....*'

## wij wel, wiebe!

Wat hij over de heer Bosma had gelezen kon de heer Veldt niet goed plaatsen gezien de huidige representatieve verschijning van de heer Bosma. Zijn uiterlijk werd in de eerste concludie als 'slordig' bestempeld. Verder werd de heer Bosma gekenschetst als een niet al te gemakkelijk persoon. *'Dat kan ik me niet voorstellen'*, zei de heer Veldt. *'Wij wel, Wiebe!'*, riep de zaal onder veel gelach.

## het was toch fijn!

*'Dit waren zo maar wat impressies bij het markeren van dit moment. Het belangrijkste is dat U een prettige herinnering overhoudt aan Uw loopbaan bij Shell Tankers BV en dat U uit de grond van Uw hart kunt verzuchten: het was toch fijn!'*, zo besloot de heer Veldt zijn toespraak. Daarna volgde de traditionele uitreiking van de foto van het eerste schip. Het officiële gedeelte werd afgesloten met de wens elkaar - wellicht in ander verband - weer te ontmoeten. *'Ik mag natuurlijk geen reclame maken, maar ik denk aan bijvoorbeeld de CNOOKS'*, aldus de heer Veldt. Hierna werd de feestelijke bijeenkomst nog enige tijd voortgezet en afgesloten met een diner van de gepensioneerden en een aantal genodigden.