

SCHEEP



ENTIKA

25e jaargang
nummer 11
juli 1986



SCHIP EN KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696749

Vijftiende jaargang nr 11
juli 1986

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-4071826

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Organisatie-aanpassing Fleet Management	4
Operatie Wise	6
Saltos kreeg veiligheidstroofe	7
Verhuizing in beeld	8
Een diplomaat met pensioen	10
Collega Kik richt z'n toekomst op veiligheid	11
Afscheid van Joop en Henk en . . . van het Shell-gebouw	12
Schoon Schip	13
Personalia	14

Bij de voorplaat

Tijdens het weekend van 14 juni verhuisde ons kantoor van het Shell-gebouw Hofplein naar het nieuwe gebouw in de Alexanderpolder. Een foto-impressie van deze omvangrijke verhuizing vindt u op de pagina's 8 en 9.



Sanering Europese raffinaderijen nog niet voltooid

Het rationalisatieproces van de bestaande raffinage-capaciteit in Europa is nog lang niet voltooid. Terwijl moderne en meer verfijnde conversie-installaties worden gebouwd of zijn gepland, die van vitaal belang zijn om de flexibiliteit van de raffinaderijen te vergroten, zal oudere of minder efficiënte conversie-capaciteit moeten worden gesloten. Dit zie Groepsdirecteur H. de Ruiter onlangs tijdens de '5th European Petroleum and Gas Conference' in Amsterdam. Deze sluitingen, zo voegde hij eraan toe, zullen voor de industrie al moeilijk genoeg zijn. Hij zei daarom te hopen dat in de gebieden waar de raffinagecapaciteit zeer veel groter is dan de vraag, deze beslissingen niet zullen worden tegengehouden door politieke druk en protectionisme. Ook zou het ongelukkig zijn als politieke factoren of economisch beleid op de korte termijn, zou leiden tot het opnieuw in gebruik stellen van reeds gesloten minder efficiënte capaciteit. De Ruiter zei verder dat er geen twijfel over kan bestaan dat niet alleen het belang van de raffinadeurs, maar ook dat van de

consumenten en de Europese overheden het best gediend is met het doorgaan met opbouwen van een moderne, zeer efficiënte industrie. Deze industrie moet de flexibiliteit bezitten om een breed scala aan olieproducten te maken, moet in een vrij en open milieu kunnen opereren en moet met succes kunnen concurreren met olieproducten uit andere landen op basis van kwaliteit, service en prijs. In de visie van De Ruiter is het huidige aantal van circa 120 raffinaderijen in Europa nog te veel. Hij onderscheidt bij de raffinaderijen die over zullen blijven twee categoriën: 'centres of excellence' - zeer complexe raffinaderijen, die met gebruikmaking van de nieuwste technologieën als Hycon uiterst flexibel kunnen reageren op snelle veranderingen in vraag en aanbod - met daarnaast enkele raffinaderijen voor lokale markten, die gebruik kunnen maken van logistieke en andere voordelen ter plaatse. Hoewel de Europese raffinage-industrie de laatste jaren al heel wat moeilijke beslissingen heeft moeten nemen en er in de toekomst nog vele te wachten staan, is dat in de ogen van de Groepsdirecteur geen reden tot pessimisme. Integendeel. De toekomst bergt grote beloften in zich voor de industrie en voor die spelers die bereid zijn om in die toekomst te investeren.

VLOOTCIRCULAIRES

2379	27.05.86	Opsturen journalen (PCOR)
2380	28.05.86	Scheepsjournalen
2381	29.05.86	Organisatie-aanpassing DFM (PCOR)
2382	29.05.86	Aanstellingen (PCOR)
2383	30.05.86	Koersen (PCOR)
2384	05.06.86	Safetygram No. 15 (PCOR)
2385	16.06.86	Veiligheidsplan 1986
2386	10.06.86	Wijziging antwoordnummer (PCOR)
2387	11.06.86	Helmen met vaste gehoorbeschermingskappen

Ogen-/orenpapieren SGO-ers

Gebleken is dat niet alle SGO-ers ervan op de hoogte zijn over welke geneeskundige verklaringen voor het gezicht- en gehoororgaan zij momenteel dienen te beschikken. Dit is niet zo verwonderlijk omdat dit al verscheidene keren is gewijzigd. Sommige SGO-ers nemen het zekere voor het onzekere en laten zich voor zowel stuurman als werktuigkundige keuren. Tegenwoordig is echter bezit van de witte ogen- en orenpapieren als stuurman (respectievelijk ZD en HD-1) voldoende, zodat u slechts deze hoeft aan te schaffen als de geldigheidsduur van uw keuringspapieren verloopt.

Vergeet u niet de oplossing van de veiligheidsprijsvraag in 'Schip en Ka' van mei 1986 in te sturen? Tot 15 augustus a.s. krijgt u daartoe de gelegenheid.

Sociaal Jaarverslag

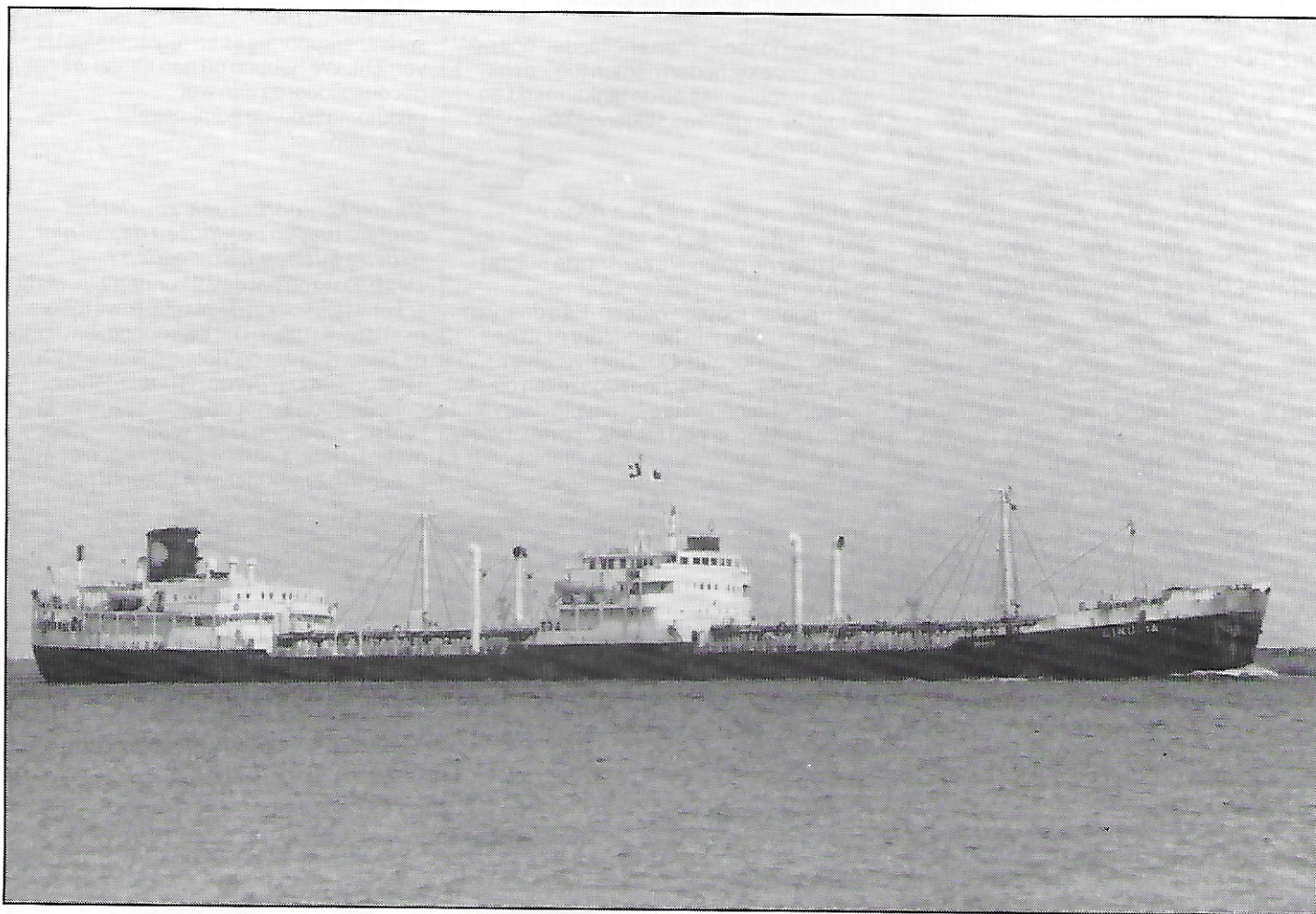
Het Sociaal Jaarverslag over 1985 ligt voor u klaar. Even een telefoontje naar de redactie van 'Schip en Ka' (010-4071826) en een exemplaar wordt u per omgaande toegezonden.

Busker vice-voorzitter KNRV

Tijdens de algemene ledenvergadering van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging op 11 juni jl. is de heer M. A. Busker benoemd tot vice-voorzitter.

Voorzitter van de KNRV is de heer H. Rootliep van de Koninklijke Nedlloyd Groep N.V.

De 'Cinulia', het oudste schip van onze maatschappij (en waarschijnlijk tevens het meest bejaarde grotevaart-schip in de Nederlandse Koopvaardijvloot) is voor sloop verkocht. De tanker werd in 1955 gebouwd bij de Scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam en heeft een draagvermogen van 13.656 ton. De 'Cinulia' is verkocht aan een Indonesische scheepssloperij. Het is voor het eerst dat dit land een schip van een dergelijk formaat voor sloop aankoopt. Tot dusver waren de sloopobjecten maximaal 5 à 6000 ton.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Per 16 juni 1986 zijn de vier telefoonnummers voor scheepsinformatie vervallen, hiervoor in de plaats is één telefoonnummer gekomen, bestemd voor informatie over scheepsbewegingen van alle schepen:

010-4071854



ORGANISATIE-AANPASSING FLEET MANAGEMENT

Met ingang van 15 juni 1986 heeft een organisatie-aanpassing plaatsgevonden van de afdeling Fleet Management (DFM). Het nieuwe organisatieschema treft U aan op een van deze pagina's. De aanpassing is gedaan in verband met de huidige omstandigheden en toekomstige ontwikkelingen in onze bedrijfstak. Onlangs had de redactie een gesprek met hoofd Fleet Management, de heer G. Veldt. Aan de hand van hetgeen hij vertelde leest U hieronder het hoe en waarom van de organisatie-aanpassing en wat onze Fleet Manager er mee wil bereiken.

Wat is de aanleiding geweest van deze aanpassing?

