

SCHIP & KA

31e jaargang
nummer 11/12
juli/augustus 1992



- 🐚 afscheid gerard veldt 🐚 dubbelwandige tankers
- 🐚 joop elias algemeen directeur
- 🐚 tentoonstelling groot succes 🐚 nieuwe gezichten
- 🐚 wereldhavenweek in rotterdam

SCHIP & KA

Periodiek 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

Eenendertigste jaargang nr. 11/12
juli/augustus 1992

Redactiecommissie
010-4071828
Haaije van der Brug
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

'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, Coölsingel 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

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0040	11.05.92	Cargo contaminatie (SATCOM)
0041	11.05.92	'Zaria' - 1 (SATCOM)
0042	13.05.92	'Zaria' - 2 (SATCOM)
0043	14.05.92	'Zaria' - 3 (SATCOM)
0044	19.05.92	Tekna
0045	22.05.92	Inventaris instructie boek
0046	22.05.92	Ship Reporting Manual
0047	22.05.92	Boek ISO norm 9002 en IMO resolutie A647
0048		Vervallen
0049	26.05.92	Resultaten Kon./Shell Groep (SATCOM)
0050	27.05.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0051	03.06.92	Aanstelling hoofdwerktuigkundigen (SATCOM)
0052	11.06.92	Maintenance Administration System Manual
0053	17.06.92	Intra North Sea Trades (SATCOM)
0054	22.06.92	Risbo rapport (SATCOM)
0055	18.06.92	Corr. serie Guidelines on Navigation
0056	19.06.92	Repatriëring vlootpersoneel (SATCOM)
0057	22.06.92	Corr. serie Ship Management Manual
0058	23.06.92	Corr. serie HSE Manual
0059	24.06.92	Corr. serie Ship Reporting Manual
0060	25.06.92	Stagiaires (SATCOM)
0061	26.06.92	Werkschema medisch adviseur (SATCOM)
0062	30.06.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0063	01.07.92	Update circulaire bestand (SATCOM)
0064	03.07.92	Opvolging G. Veldt (SATCOM)
0065	03.07.92	Communications info (SATCOM)
0066	13.07.92	Intra North Sea Trades (SATCOM)
0067	14.07.92	Boekwerk 'Quality - Improving our business'
0068	17.07.92	Corr. serie Inventaris Instructie boek
0069	17.07.92	Corr. serie SR I
0070	17.07.92	Corr. serie Audit Manual
0071	17.07.92	Corr. serie Ins and Outs on Ports World Wide
0072	15.07.92	'Zaria'-grounding
0073	17.07.92	Adressering telexen etc. ten aanzien van kwaliteitszaken (SATCOM)
0074	17.07.92	Inventaris Instructie Boek (SATCOM)

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1992

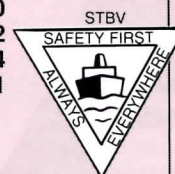
Tot 14/07/92

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	2
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	2
Herhalingsfrequentie 1*	1,1
Herhalingsfrequentie 2*	2,1

(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	2
Gerapporteerde bijna-ongevallen	14
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	1

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 20, hetgeen gelijk is aan 0,2 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	1789
ENTALINA*	599
ERINNA*	1057
ERODONA*	587
ETREMA*	1067
NATICINA	379
NISO	243
SERICATA*	2064
SHELLTRANS	2335
SIDELIA*	1961
SIRATUS*	536
SOLARIS*	2430
SPECTRUM	41
SPONSALIS*	2076
STELLATA	76
SUNETTA*	743
ZAFRA*	861
ZARIA*	1076

* sinds in de vaart komen OMA-vrij
(OMA = Ongeval Met Arbeidsverzuim)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009



Per 1 september 1992 is Joop Elias benoemd tot algemeen directeur van Shell Tankers BV. Hij zal in deze functie Gerard Veldt opvolgen, die vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de dienst zal verlaten.