DFM: 'Wel, de aanleiding van de organisatie-aanpassing van de afdeling DFM vormde o.a. het besprokene tijdens een bijeenkomst van het Management Team van STBV in december 1984. De afdelingshoofden hebben toen een aantal ideeën aangedragen om tegen de achtergrond van de toen geldende economische situatie te komen tot een meer flexibele en slagvaardige organisatie. Ook ik heb toen de draad opgepakt en gedurende de periode januari tot en met april 1985 heb ik met de sectiechefs en hun mensen voorstellen besproken voor een organisatie-aanpassing, enerzijds op korte/middellange termijn, anderzijds op wat langere termijn. Ik heb toen van alle gesprekken en discussies, die in allerlei werkstukken zijn vastgelegd, een soort eindwerkstuk gemaakt. Vervolgens heb ik daar een aantal elementen uit meegenomen als onderdeel van wat we in de loop van 1985 en 1986 de overlevingsstrategie zijn gaan noemen. Hierbij wordt uitgegaan van een vlootbestand bij STBV van ongeveer 20 schepen of minder tegen een walbezetting van zeg twee man per schip. Toen al was duidelijk dat we als (DFM) organisatie – naast kleiner – ook flexibeler moesten worden. Nu in Shell erg actueel.'

Daarmee doelt u op de filosofie die in Shell Nederland is ontstaan en waar de heer Helfrich in z'n nieuwjaarsspeech over sprak?

DFM: 'Precies. Dat houdt in,

veranderingen in de organisatiestructuur, veranderingen in de werkmethoden en ons aanpassen aan de veranderingen in de wereld om ons heen. Een plattere organisatie met een grotere mate van zelfstandigheid van mijn medewerkers maar . . . wel met z'n allen als team in goed overleg de dingen doen die we moeten blijven doen! In aanvulling hierop moest het beleid van de DFM-organisatie zoals dat begin 1982 werd geïntroduceerd en voortreffelijke resultaten heeft opgeleverd – de operationele kosten per schip bijvoorbeeld vertoonden een duidelijk dalende lijn – worden aangepast.

Ontwikkelingen komen sneller dan ooit op ons af, onzekerheden nemen toe – denk aan de turbulenties op de tankermarkt en de helaas sinds 1985 stijgende kostenlijn weer ombuigen.'

Kunnen we daar wat aan doen?

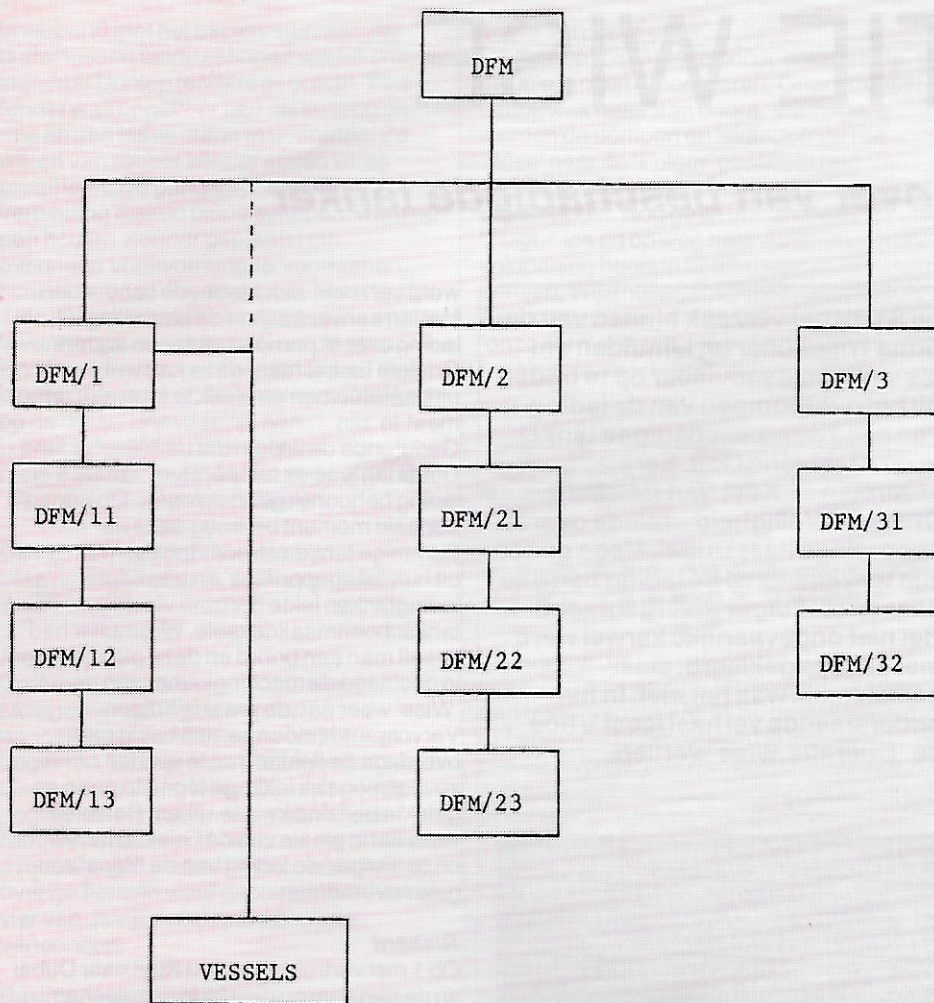
DFM: 'Ja natuurlijk, om te trachten die lijn weer naar de positieve kant om te buigen heeft het management een aantal maatregelen moeten nemen. Eén daarvan is de verhuizing van het kantoor naar een goedkopere locatie. Ook het overgaan naar Indonesische scheepsgezellen op een aantal schepen is een gevolg daarvan. Daarnaast zijn er nog steeds operationele kosten die beïnvloedbaar zijn. Denk b.v. aan de introductie van de 5-jarige

dokcyclus voor 15 schepen, de nog steeds te grote voorraden van sommige reservedelen, nog kritischer kijken naar kosten van certificaten, contracten, lokale aankopen, enz. Volgens onze doelstelling om naar een kleinere organisatie te gaan en thans, door de verhuizing over minder beschikbare ruimte beschikken, was het noodzakelijk het DFM-beleid ook hier aan te passen. Dat zal b.v. leiden tot minder bezoek van de zeevarenden aan kantoor, minder papertoestanden, de mogelijke franje eraf knippen. In dat verband profiteren we van het werk dat in de afgelopen jaren door de verschillende Task Forces (dokken, continuïteit, scheepsrapportages en reglementen) is verricht. We hebben nu een aantal vrijwel geconsolideerde dan wel geautomatiseerde administratieve systemen.'

Minder kantoorbezoek, zou dat het contact tussen de vloot en de wal niet nadelig kunnen beïnvloeden?

DFM: 'Dat zou het geval kunnen zijn. Maar er komt iets voor in de plaats. Ik wil meer naar de werkplek. Dat wil zeggen, het ligt in de bedoeling dat de vlootinspecteurs vanaf 1987, veel meer dan in het verleden gebeurde, de schepen gaan bezoeken. Wat mij voor ogen staat: minimaal twee maal per jaar. En dan bij voorkeur niet alleen in havens hier of in Europa, maar





DFM/1 - Operations/New Construction
 DFM/11 - Operations support unit
 DFM/12 - Operations adm. unit (certificates)
 DFM/13 - Catering

DFM/2 - Safety, Performance Appraisal and Computer Applications
 DFM/21 - Safety
 DFM/22 - Performance Appraisal/Fuel economy/Projects
 DFM/23 - Ship's Computer Applications and Maintenance

DFM/3 - Drydocking
 DFM/31 - Planning
 DFM/32 - Execution

korte tijd meevaren of op een plaats waar het schip wat langer ligt, zoals tijdens het uitvoeren van reisreparaties. Bovendien wordt het kantoorbezoek niet gestopt, gezagvoerders willen we blijven zien, hoofdwerktuigkundigen en eerste stuurlieden op selectieve basis en natuurlijk blijft de deur open voor iedereen die ons wil zien of spreken.'

Wat zijn de consequenties voor de DFM-organisatie?

DFM: 'We hebben geïnventariseerd wat de consequenties zullen zijn. Met een steeds minder aantal mensen moet een bepaald arbeidsvolume worden verzet. Dat vraagt geen strakke organisatie-afbakening maar zoveel mogelijk integratie, kruisbestuiving, flexibiliteit en overleg. We moeten zoveel mogelijk de routinezaken terugdringen door het toepassen van de informatietechnologie, de computer. Meer dan ooit moeten we mee veranderen met de veranderingen om ons heen, dus kijken naar de markt (de klant), kijken naar de technologie die ons ter beschikking staat

en kijken naar de maatschappelijke ontwikkelingen. Zoals mijn collega Van Dalen meermalen heeft gezegd: 'Je moet je niet alleen steeds afvragen of je de dingen goed doet maar ook of je de juiste dingen doet'. Voortdurend creatief denken. Bij een meer flexibele organisatie en vermindering van mankracht hoop ik in de nabije toekomst gebruik te kunnen maken van wisselfuncties. Junior officieren en SGO's voor bepaalde tijd op kantoor tewerkgesteld. Ze doen ervaring op in de walorganisatie, weten hoe wij denken en hoe wij tegen de vloot aankijken. Andersom maken wij weer gebruik van hun ervaring. Het principe van wisselfuncties is overigens niet nieuw, wij kennen dat al jaren.'

Hoe ziet de uitvoering van het veranderde DFM-beleid er uit?

DFM: 'Wel, het aangepaste organisatie-schema laat dit zien. De vroegere sectie-aanduidingen DFMO, DFMD, DFMS en DFMP zijn inmiddels vervallen. Daarvoor in de plaats zijn gekomen:

DFM/1 - Operations
 DFM/2 - Safety, Performance Appraisal and Ship's Computer Applications
 DFM/3 - Drydocking.
 Zoals bekend bestond Operations al. De coördinatie komt in de nieuwe opzet te berusten bij vier daartoe aangewezen vlootinspecteurs die, ieder over een tijdvak van vier maanden roulerend, aan DFM rapporteren. Er is een schijf verdwenen en bij afwezigheid - denk aan dat meevaren - kan de eerstvolgende inspringen en is in tegenstelling tot voorheen redelijk vertrouwd met alle schepen. DFM/2 heeft een wat andere functie gekregen dan de vroegere sectie Services (dienstverlenend). Weliswaar adviserend (b.v. veiligheid, beheersovereenkomsten) maar heeft daarnaast een controlerende functie gekregen. Ik vergelijk het opereren van een vloot wel eens met een procesregelkring met een instelwaarde (normen) en gemeten waarde (resultaten). Het eindproduct is een goed functionerend schip tegen een prijs waarmee we op de markt kunnen blijven. Normen voor veiligheid, brandstofverbruik/snelheid, budget (kosten), overwerk, smeerolie/waterverbruik, ladingverlies enz., wordt door DFM/1, waarvan een aantal in overleg met de schepen en Londen, vastgesteld. De van scheepszijde of andere bronnen verkregen resultaten, worden door DFM/2 verwerkt (met behulp van de computer) en indien afwijkingen optreden, na analysering, teruggekoppeld naar DFM/1. Laatstgenoemde sectie gaat er daarna mee naar de vloot. Het is en blijft een voortdurend bijsturen, want al deze beheerszaken kun je vertalen in geld en het is voor ons van levensbelang om bij wijze van spreken elke dag te weten waar je geld blijft.'

Heeft DFM/2 nog meer taken?

DFM: 'DFM/2 heeft de opdracht gekregen om voor de schepen een computerbeleidsplan te ontwikkelen. De bedoeling van dit plan is dat we stap voor stap de verdere computerisatie aan boord van de schepen introduceren. Ik stel mij voor dat we dit, parallel aan de kantoorautomatisering, ook voor de schepen doen, zodat via de sateliet beide systemen gekoppeld kunnen worden. Op de 'Niso' werd indertijd een proefproject begonnen met een boordcomputer. Nu zijn er al acht schepen mee uitgerust. En wat ik al eerder zei, uitgangspunt van computerisatie is om de routinematige handelingen terug te dringen. Dat geldt voor het schip maar evenzeer voor de walorganisatie. We zijn nog steeds betrekkelijk traditioneel ingesteld . . .'

De taak van DFM/3 blijft dezelfde als voorheen?

DFM: 'Dat is zo, alhoewel het duidelijk zal zijn dat de introductie van de 5-jarige dokcyclus van invloed zal zijn op het werkpakket. Op termijn zal deze sectie dan ook geleidelijk worden geïntegreerd in Operations. Kortom het worden kleiner, en terecht. Tot slot: het beleidsplan 1990 voorziet ook in het zo goed en efficiënt mogelijk benutten van de aanwezige mankracht. Op de vloot is genoeg potentieel wat we kunnen gebruiken, daar waar dat nodig mocht zijn.'

OPERATIE WISE

'Fulgur neemt lading over van beschadigde tanker

Dat Shell Tankers B.V. niet alleen lading vervoert van A naar B en vervolgens in C een nieuwe lading oppikt voor aflevering in D werd onlangs weer eens duidelijk aangetoond. We zijn 'van alle markten thuis'. Onze maatschappij stelt mensen ter beschikking voor offshore-projecten, doen veiligheidsonderzoeken bij andere Groepsmaatschappijen, lenen officieren uit voor tijdelijke tewerkstelling bij andere rederijer, kortom we zijn uitgegroeid tot een internationaal opererend service-verlenend bedrijf. In april jl. kwam

bij STBV het verzoek binnen van de firma Wijsmüller uit IJmuiden om als veiligheidsadviseur op te treden bij het overpompen van de lading van een zwaarbeschadigde tanker in de Arabische Golf. Eerste stuurman F. Kuyt van de sectie DFMS/3 – Veiligheid – reisde daarop spoorslags naar Dubai. Mede onder zijn toezicht werd de lading benzine naar onze 'Fulgur' overgebracht. Het niet ongevaarlijke karwei werd met succes geklaard. Maar gemakkelijk was het niet. In het onderstaande verhaal leest u hoe de 'Operatie Wise' verliep.

werd verzocht zich hiermede te belasten. Het lag aanvankelijk in de bedoeling de lading over te pompen naar een andere Griekse tanker maar deze had wat uitlosp Problemen en bleek te krap aan de maat te zijn.

Gedurende de weken dat de 'Wise' in Dubai lag was de temperatuur van de lading behoorlijk gaan oplopen. Op een bepaald moment bedroeg deze 28 °C. Sommige tanken stroomden dan ook over uit hun 'ullagepoortjes' en uit andere ladingtanks lekte benzine via de tankschoonmaakdeksels. Wijsmüller had twaalf man aan boord en deze ploeg was er in geslaagd de machinekamer van de 'Wise' weer aan de praat te krijgen. Vervolgens hielden ze zich bezig met overdags de dekken nat te spuiten om zoveel mogelijk lekkage tegen te gaan en gelekte benzine kwijt te raken. Besloten werd dat in plaats van de Griekse tanker onze 'Fulgur' de lading van de 'Wise' zou gaan overnemen.

Risikant

Op 1 mei vertrok stuurman Kuyt naar Dubai en de dag daarop ging hij in gezelschap van senior berthing master H. Hopman van Wijsmüller, een surveyor van de Salvage Association, een adviseur van de P & I Club (ladingverzekeraar), een vertegenwoordiger van de eigenaar van de lading (Exxon) en enkele anderen naar de 'Fulgur', ongeveer zeven mijl ten Noordwesten van Dubai. Vervolgens werd de 'Fulgur' met behulp van twee havensleepboten langs de 'Wise' gebracht. Deze operatie was nogal riskant omdat geen vonkvorming mocht ontstaan

Links de 'Wise' en rechts de 'Fulgur'



Uitwendig was aan de 'Wise' niet veel schade te zien

Ogenschoonlijk onbeschadigd lag de 'Wise' bij Dubai voor anker. Toch was de 30.000 ton draagvermogen metende tanker het zoveelste slachtoffer van de nu al jaren aan de gang zijnde oorlog tussen Iran en Irak. De 'Wise', met als thuishaven Limassol op Cyprus, werd op 6 maart dit jaar beschoten door een Iraanse helikopter toen het schip op weg was van Bahrein naar Australië met een lading super en gewone benzine. Een raket drong in de accommodatie, ontplofte en richtte grote schade aan. Tevens brak brand uit. Een viertal opvarenden werd het slachtoffer van de explosie. De situatie op het schip zag er niet best uit. Met grote haast verliet de Griekse bemanning het schip. Vrij kort na de aanval kwam de in de Golf aanwezige Nederlandse bergingsfirma Wijsmüller op het ontvangen noodsein af, slaagde erin de brand te blussen en het schip op basis van 'no cure no pay' naar Dubai te slepen.

De tanker 'Wise' is de voormalige 'Messiniaki Gi', gebouwd in 1971 bij de Japanse werf Ishikawajima-Harima Heavy Industries. Eigenaar is de op Cyprus geregistreerde Tacit Maritime Company.

Daar lag dan de 'Wise', diep afgeladen en wachtend op hetgeen er verder zou gaan gebeuren. Medio april kreeg Wijsmüller eveneens het contract om het schip te lossen en 'safely afloat' op te leveren voor eventuele reparatie.

Daarna benaderde deze firma ons met het verzoek of wij een veiligheidsadviseur (stuurman) voor enige tijd ter beschikking konden stellen om toezicht te houden en adviezen te geven bij het lossen van de 'Wise'. Stuurman Kuyt



in verband met het explosiegevaar. Als buffer tussen beide schepen waren drie lagedruk Dunlop fenders gebracht. Elke fender was ongeveer tien meter lang en drie en een halve meter in doorsnee. Ze waren van rubber zonder stalen wires eromheen. De gangway, voor de verbinding tussen beide schepen, werd op een houten vlonder geplaatst om eveneens vonkvorming te voorkomen. Naast de 'Wise' lag de supply-boat 'Owen Tide II' dat als hotelschip fungeerde en tevens in geval van brand kon blussen. Een tweede supply-boat, de 'Solar Tide', bleef ook 'standby'. In geval van nood kon op de 'Wise' onmiddellijk een brandbluspomp worden gestart. Kortom, niets werd aan het toeval overgelaten. De 'Operatie Wise' moest slagen!

De algehele leiding berustte bij bergingsinspecteur A. M. Ruygrok van Wijsmüller.

Problemen

Op 3 mei was de 'Fulgur' ontballast. Lichtgewicht slangen werden aangekoppeld en het overpompen kon beginnen. Bij de eerste poging tot lossen bleek dat de slang lekte. Bij een tweede poging scheurde een aluminium flens. Nieuwe flens erop. Even later: nieuwe flens eveneens gescheurd. Bij inspectie van de overige flenzen werd geconstateerd dat er vier van de vijf eveneens scheuren vertoonden.

Besloten werd het lossen te stoppen en andere slangen uit Dubai te laten komen. Deze tien inch slangen werden daarna aangekoppeld en gestart werd met het lossen van een partij MO 30 (normale benzine). Een gelukkige omstandigheid was dat de pompkamer van de 'Wise' na de aanval intact was gebleven zodat de eigen ladingpomp kon worden gebruikt. Enkele uren later werd een tweede slang aangekoppeld voor het verpompen van MO 45 (superbenzine). Wie wellicht denkt dat de losoperatie verder gladjes zou verlopen heeft het mis. Het oorspronkelijke losplan moest – na het aankoppelen van de tweede slang – worden gewijzigd omdat alleen al bij het goedzetten van de pompkamer afsluiters er een stroom benzine uitkwam.

De gasconcentratie in de pompkamer liep snel op. Deze pomp kon daardoor niet worden gebruikt. Nog een ander 'probleempje' deed zich voor. De stang van de afsluiter van tank 7 aan bakboord was gebroken. De inhoud van deze tank werd daarop via een draagbare hydraulische pomp leeggehaald en naar een andere tank verpompt. Toen deze bijna leeg was, op zo'n 60 centimeter na, ontdekte men dat de stang vlak onderdeks was gebroken. Na een provisorische reparatie kon de tankafsluiter later alsnog worden gebruikt. Het laatste restje lading kon toen ook worden uitgelost.

Geslaagd

De volgende dag, 4 mei, ging het werk normaal door. Het drainen ging boven verwachting goed. Bij de 'gassige' lading had dit zeker problemen kunnen geven. Een dag later was de partij MO 30 gelost en diezelfde dag was ook alle MO 45 aan

boord van de 'Fulgur'.

De daaropvolgende tankinspectie leerde dat alle tanken droog waren. Geen druppel lading was meer aan boord. Vervolgens werden de pompen en leidingen van de 'Wise' naar de 'Fulgur' gespoeld met zeewater en daarna werden de slangen afgekoppeld. Nog geen uur later was de 'Fulgur' los en op weg naar Australië. Grote voldoening heerste bij alle betrokken partijen, Wijsmüller, P & I Club, Salvage Association en niet in de laatste plaats bij 'onze man', Floor Kuyt. In het bergingscontract stond dat de 'Wise'

'safely afloat' moest worden opgeleverd. Aan deze voorwaarde werd voldaan door het schip na vertrek van de 'Fulgur' gasvrij te maken, zodat er niets meer kon gebeuren.

De 'Operatie Wise' was volledig geslaagd!

Redactie: Met dank aan 1e stuurman F. Kuyt voor de gegevens voor het artikel en de foto's

SALTOS kreeg veiligheidstrofee

Tijdens een bezoek op 31 mei 1986 van Shell-projectmanager Mr. C. A. Morgan aan boord van de SALTOS, gestationeerd in Tarfaya, Marokko, heeft de uitreiking plaatsgevonden van de veiligheidstrofee 1985.