Joop Elias (52) trad na zijn studie aan de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam in 1960 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep. Hij was als stuurman werkzaam bij Shell Tankers BV van 1960 tot 1971. Daarna werkte hij in verschillende maritieme functies bij The Shell Company of Qatar, The Asiatic Petroleum Corporation in New York en The Scallop Petroleum Corporation, eveneens in New York. In 1979 werd hij gezagvoerder bij Shell Tankers BV, waarna hij bij Shell International Marine in Londen werkzaam was als Assistant Project Developments LNG/LPG en als Head Project Developments Oil/Dry Cargo. In 1989 werd hij benoemd in zijn huidige functie, Fleet Manager bij Shell Tankers BV.

diploma's en vaarbevoegdheidsbewijzen

De administratie en aanvraag van zowel Nederlandse als Liberiaanse documenten is de laatste maanden kritisch bekeken. Een aantal zaken heeft daartoe aanleiding gegeven, zoals:

- *nieuw bemanningseisenbesluit*
- *invoering GMDSS*
- *kwaliteitsmanagement*
- *klachten over verlopen van Liberiaanse diploma's*

Alle zeevarenden zijn de afgelopen maanden benaderd voor het verstrekken van kopieën van diploma's en vaarbevoegdheidsbewijzen. Daarmee is onze administratie weer volledig up-to-date gebracht. Daarnaast zijn voor alle bezitters van radio/telefoniecertificaten, Liberiaanse certificaten als GMDSS-operator aangevraagd.

De komende tijd zal aandacht worden besteed aan het opwaarderen van Liberiaanse certificaten en het aanvragen van zogenaamde Special Qualifications bij de Liberiaanse zeemansboekjes. Helaas zijn deze aanvragen niet geheel op kantoor af te handelen, omdat er handtekeningen en pasfoto's voor nodig zijn. Daarvoor zullen wij de betrokken vlootmedewerkers zelf benaderen. Gezien het belang van goede documenten hopen wij dat een ieder er begrip voor zal hebben dat wij een aantal maal kunnen aankloppen voor deze zaken waarbij wij U bij voorbaat danken voor Uw medewerking.

DFP/3

Afscheid Gerard Veldt

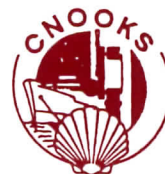


Zoals elders in deze uitgave aangekondigd zal onze directeur Gerard Veldt per 1 september die dienst van Shell Tankers BV verlaten. Op vrijdag 21 augustus a.s. zal voor ons personeel, gepensioneerden en overige belangstellenden gelegenheid zijn om van hem afscheid te nemen. Ook de levenspartners zijn daarbij van harte welkom.

De afscheidsreceptie zal plaatsvinden in de lunchkamer van het Shell-gebouw, Hofplein 20 te Rotterdam, aanvang 16.30 uur.

cnooks-reünie

De najaarsreünie van de Club van Nederlandse Oudgezagvoerders en Oudhoofdwerktuigkundigen der Koninklijke Shell zal op zaterdag 24 oktober 1992 plaatsvinden in het Delta Hotel te Vlaardingen. Zoals gebruikelijk zullen voor deze reünie ook de partners en de weduwen van de ontvallen leden worden uitgenodigd.



dubbelwandige voldoende

Goede bedoelingen,
maar kiest men het
juiste criterium ...

Toen in maart 1989 de 'Exxon Valdez' aan de grond liep en de Prince William Sound baai vervuilde met ongeveer 36.000 ton olie, kon nog niemand vermoeden hoe groot de gevolgen zouden zijn voor de internationale tankerwereld. In de Amerikaanse publieke opinie en politiek werd fel gereageerd op deze milieuramp en men eiste dat een dergelijke ramp voorkomen moet worden.