In aanwezigheid van het voltallige scheepspersoneel, maar ook in bijzijn van diverse autoriteiten benadrukte de heer Morgan in zijn speech dat veiligheid een zeer belangrijk gegeven is waar eenieder bewust van dient te zijn. Hij noemde de namen van de officieren en Spaanse bemanning, die in 1985 dienst hebben gedaan aan boord van de SALTOS en vestigde de aandacht op het feit, dat de SALTOS een geheel ander soort werk aflevert, dan normaal bij Shell Tankers de gewoonte is.

Met name zij genoemd: exploratiewerkzaamheden ten behoeve van de mijn, het leggen van boeien in zee, het onderhoud van het wagenpark, werkzaamheden in de diverse meteorologische waarnemingsstations verspreid in de woestijn, zeeonderzoek met de motorboot, het redden van schipbreukelingen en het met succes bestrijden van een brand in Tarfaya. Bij deze specifieke zaken is de veiligheid nooit uit het oog verloren.

De heer C. A. Morgan feliciteerde het schip met het bereikte resultaat en hoopte op voortzetting: ongeval-vrij te blijven.

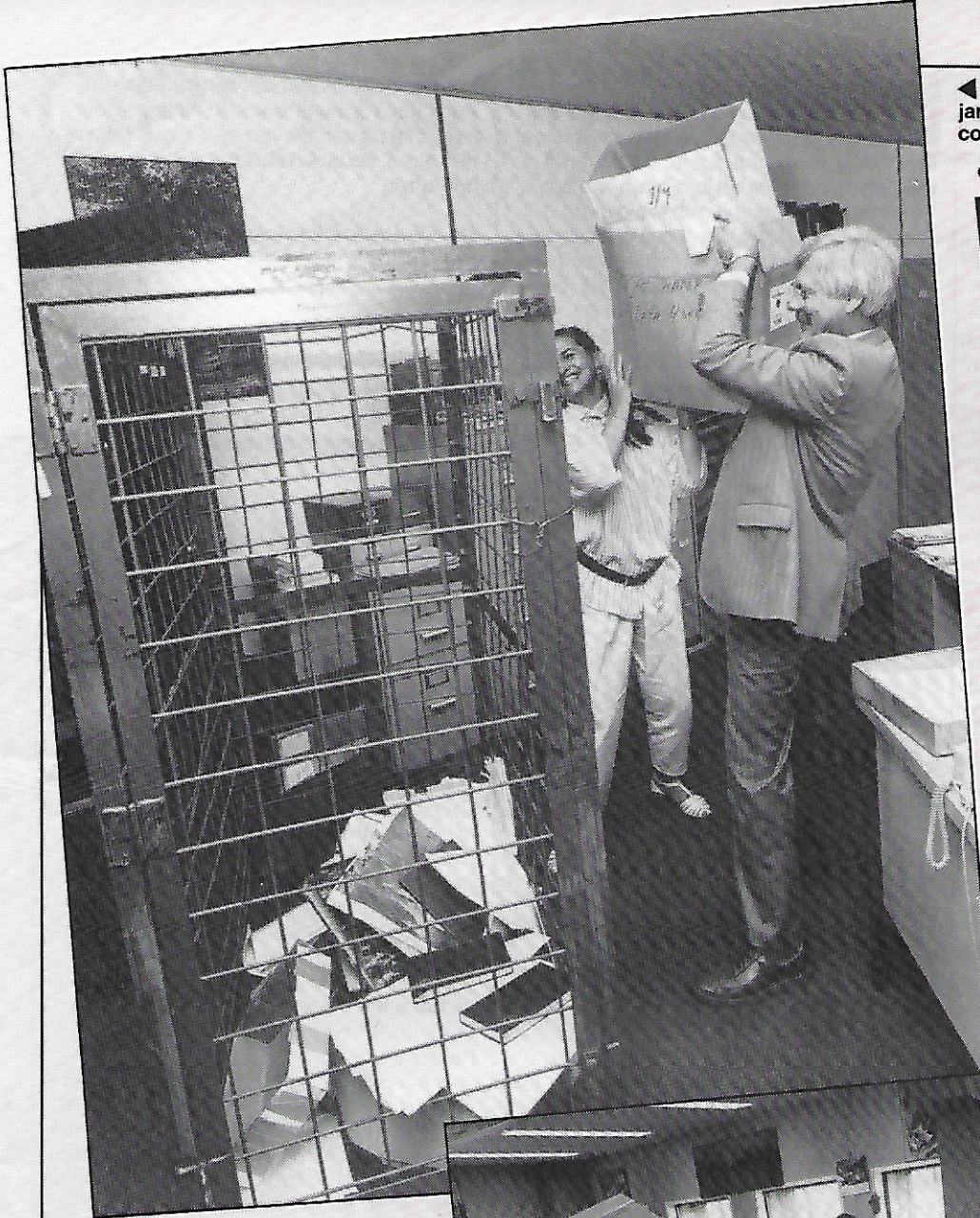
Vastentijd

De vele aanwezige gasten, waaronder de 'Kopstukken' uit de omliggende omgeving: De kaliefa (burgemeester), de gendarmerie, de politie, de douane, de havenmeester, directeuren van de plaatselijke school en bedrijfsleven hieven het glas, na de overhandiging van de veiligheidstrofee. Mede door de uitstekende verzorging door de Spaanse opvarenden werd volop genoten van de hapjes en de saté's. Een bijzonderheid was evenwel, dat de uitreiking plaatsvond tijdens de 'vastentijd', hetgeen inhield, dat het de plaatselijke bevolking verboden was om overdag iets te eten of te drinken. Toen dan 'eindelijk' de zon onder de horizon verdwenen was, konden we constateren, dat vele Marokkanen met smart op dit moment hadden gewacht, met als gevolg dat men in snel tempo zoveel mogelijk at van de door de SALTOS gepresenteerde hapjes. Na afloop ging dan ook eenieder VOL-daar naar huis...

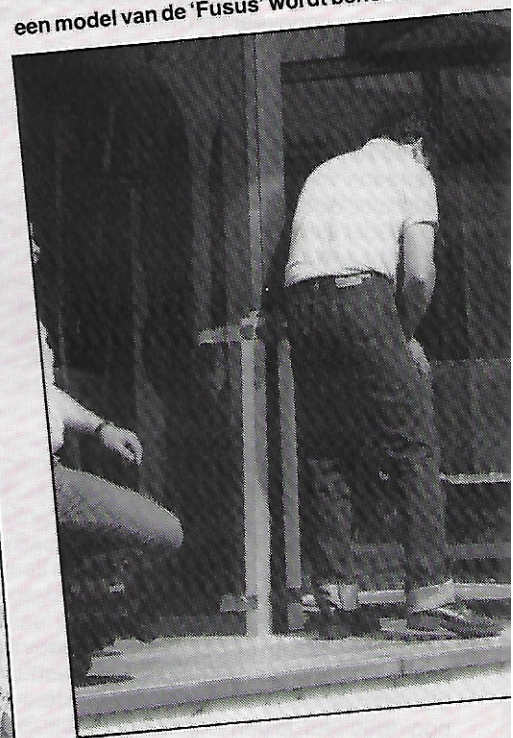
Red.: Met dank aan stuurman D. J. Mittelmeijer voor het maken van dit verslag.

Mr. Morgan (links) in gesprek met een aantal plaatselijke autoriteiten, in het midden bevelvoerend officier D. J. Mittelmeijer.





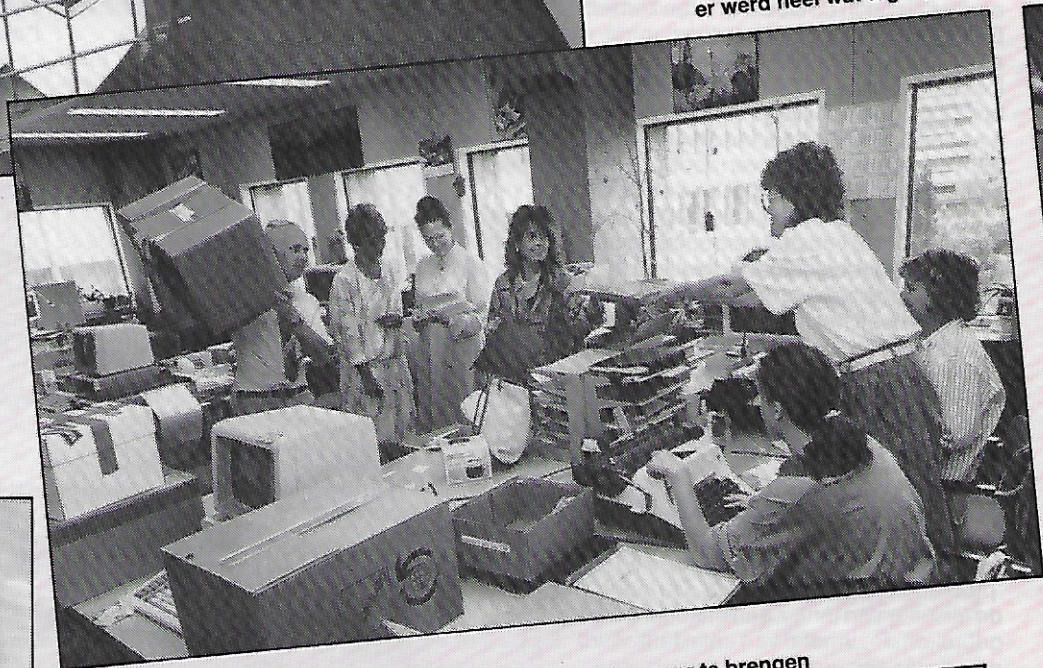
◀ jarenlang bewaard en nu in de oudpapier-container.
een model van de 'Fusus' wordt behoedzaam de n



SHELL TANKER

er werd heel wat afgesjouwd

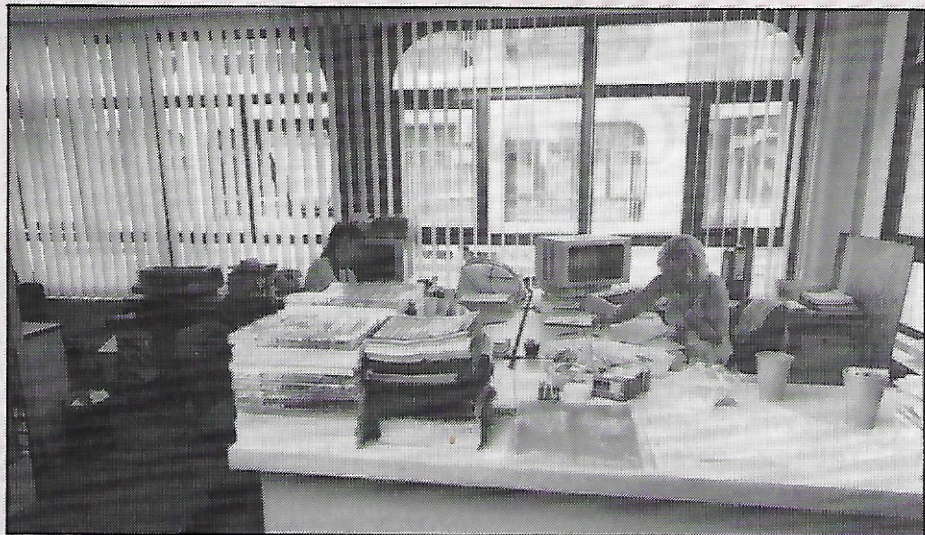
wéér een vracht voor de Folkert
Elsingstraat



een vloot verhuishagens was nodig om alle spullen over te brengen

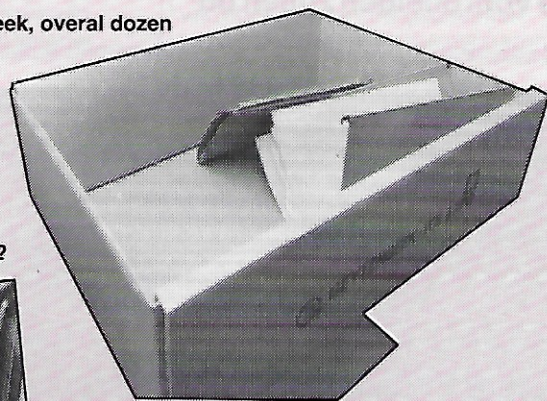


...we haven binnengeloost



de receptiebalie ziet er nog wat rommelig uit

waar je ook keek, overal dozen



S VERHUISDE . . .

hoe krijgen we het allemaal op orde?



even wat normale werkzaamheden, daarna
weer door met uitpakken

EEN DIPLOMAAT MET PENSIOEN

Op 3 juni jl. nam Hans Verbaas, chef DFMS, temidden van vele collega's en relaties, afscheid om samen met zijn echtgenote van een alleszins verdiend pensioen te gaan genieten. 'Een geboren diplomaat', noemde directeur Busker hem en aan de hand van enkele voorbeelden zullen de

aanwezigen deze constatering zeker hebben kunnen bevestigen. Ruim dertig jaar heeft Verbaas, zowel in vloot- als in waldienst bij Shell Tankers gewerkt. 'Je kunt terugzien op een mooie en rijk geschakeerde carrière', aldus Busker.



Opvallende dingen

Van de bergartillerie in het voormalig Nederlands Indië via een loopbaan als nautisch officier op de vloot naar een leidinggevende functie op kantoor. Zo verliep in het kort de carrière van Hans Verbaas. Maar er gebeurden heel wat opvallende dingen gedurende die periode. Na zijn jeugd in de Gordel van Smaragd te hebben doorgebracht verscheen de jonge Verbaas in 1955 op kantoor om te vragen of er op de vloot emplooi voor hem was. Op het beoordelingsformulier van destijds stond dat hij 'redelijk oprecht' overkwam dus hij werd aangenomen als vierde stuurman op de 'Korenia'. Hij maakte de snelle ontwikkelingen in de tankvaart van zeer dichtbij mee: van de 18.000 tons 'Korenia' naar de 200.000 tonner 'Macoma'.

Hans Verbaas verstond de kunst om op te vallen. Sommige incidenten zijn destijds opgetekend en zodoende voor het nageslacht bewaard gebleven. Busker

noemde een voorbeeld. 'Er was een rapport van Hans opgemaakt omdat hij in plaats van met kniekousen met sokken op wacht was verschenen. Dat kon natuurlijk niet. Maar als verweer voerde hij aan dat hij om medische redenen sokken moest dragen. Een diplomatiek antwoord . . .' Maar Verbaas viel natuurlijk ook op door andere dingen. Hij was bij voorbeeld één van de eerste veiligheidsofficieren en deed het in die functie zo goed dat hij daarna met de opleiding van veiligheidsofficieren werd belast. 'Een prima promotie', zei Busker.

Gezagvoerder

Een monumentaal gebeuren vormde zijn aanstelling tot gezagvoerder in juni 1977. Ruim een jaar later raakte hij in Engeland betrokken bij een incident op de 'Khasiella'. Er was wat olie in het water terechtgekomen. Een vrouwelijke magistraat veroordeelde hem tot een forse boete maar na een diplomatiek babbeltje wist hij het te betalen bedrag tot een minimum te beperken. Busker vermoedde

dat hij bij deze dame z'n nood had geklaagd over de (vermeende) slechte betaling van de gezagvoerders bij Shell Tankers . . .

In maart 1980 kwam Verbaas in permanente waldienst en Busker had het een groot genoegen gevonden om langdurig met hem te mogen samenwerken. Steeds kwam in de toespraak de diplomatieke inslag van Hans naar voren. 'De laatste jaren fungeerde je als een soort minister van Buitenlandse Zaken van Shell Tankers', aldus Busker. 'Je onderhield vele contacten met overheidsinstellingen, Redersvereniging, het Londense kantoor, enzovoort. Samenvattend kun je terugkijken op een mooie carrière.'

Als tastbare herinnering aan het afscheid en de bij STBV doorgebrachte tijd bood onze directeur hem enkele cadeaubonnen aan, vergezeld van een boek met handtekeningen en enkele afscheidstelegammen van de vloot. Hij dankte Hans voor hetgeen hij voor STBV heeft gedaan en wenste hem het allerbeste voor de toekomst.

Nieuwe fase

Nu was de beurt aan de afscheidnemende om achter het spreekgestoelte plaats te nemen. Allereerst dankte hij Busker voor diens lovende woorden. 'Er is inderdaad heel wat gebeurd vanaf het moment dat ik de knop van de deur pakte om binnen te komen tot het moment van weggaan. De rode Shell-schelp werd een gele. Shell Tankers N.V. werd een B.V. Ik ben twee keer met het kantoor verhuisd, bijna drie keer . . . Ik heb aan beide zijden van de tafel gezeten, heb veel contacten met de buitenwacht gehad. Ik moet zeggen dat mijn tijd bij Shell zeer verhelderend heeft gewerkt'. Hij ging verder met te zeggen dat z'n pensioen een nieuwe fase in z'n leven voor hem inluidde. 'Ik zet nu de eerste stap op de nieuwe weg die voor mij ligt'. Hans dankte iedereen voor de goede en vooral prettige samenwerking. 'De opkomst vandaag overtreft mijn stoutste verwachtingen'. Ook dankte hij een ieder voor het cadeau.

'Ik wens iedereen op zee en aan de wal het allerbeste en ik hoop dat het Shell Tankers goed mag gaan.'

Collega's, vrienden, ook reeds gepensioneerd, U allen hebben mijn afscheidsreceptie tot een vriegdevolle gebeurtenis gemaakt. Hierbij wil ik ook degenen die ik niet persoonlijk de hand heb kunnen drukken, mede namens mijn vrouw en kinderen, heel hartelijk bedanken. Voor de toekomst het allerbeste toegewenst en tot ziens.

Hans Verbaas

Collega Kik richt z'n toekomst op veiligheid

Er bestaan in de provincie Zeeland twee plaatsen met dezelfde naam:

Serooskerke. En dat geeft wel eens verwarring. Zelf werden we hierop tijdig attent gemaakt toen we onlangs op bezoek gingen bij Shell Tankers-collega M. Kik. Vorig jaar augustus keerde hij met z'n gezin in Nederland terug na een verblijf van zes jaar op Curaçao. Sindsdien heeft hij in zijn vrije tijd niets anders gedaan dan studeren. Op 21 en 22 mei jl. deed hij z'n theorie voor C1 en kort daarvoor deed hij examens om de studie Middelbaar Veiligheidskundige af te ronden. Voor zover bekend is hij momenteel de enige bij onze maatschappij die deze schriftelijke veiligheids cursus heeft gevolgd. En het was met name deze voor een scheepswerktuigkundige ietwat ongewone studie die voor ons de aanleiding vormde om Rinus Kik eens te gaan opzoeken in het stille en prachtig gelegen Serooskerke op Schouwen Duiveland, niet ver van Zierikzee.

Terug in Nederland

Dat twee plaatsen met dezelfde naam soms tot misverstanden kan leiden ondervond ook de familie Kik. De vanuit Curaçao opgestuurde spullen werden prompt naar de verkeerde plaats gebracht, Serooskerke op Walcheren. Maar de vergissing werd snel bemerkt en al bijna een jaar wonen ze nu in een mooi huis omringt door een grote tuin. 'We hebben het hier prima naar ons zin', zegt mevrouw Kik 'wat we allemaal erg missen is de Curaçaosche zon'. Maar er was die maandag, tijdens ons bezoek, gezorgd voor een wolkeloze hemel en de tuin was daarom een uitgelezen plek om wat meer aan de weet te komen over de schriftelijke PBNA-cursus Middelbaar Veiligheidskundige.

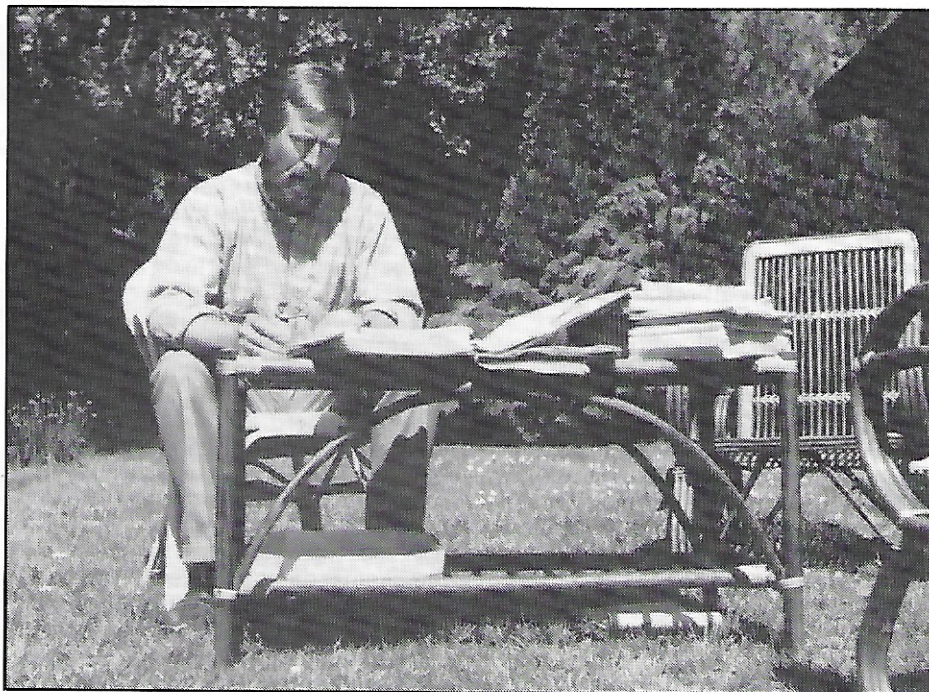
'Ik ben eigenlijk op het idee gebracht door een aankondiging in 'Schip en Ka' van pakweg een dik jaar geleden. Daar werd ik op het bestaan van zo'n cursus geattendeerd. Ook tijdens een gesprek op kantoor, tijdens verlof, raakte ik overtuigd van het grote nut ervan en zo besloot ik deze studie op te pakken'. Vooral voor zeevarenden en in het buitenland tewerkgestelde mensen is een schriftelijke cursus ideaal. Je kunt zelf je tempo bepalen. Dat kan in twee richtingen: minder snel en accelererend. Wel, collega Kik zette er vaart achter. Normaal gesproken duurt deze cursus ongeveer twee jaar en hij deed er twaalf maanden over. (deel I en II tezamen)