Als gevolg van deze ontwikkelingen, werden nieuwe tankereisen gesteld in de Amerikaanse Oil Pollution Act '90 (OPA 90):

- Een dubbele wand is verplicht voor alle tankers: Alle nieuwe tankers moeten voorzien worden van een dubbele zijde en bodem en bestaande tankers (enkelwandig) mogen tot een vastgestelde leeftijd (of datum) blijven varen en moeten vervolgens ofwel gesloopt worden of alsnog voorzien worden van een dubbele wand (hetgeen economisch onaantrekkelijk is).

Aansprakelijkheid voor de olievernietiging: De scheepseigenaar is aansprakelijk voor alle geleden schade voortvloeiend uit de verontreiniging van de zee en kust.

internationale reactie

Ook internationaal werd gereageerd op het 'Exxon Valdez' voorval. De International Maritime Organization (IMO) startte in 1990 een onderzoek om de bestaande tankerregelgeving MARPOL aan te passen aan de verscherpte milieu-eisen. Gebaseerd op een uitgebreid onderzoek naar olie-uitstroom en effectiviteit van verschillende maatregelen, werd in maart 1992 MARPOL uitgebreid met regels 13F en 13G:

13F voor nieuwe tankers:

- Een dubbele wand is verplicht voor alle tankers (de basisoptie).
- Het hydrostatische balans principe is een acceptabel alternatief voor een dubbele bodem.
- Andere alternatieven zijn acceptabel, mits gelijke bescherming geboden wordt als de dubbele wand.
- De inwerkingsdatum van 13F is 6 juli 1993 (bouwcontract), 6 januari 1994 (kiellegging) of 6 juli 1996 (oplevering).

13G voor bestaande tankers (van voor 1982):

- Vervaard inspectie programma voor schepen ouder dan 5 jaar.
- Leeftijd van een schip wordt beperkt tot 25 jaar.
- Verlenging tot 30 jaar mogelijk door het toepassen van een gedeeltelijke dubbele wand (of alternatieve maatregelen).

voorbeelden

Om een indruk te geven van de nieuwe tankertypes, is de dwarsdoorsnede van een dubbelwandige tanker (280.000 tdw) weergegeven in figuur 1 en van een hydrostatische balans tanker (280.000 tdw) in figuur 2. Dit laatste scheepstype wordt ook wel 'mid-deck' genoemd, omdat een horizontaal dek het schip verdeelt in boven en onder tanks, waardoor de oliedruk in de onderste tanks lager is dan de waterdruk. Hierdoor zal na bodemschade water instromen in plaats van olie uitstromen. Dit principe is weergegeven in figuur 3: Zodra er bodemlekkage is, zal in geval van olie overdruk olie uitstromen (pollution)

plaatsvinden en in geval van onderdruk water instroom (geen pollution).

systematische analyse om uitstroom te verminderen

Het totale ongevalsproces, dat leidt tot olieuitstroom, kan worden aangepakt in een achttal belangrijke fases:

1 - Ongeluk voorkomen:

Dit lijkt een open deur, maar voorkomen van een ongeval is en blijft nummer 1. Het is bijvoorbeeld beter om goede remmen te installeren op een auto, dan een forse kreukelzone. Bovendien, het is vaak voordeliger om voorzorgsmaatregelen te nemen.

2 - Bescherming van de ladingtank:

Door het aanbrengen van een 'kreukelzone' is het mogelijk om de ladingtanks te beschermen. Dit is het basis idee van de dubbele wand.

3 - Afmetingen schade opening minimaliseren:

Zodra een gat ontstaat in de tank is het belangrijk om de afmetingen van de schade zo klein mogelijk te houden om de uitstroom te vertragen, bijvoorbeeld door middel van een flexibele wand die zich om de schade heen vormt.