Door zijn werkzaamheden op Curaçao raakte collega Kik nauw betrokken bij het veiligheidsgebeuren. In een groot bedrijf

als de terminal op Curaçao was (met de nadruk op was want, zoals bekend, zijn de Shell-activiteiten aldaar beëindigd) gebeurden er helaas wel eens ongevallen. Ongevallen die verwondingen van personeelsleden tot gevolg hebben. Ook ongevallen met materiële schade, groot of klein. De functie van Rinus Kik bij Curaçao Oil Terminal bracht met zich dat hij in contact kwam met allerlei overheidsinstanties, de verzekeringswereld, aannemers, milieudeskundigen, enz. Meer en meer raakte hij betrokken bij het veiligheidsbeleid van het management, de samenhang van veiligheid en welzijn. Dat geconfronteerd raken met velerlei

raffinaderij, etc.) te worden omgezet in een door de Staat der Nederlanden erkend diploma.

We blijven nog even bij het eerste gedeelte van de cursus. Deze wordt begeleid door het P.B.N.A. De cursist krijgt onderwijs op het gebied van arbeidswetgeving, ergonomie (arbeidsleer), schadelijke stoffen, techniek, scheikunde, enzovoort. Het tweede gedeelte wordt verzorgd door het Veiligheidsinstituut (bedrijfsleven/overheid). Tijdens een conferentie van een week met andere cursisten worden de deelnemers onderwezen in ongevalsanalyse, omgang en benadering van doelgroepen, beroepsethiek, probleemanalyse, het functioneren van



Rinus Kik heeft heel wat uurtjes hard studeren achter de rug.

aspecten op het gebied van veiligheid bracht hem ertoe zich door middel van een doelgerichte cursus te gaan specialiseren op dit nog grotendeels braakliggende terrein. Tot de bewuste aankondiging in 'Schip en Ka' onder zijn ogen kwam . . .

P.B.N.A.

P.B.N.A. in Arnhem, de instelling voor schriftelijk onderwijs, startte nog niet zo lang geleden met de opleiding tot Middelbaar Veiligheidskundige. De cursus bestaat uit twee gedeeltes en elk gedeelte wordt afgesloten met een onder toezicht afgenomen examen. Het eerste gedeelte bestaat uit zes à acht maanden studeren. En voor dat studeren moet wel gemiddeld 20 à 30 uur per maand worden uitgetrokken. De behaalde resultaten dienen na minimaal twee jaar aan getoonde praktijkervaring (zoals het varen op een schip, werkzaam zijn op een

veiligheidskundigen in het bedrijf. 'Een intensief programma waar we veel aan hebben gehad', aldus Rinus. 'Bovendien zijn de contacten met de medecursisten, die eveneens op het gebied van veiligheid werkzaam zijn, zeer waardevol'.

Ruime belangstelling

Gebleken is dat er bij het bedrijfsleven ruime belangstelling bestaat voor mensen met een opleiding als deze. Ingevolge de huidige wetgeving is de werkgever verantwoordelijk voor de veiligheid in het bedrijf. Ook de nieuwe arbeidswet stelt aanzienlijk hogere eisen inzake de veiligheid als voorheen. De bedrijven is het er daarom alles aan gelegen om een adequaat veiligheidsbeleid te hebben en . . . een goede uitvoering daarvan te bewerkstelligen. Het vertrouwen van de werknemers en van de klanten van zo'n bedrijf wordt er zeker door gestimuleerd. Bij grote ondernemingen als Shell wordt natuurlijk al enorm veel gedaan aan veiligheid. De motivatie bij de werknemers

ligt op een hoog peil. Rinus: 'Maar we moeten er continu aan blijven werken om deze hoge standaard te behouden'. Door de ontwikkelingen die de laatste jaren in de samenleving plaatsvinden wordt de functie van veiligheidskundige met de dag belangrijker. Arbeidstijdverkorting, deeltijdbanen en het inzetten van parttime krachten stellen hoge eisen aan de bedrijven. 'Het is een grote uitdaging voor de veiligheidskundige om samen met directie, bedrijfsgeneeskundige dienst, ondernemingsraad en andere deskundigen de veiligheid in de desbetreffende onderneming op een acceptabel niveau te brengen en te houden'.

Zelfdiscipline

De cursus vergt veel tijd en met name bij een schriftelijke studie is zelfdiscipline en doorzettingsvermogen een absolute 'must'. Rinus is blij dat hij alle gelegenheid heeft om zich volledig aan z'n studie te kunnen wijden. 'Met drie kinderen die uiteraard de nodige aandacht vragen is intensief studeren geen gemakkelijke opgave. Maar dank zij het grote begrip van mijn vrouw, die de kinderen steeds weer opvangt, lukt dat prima'. En het voordeel van een grote tuin rond het huis is dat Rinus zich in een prielachtig onderkomen terug kan trekken. Maar dat niet iedereen over zo'n mogelijkheid beschikt realiseert hij zich ten volle.

Kosten

Wat zijn de financiële aspecten van deze cursus? Hij vertelt dat het P.B.N.A. f 1.150,— rekent voor de cursus plus f 100,— aan boeken plus de portokosten voor het opsturen van lesmateriaal. Het gedeelte van het Veiligheidsinstituut kost ruim het dubbele. Shell Tankers kent een studiekostenvergoedings-regeling. Indien iemand een studie wil beginnen doet hij (of zij) er goed aan eerst hierover contact op te nemen met de personeelsafdeling op kantoor. Daar kunnen dan de financiële kanten worden besproken alsook de verlofafspraken.

En verder?

Wat denkt Rinus Kik met de verworven kennis te gaan doen? 'Wel, ik hoop het geleerde binnen de Shell Groep te kunnen gaan gebruiken. Een functie als veiligheidskundige is over het algemeen een zeer zelfstandige. Je hebt veel contacten binnen het bedrijf, van de mensen op de werkvloer tot aan het management. Nu ik nog volop in het ritme van het studeren zit ben ik van plan door te gaan met de studie Hogere Veiligheidskunde. En voordat die studie afgerond is zijn we weer een jaar of twee, drie verder . . .

Afscheid van Joop en Henk en . . . van het Shell-gebouw

Ja, daar stonden ze dan: walpersoneelsleden, een aantal vlootcollega's, vele gepensioneerden van zowel vloot als wal en enkele relaties van buiten Shell Tankers. De 12e juni jongstleden stond in het teken van afscheid nemen. In eerste instantie natuurlijk een afscheid van walcollega's Joop Ouwens (DFMD/1) en Henk Verhoef (DFP/1). Zij verlieten die dag de maatschappij met pensioen. Maar het was tevens een vaarwel aan het Shell-gebouw aan het Hofplein, de lokatie waar STBV gedurende vele jaren was gehuisvest. Eerst in de laagbouw en later in de 'toren'. Voor de laatste keer stonden ze met z'n allen in de lunchkamer op de 2e verdieping waar in de afgelopen jaren heel wat broodjes, slaatjes, toetjes, enz. waren verorberd. En . . . honderden vloot- en walcollega's zijn er uitgewuifd. Joop en Henk met hun vrienden en collega's vormden de laatste STBV'ers die gebruik maakten van de onovertroffen faciliteiten van de lunchkamer-personeel. Ongetwijfeld zullen velen gedurende de, overigens zeer gezellige receptie, met een tikkeltje weemoed hebben teruggedacht aan hun Hofplein-periode.

'Al vormt de verhuizing van STBV naar de Alexanderpolder een onderdeel van een omvangrijk bezuinigingsprogramma, toch maakt deze gecombineerde afscheidsbijeenkomst daar beslist geen deel van uit', zo verontschuldigde onze directeur, de heer Busker, zich in z'n afscheidswaard. 'Een afscheid op deze wijze geschiedt op uitdrukkelijk verzoek van de scheidenden. En we hechten redelijk veel waarde aan inspraak bij onze maatschappij . . .'. Met het vertrek van Joop Ouwens en Henk Verhoef gaat het om collega's met een respectabel aantal dienstjaren. Samen meer dan zeventig jaar. Beider dienstverloop vertoont overigens een sterke overeenkomst. Ze waren eens scheepsofficier, Joop als scheepswerktuigkundige en Henk als stuurman. Op een bepaald moment voeren ze zelfs samen op één en hetzelfde schip, de 'Taria', toentertijd het grootste schip in de Nederlandse Shell-vloot.

'Julie hebben in al die jaren, in diverse vloot- en walfuncties, alle facetten van het bedrijf meegemaakt. Genoeg om er een boek over te kunnen schrijven', zei Busker.

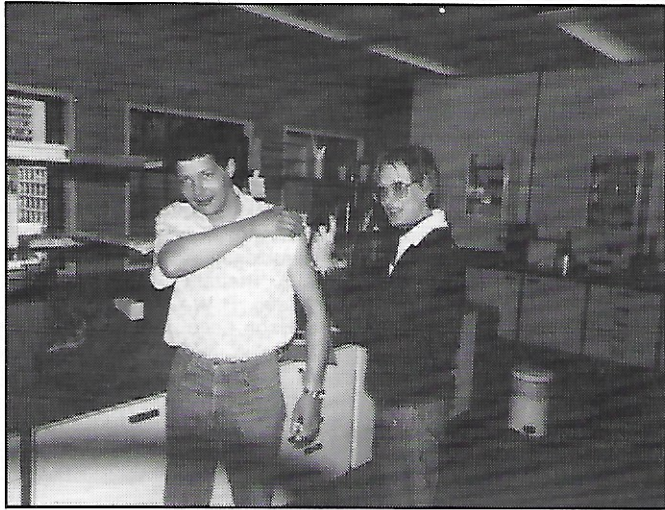
O.R.

Joop Ouwens heeft, behalve op de 'Taria', ook op andere schepen gevaren. Busker noemde er een paar: 'Malea', 'Omala', 'Antonia', 'Cleodora'. Voor de ouderen bekende namen. Het lijkt allemaal al weer zo'n tijd geleden . . . Door z'n opleiding kwam Joop bij de 'bouten- en moerenkant' van het bedrijf. Dat bleef zo, ook nadat hij naar de walorganisatie was overgeplaatst. Zelf had hij ook wel eens graag een kijkje willen nemen in de personeelshoek maar door een of andere oorzaak is dat nooit gerealiseerd. Aan de wal begon hij allereerst op de sectie 'materialen' en later ging hij over naar een technische afdeling. Hij hield zich vele jaren bezig met performance bewaking, garantieaangelegenheden, schaderegelingen, enz. Een rijke schakering aan werkzaamheden. Maar Joop's grote liefde ging vooral uit naar het O.R.-werk. Hij heeft het instituut O.R. meegemaakt vanaf het prille begin. Busker vertelde dat Joop als vervanger in de O.R. kwam. Bij de verkiezingen gooide hij al direct hoge ogen: in totaal 94 stemmen en dat was goed voor een tweede plaats op de lijst. En in die tijd waren er genoeg kandidaten voor de O.R. Joop is tot zijn pensionering lid gebleven van de O.R. en de C.O.R. Directeur Busker zegde Joop Ouwens hartelijk dank voor alles wat hij voor het bedrijf heeft gedaan en wenste hem, z'n echtgenote en overige gezinsleden het allerbeste voor de toekomst.

Ballroomdanser

Henk Verhoef monsterte in december 1954 af als 2e stuurman van de 'Aldegonda'. Op zich niets bijzonders natuurlijk, ware het niet dat even daardoor op dat schip een omvangrijke smokkelaffaire aan het licht was gekomen. Ruim een maand later, op 1 februari 1955, trad Henk in het huwelijksbootje. Busker: 'Ik vindt dat uiterst verdacht. Ook in die tijd kostte een huwelijk een boel geld'. Hilariteit in de zaal . . .

vervolg op pagina 16



Ien naar Drenthe

Na ruim 15 jaar heeft Mw. J. A. Hoosbeek-Wildschut, beter bekend als Ien van de Medische Dienst, de dienst van STBV verlaten en is naar het Noorden van ons land verhuisd. We zijn er zeker van dat niemand bij STBV zo veel collega's 'door en door' kende als zij. Op haar verzoek plaatsen wij gaarne een woord van afscheid: 't Gaat toch nog vrij plotseling, zo'n afscheid. De ene dag sta je achter de spuit en wenst je iemand 'goeie reis en tot ziens' en de volgende dag weet je dat het geen tot ziens wordt maar Drenthe. Van velen heb ik dan ook niet persoonlijk afscheid kunnen nemen. Daarom wens ik u, dit maal via ons aller 'Schip en Ka', een goeie reis en, wie weet, nog eens tot ziens! Ien Hoosbeek-Wildschut

Electronisch betalen bij Shell

Vanaf heden is het voor houders van een Giromaatpas mogelijk om bij vrijwel alle Shell-stations langs de autosnelwegen en bij een aantal Shell-stations in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag electronisch te betalen. Met deze betaalmethode, die vooral voor de particuliere automobilist van belang is, voegt Shell een dimensie toe aan haar reeds bestaand creditcardsysteem: het internationale Euroshell Service Systeem voor het beroepstransport en de Shell Card voor fletowners en lease-maatschappijen. Shell is de eerste benzinemaatschappij die deze nieuwe manier van betalen landelijk accepteert. De Giromaatpas is onderdeel van het electronische betalingssysteem van de Postbank. Door middel van een in de pas aangebrachte magneetstrip en een persoonlijk — en alleen aan de eigenaar van de pas bekende — PIN-code wordt iedere betaling

electronisch afgehandeld. Betaling via dit systeem is eenvoudig, snel en veilig. De pas kan op de Shell-stations voor betaling van alle aankopen worden gebruikt. Het ligt in de bedoeling het aantal op het systeem aangesloten Shell-stations (thans ca 100) geleidelijk uit te breiden.

HT-Roeirace 1986

Op 9 mei jl. is voor de twaalfde keer de Harlingen-Terschelling Roeirace gehouden. Wat in 1975 begonnen was met twee sloepen is thans uitgegroeid tot een machtig evenement met 58 deelnemende sloepen. Het is een spectaculaire en sportieve wedstrijd geworden.

Niettegenstaande de zware zeegang en de harde westelijke wind hebben alle sloepen veilig en in goede conditie de haven van Terschelling bereikt. De HT-roeibokaal (totaal klassement) werd gewonnen door de sloep 'Karachi' van de Hogere Zeevaartschool Terschelling. De tweede tot en met de vierde plaats werd eveneens door 'Noorderlingen' bezet, resp. Terschelling, Harlingen, Terschelling terwijl de vijfde plaats werd ingenomen door de roeiers van de Rotterdamse Havendienst. De winnaars deden 2 uur, 48 minuten en 42 seconden over het gehele traject.

Nieuwe Brochure

De ontwikkelingen op de wereldmarkten voor fossiele brandstoffen — olie, gas en steenkool — in het jaar 1985 worden op een rij gezet in de nieuwste brochure van de 'SBS'-serie. Belangrijke feiten die in de brochure genoemd worden zijn de daling van de totale wereldproductie aan ruwe olie en aardgascondensaten, de drastische teruggang van het

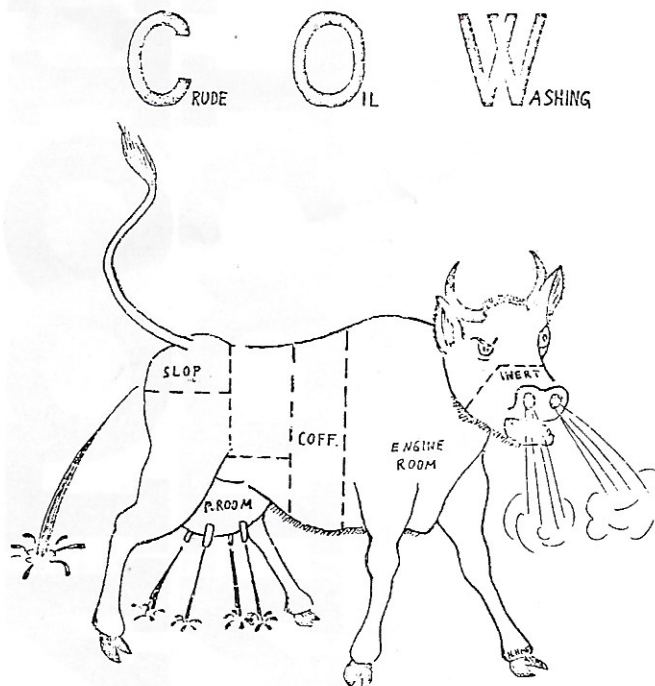
aantal tankers en bulk-carriers (165 schepen minder over de gehele wereld); de daling — in dat jaar nog wèl! — van de olie-export van de OPEC met bijna elf procent; de verdere afnemering van de primaire destillatiecapaciteit in de wereld; een stijging van vier procent in het wereldverbruik van aardgas en een stijging van de wereldwijde steenkoolproductie met ongeveer vijf procent. De brochure geeft ruim de helft van de informatie in de vorm van tabellen, waaruit de verschillen ten opzichte van 1984 snel kunnen worden afgelezen. Exemplaren van de brochure zijn naar de schepen verzonden.

Cursus Scheepvaartkunde

De Academie Nautisch Onderwijs Rotterdam organiseert van 8 september tot en met 3 oktober 1986 en bij

volgende aanmelding van 19 januari tot en met 13 februari 1987 een cursus Scheepvaartkunde. Deze zullen worden voorafgegaan en worden gevolgd door een 2-weekse cursus Radarnavigator. De cursus Scheepvaartkunde is bestemd voor bezitters van het HBO-diploma Navigatie. Men dient (nagenoeg) voldoende vaartijd te hebben voor St. Zij die in het bezit zijn van het diploma St kunnen eveneens inschrijven. Voor de a.s. najaarscursus zijn nog enkele plaatsen beschikbaar. De cursus omvat o.a. meteorologisch routeren, maritieme assurantie, functie-integratie, scheepsbedrijfsvoering, brandpreventie en milieukunde. Nadere inlichtingen door de school: Pieter de Hoochweg 129 te Rotterdam, telefoon 010-4769632.

Ontvangen van de vloot



WILDFERSONEN WILDFERSONEN WILDFERSONEN

Periode 1 t/m 31 mei 1986

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acmaea'

1e stm.: R. Hendriks, 5e wtk.: A. C. in 't Hout

m.s. 'Cardissa'

2e wtk.: M. J. Parent, saw.: A. Quist, asaw.: J. L. G. van der Loop, asv.: F. F. Beekhuis, ajng.: P. H. H. Tummers

m.s. 'Caurica'

hwtk.: K. L. J. Aertssen, saw.: R. Ritter, asv.: G. Ekkelenkamp

m.s. 'Cinulia'

roff.: L. Toutenhoofd, hovo.: H. J. van Alphen

m.s. 'Felania'

3e stm.: L. M. P. Out, sgo.: P. H. Stegeman, asaw.: H. van der Jagt, asaw.: F. J. Kuil, bed.: H. van den Enk

m.s. 'Felipes'

wnd-1e stm.: F. Makkee, hwtk.: W. J. Meuldijk, saw.: R. J. Dekker, saw.: P. Luyten, asv.: L. J. Afink, hovo.: L. J. W. Broenink

m.s. 'Ficus'

wnd-2e stm.: H. J. Otte, 3e stm.: R. W. Houweling, wnd-3e wtk.: R. J. Verspoor, saw.: O. Barrau, asv.: S. H. J. Gieling, asv.: J. P. de Landes, tech.: J. W. P. Grommen, beko.: T. de Vos, bed.: W. J. Fenstra, bed.: H. H. P. van Koppen

m.s. 'Flammulina'

1e stm.: J. W. Nieuwerf, sgo.: H. E. Becht, hwtk.: J. Smid, saw.: J. H. T. M. Vissers, asaw.: R. M. J. van Dijk, asv.: G. J. H. Muilenberg, hovo.: B. Gohres, bed.: P. T. Post

m.s. 'Fossarina'

3e stm.: K. Winters, 2e wtk.: J. H. Burger, 3e wtk.: P. van Noort, wnd-4e wtk.: R. G. Kooiman, bed.: A. Berrevoets, bed.: A. Scheffer

m.s. 'Fulgur'

3e wtk.: M. J. Viergever

m.s. 'Fusus'

gezv.: J. Baard, roff.: D. Bins, saw.: J. P. Almeida, saw.: J. B. W. F. Jansen, asv.: L. T. A. C. Roodakker, asv.: A. A. D. Schenk, asv.: R. H. G. Smeysters, bed.: A. D. Pattiha, bnde.: J. A. Small

m.s. 'Niso'

gezv.: A. C. Weide, wnd-2e stm.: W. H. Nibbelink, sgo.: B. A. Glas, hovo.: C. A. Breederland

s.s. 'Ondina'