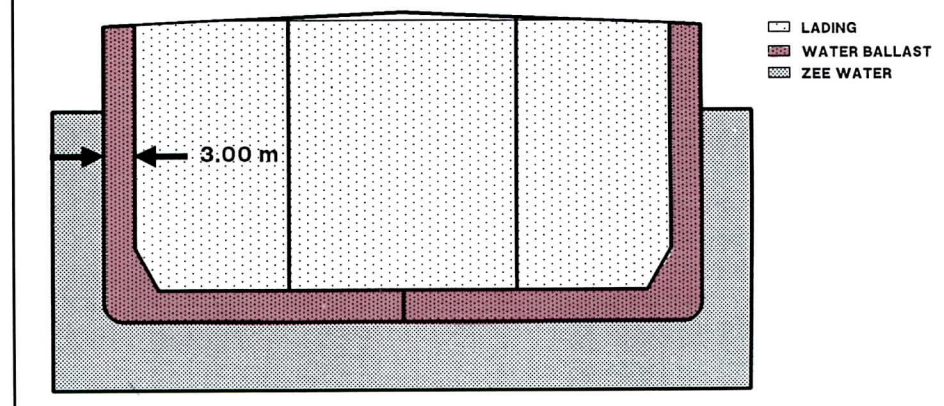
4 - Kleinere ladingtanks → minder uitstroom:

De afmetingen van een lekke tank zullen de maximaal mogelijke uitstroom bepalen. Verder onderzoek naar tankafmetingen en plaatsing van schotten kan de uitstroom na tankbeschadiging verder doen afnemen.

5 - Uitstroom voorkomen door lagere oliedruk (hydrostatische balans):

Olie zal uit de tank stromen als de oliedruk

FIGUUR 1 : DUBBELWANDIGE TANKER



tankers: kreukelzone?

groter is dan de waterdruk, maar met een lagere druk zal geen olie uitstromen, zie figuur 3.

6 - Olie overpompen naar onbeschadigde tank:

Om uitstroom na met name aanvaringen te verminderen, is het mogelijk om lading van de beschadigde tank te verpompen naar een veilige opslagtank aan boord.

7 - Uitgestroomde olie opvangen:

Om te voorkomen dat de olie uit de lekke tank in het milieu terecht komt, is het nodig om deze olie op te vangen in een (tijdelijke) opslagtank totdat hulpverlening aanwezig is.

8 - Beschadigd schip en lading veilig bergen en vervuiling aanpakken:

Na een ongeluk is het van groot belang om het schip inclusief lading (vaak meer dan 90 procent) veilig te kunnen bergen en de vrijgekomen olie op te ruimen.

Aspect 'bescherming van de tank' krijgt meeste aandacht

Duidelijk blijkt uit het bovenstaande schema, dat één aspect verreweg de meeste aandacht heeft gekregen, namelijk 'bescherming door middel van een dubbele wand'. Zowel de Amerikaanse als de internationale regelgeving heeft alleen dit punt opgenomen in de regelgeving door een dubbele wand te vereisen voor alle nieuwe tankers.

De regelgeving vereist een minimale afstand tussen de buiten- en binnenwand van 1-2 meter, afhankelijk van de tankergrootte. Deze afmetingseis is gebaseerd op de aanname dat de breedte c.q. hoogte een goede maat is voor bescherming, namelijk: 'bredere tank →

meer bescherming'. Helaas is deze aanname een sterke vereenvoudiging van de werkelijkheid, zoals eenvoudig volgt uit het volgende voorbeeld uit de autowereld. Een '2CV lelijke eend' en een VOLVO hebben beide een ongeveer twee meter lange motorkap, dus ... volgens bovenstaande aanname bieden beide auto's gelijke bescherming voor de passagiers bij een botsing tegen een betonblok. Het verschil tussen deze auto's berust echter niet op de motorkap lengte maar op het cruciale punt: 'Een VOLVO is ontworpen om de schade op te vangen!' Deze auto heeft namelijk een speciale constructie: een stevige kreukelzone, om de energie op te nemen en een stalen kooi, om de passagiers te beschermen.