3e stm.: R. Koers

m.s. 'Sarda'

gezv.: A. J. Bloem, 1e stm.: W. C. Moll, 3e stm.: M. Kuyt, hwtk.: C. J. den Hollander, 3e wtk.: J. Kruize, sgo.: J. W. de Vries

m.s. 'Sericata'

hwtk.: N. C. van der Vecht, 2e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma

m.s. 'Shelltrans'

2e stm.: A. Leffers, 3e wtk.: R. van der Heide jr.

m.s. 'Solaris'

hwtk.: C. W. H. van Holthuysen

m.s. 'Spectrum'

gezv.: D. M. Mos, 1e stm.: A. J. de Kraker, 2e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld, asv.: A. Pervoost

m.s. 'Sponsalis'

1e stm.: F. de Vries, sgo.: P. N. M. Ros, hwtk.: G. de Goede, 2e wtk.: J. L. de Bondt, sgo.: H. J. Pietersma

m.s. 'Stellaris'

gezv.: N. Venendaal, hwtk.: L. Buitenkant, 2e wtk.: J. C. Ganzinga, sgo.: G. R. Bos, N. J. van Megen

m.s. 'Stellata'

1e stm.: R. W. Overdijkink, roff.: D. J. Hage, hovo.: J. G. Volleberg, beko.: W. N. Top

m.s. 'Tagelus'

1e stm.: G. L. A. Martens, 2e stm.: P. C. Mink, sgo.: G. H. G. M. Scheres, hwtk.: P. F. Buil, wnd-4e wtk.: B. J. Krakowczyk, hovo.: J. R. L. van Toornburg

s.s. 'Zafra'

wnd-2e wtk.: H. Waitz

Aflossingen

gezv.: J. Bosman, C. P. Donken, A. P. J. Ham, R. A. Kattenburg Schuler, P. F. L. Schölvinc, H. W. Vermaas

1e stm.: W. Beekman, A. J. Both, J. Broekmeyer, G. A. M. Dorren, H. van Popta, H. Sieders

2e stm.: E. M. M. van den Bosch, A. Breevaart, G. E. H. Gerritsen, H. A. Kamsteeg, P. J. F. Steenberg

3e stm.: A. Bergsma, K. Cramer, D. Gadjrady, R. J. M. Herbes, B. de Roos Nieuwkamp, M. R. Vogelpeel sgo.: W. P. Kolyt

stm.: M. R. Pieters

hwtk.: A. K. van 't Blik, H. Brand, E. Dallinga, J. A. de Groot, C. H. de Koning, H. Kuijper

2e wtk.: R. J. Doorneveld, M. Schmidt, T. Scholte, J. W. van Velze

3e wtk.: R. J. Fortanier, P. Hack, F. S. Koolen, J. Marijs, C. J. Tanis

4e wtk.: M. J. E. van den Broek, T. de Graaf, E. J. H. Visscher, L. van der Woerd

sgo.: G. J. van Amersfoort, P. Kees, H. T. J. Meyer, C. J. Muyskens

wtk.: J. W. van Duuren

roff.: G. J. Wevers, H. T. Wigmans, P. W. Veygen

saw.: J. Bovenkerk, P. K. J. van de Bunt, C. H. van Genderen, R. B. F. Stroet

asaw.: W. A. C. A. van Aert, D. C. W. van den Berg, J. M. van

Hoeven, R. H. Luth, E. H. Vissia asv.: J. Brederveld, R. G. van den Brink, M. L. Delhaye, J. J.

Donleden, W. Gerritsen, W. H. Klein, A. C. Kusters, M. Kumentas,

R. Renders, R. Schaap, T. C. J. G. Schuit, J. van der Sluis, C. Vogelzang, D. A. C. Wink

tech.: B. A. Amstelveen, G. Struik hovo.: G. Barnhard, W. W. Huygen,

M. W. B. Kitzen, H. F. W. van der Moezel, J. H. A. J. Orië, H. Otter beko.: A. Barendse, F. Hamming

bed.: D. J. Bakker, M. Bouwkamp, F. A. Jager, L. de Kramer, L. J. Schalk, I. Schermerhorn, H. Wezenaar, J. Wilhelm

Geboren:

08.05: Nicolaas Wiebe Jacob, zoon van W. Holwerda, 2e stm, en Mw. M. J. Holwerda-Aardoom;

16.05: Ilse Renate, dochter van J. H. van Zanden, S. G. O., en Mw. I.

van Zanden-Douma;
21.05: Nicolaas Johan, zoon van D.
van Eenige, ASV en Mw. J. van
Eenige-Grootjans;

Gehuwd

07.05: J. L. R. van Toornburg,
Hovo, met Mw. A. Rudolph
30.05: F. J. Ringersma, 4e stm.,
met Mw. A. de Weers

Behaalde diploma's

Sl: L. van den Ende
'B': T. J. M. H. Bakker

Overplaatsingen

1e stm.: J. G. Wientjes (SNR)
2e stm.: J. W. H. B. ter Braak
(SIPM)
3e stm.: W. van Dijk (SIPM)
3e wtk.: A. Hoosbeek (NAM), C. L.
M. Mazairac (NAM),
wachtassistent: C. G. J. Broeders
(SNR)

Tijdelijke tewerkstelling

3e wtk.: J. P. de Visser (Brunëi)

Met pensioen

gezagv.: Jolle de Jonge, R.
Verhoef
1e stm.: P. J. Muntjewerf
Hwtk.: J. B. J. Jonker

Uit dienst getreden

3e stm.: J. Kuiken
4e wtk.: T. van Beek
tech.: G. T. Ligtenberg
saw.: W. van Dijke, J. L. Kruiswegt,
M. M. Martens
asaw J. P. Snels
asv.: G. Hendrikse
bed. kok: R. B. Takke

Onze vlootjubilaren



J. P. Kalkman;
2e wtk;
25 jaar op 02.08.1986;



L. van den Ende;
2e stuurman;
10 jaar op 03.08.1986;



M. F. D. Becc;
1e stuurman;
25 jaar op 05.08.1986;



G. C. Wiegant;
Wachtassistent;
10 jaar op 05.08.1986;



W. Kalkman;
Gezagvoerder;
30 jaar op 08.08.1986;



R. J. Fortanier;
4e wtk;
10 jaar op 10.08.1986;



B. Kerver;
2e stuurman;
10 jaar op 10.08.1986;



A. van Beek;
3e wtk;
10 jaar op 15.08.1986;



B. Ritman;
Gezagvoerder;
30 jaar op 15.08.1986;



J. Smid;
2e wtk;
25 jaar op 20.08.1986;



J. van der Sluis;
Alg. Sch. Vakman;
10 jaar op 22.08.1986;



C. R. Groen;
Gezagvoerder;
30 jaar op 24.08.1986;



K. L. J. Aertsen;
Hwtk;
25 jaar op 25.08.1986;



W. G. van der Velden;
Hwtk;
30 jaar op 25.08.1986;



W. Bosma;
Gezagvoerder;
30 jaar op 27.08.1986;



E. Aanen;
Hwtk;
25 jaar op 31.08.1986;



J. Kruysse;
2e wtk;
25 jaar op 31.08.1986;

WAL WAL WAL

Onze waljubilaren



N. C. Mulder (DFM/13)
30 jaar op 01.08.1986



M. A. Busker (DF)
30 jaar op 08.08.1986



**E. C. Paardekooper
(DFM/11)**
25 jaar op 17.08.1986

In memoriam

Op 12 maart 1986 is op 79-jarige leeftijd overleden de heer
C. Noordijk, oud-scheepsgezel.
De heer Noordijk verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1
augustus 1972 na 16 dienstjaren.

Na zijn overplaatsing naar de wal kwam Henk op de sectie Personeelszaken Scheepsgezellen. Hij was in die jaren altijd zeer welkom aan boord want hij zorgde voor de betaling van de scheepsgezellen. 'Als meneer Verhoef aan boord komt in Rotterdam dan trekt hij de buidel open.' Ook nadat de gagebetalingen via giro of bank gingen lopen bleef Henk veel contact houden met de scheepsgezellen. Hij maakte de overgang mee naar het formeren van de algemene werkploeg. Ook was hij ten nauwste betrokken bij het programma van de jonge gezellen op de opleidingsschepen 'Daphne' en 'Macoma'. Kortom, er zullen maar weinig scheepsgezellen zijn die Henk Verhoef niet kennen.

Toch was Busker pas heel recent een bezigheid ter ore gekomen waar Henk bijzonder in uitblonk. Hij is namelijk een voortreffelijk ballroomdanser. En wie weet wat Henk nog meer aan kwaliteiten in huis heeft. Ook Henk Verhoef werd door Busker hartelijk bedankt voor de wijze waarop hij de belangen van STBV heeft gediend. 'Het allerbeste voor de toekomst.' Tot slot bood hij beide afscheidnemenden een aantal cadeaus aan.

Zittend van links naar rechts: het echtpaar Ouwens en het echtpaar Verhoef

De laatste afscheidsreceptie in het Shell-gebouw, de heer Busker bezig aan zijn toespraak.



Dank

Nu kwam het moment waartegen ze nogal hadden opgezien: een dankwoord. Joop vertelde dat hij het zeer voor de hand vond

liggen om, eens samen in 1949 op de 'Taria' ook samen in 1986 afscheid te nemen. 'Ik heb er nu 37 jaar opzitten. Van die 37 jaar heb ik ongeveer 16 jaar in de O.R. gezeten.' Hij kon niet nalaten daar even een paar woorden aan te wijden. 'Ik heb het O.R.-werk als zeer boeiend ervaren. Je komt in dat verband met vele aspecten van het bedrijf in contact. En voor de eventuele geïnteresseerde: er komt nu een plaatsje in de O.R. vrij. Ik ga nu een nieuwe periode in mijn leven beginnen. Een periode waarin ik me aan m'n hobby's kan gaan wijden. Ik wens u allemaal het allerbeste, dank voor de mooie cadeaus en ik hoop dat STBV de wind weer in de zeilen mag krijgen.'

Ook Henk had nog enkele woorden te zeggen. 'Ik heb er eveneens 37 jaar opzitten. Een periode van veel ups en downs. Toen ik in juni 1949 m'n derde rang had gehaald barstte de vervoerswereld van het werk maar . . . er waren lang niet genoeg schepen om alle lading te kunnen vervoeren. Nu is de situatie precies omgekeerd, zei Henk.

'Ik hoop van ganser harte dat STBV deze moeilijke tijd mag overleven'. Henk dankte een ieder voor zijn of haar aanwezigheid en de mooie cadeaus en had een speciaal woord van dank voor het lunchkamerpersoneel: 'Dank voor de goede zorgen'. En tot alle aanwezigen: 'Ik wens u alle goeds en bovenal een goede gezondheid'.