Ontwerpen voor schadegevallen is een totaal ander criterium dan het stellen van een afmetingseis voor een dubbele wand. Voor auto's is als bots criterium een maximum snelheid gekozen, waarbij de passagiers het ongeluk moeten kunnen overleven, maar ook voor schepen zou een dergelijk criterium toegepast kunnen worden. Voor gasttankers en kernreactorschepen, zogenaamde 'gevaarlijkere' schepen, is al veel nuttig onderzoek verricht. Uit dit onderzoek blijkt het volgende: Energie opname is een goed criterium voor bescherming. Afmetingen zijn daarentegen vaak geen goed criterium.

De energie opname is sterk gerelateerd aan de totale vervorming van de constructie voordat scheuren optreden. Zodra scheuren optreden, neemt de vervorming van het materiaal en de energie opname zeer sterk af. Kleine initiële scheuren in de constructie zijn

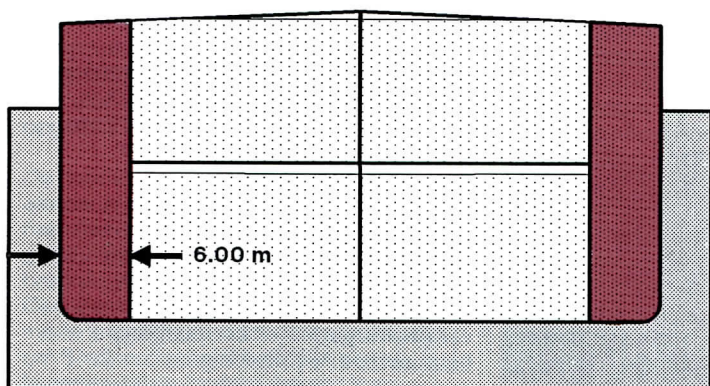
Markus van der Laan (24)

In augustus 1991 afgestudeerd aan de Technische Universiteit Delft in het ontwerpen van dubbelwandige VLCC's, in samenwerking met Shell International Marine London (MRT/1). Sindsdien houdt hij zich bezig met een vierjarige promotie-onderzoek naar 'Environmentally safe tankers for the future' in opdracht van de Technische Universiteit Delft en in samenwerking met SIM. Dit laatste onderzoek richt zich op het verbeteren van de dubbelwandige tanker en het verder ontwikkelen van alternatieve ontwerpen.

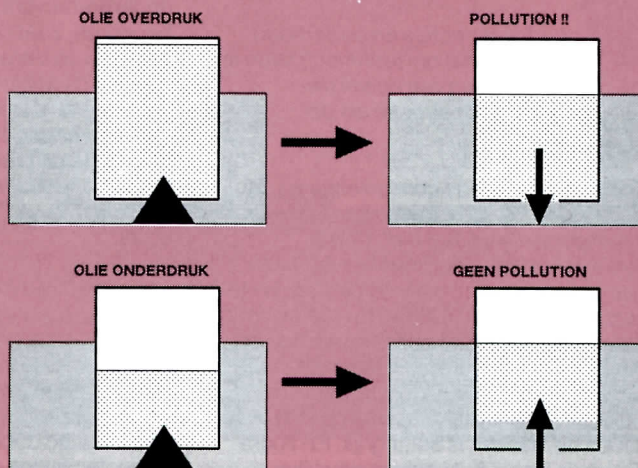
bijzonder funest, omdat deze scheuren snel verder groeien en vervorming belemmeren. Recente scheepsbouwkundige ontwikkelingen zijn niet gericht op het verbeteren van de energie opname, maar op een goedkope en snelle bouw van schepen. Met name de volgende parameters verminderen de energie opname zeer sterk:

- hogere sterkte scheepsbouwstaal, vervormt minder en scheurt sneller; dunne lassen, scheuren snel(ler) en resulteren in een 'kaartenhuiseffect';
- lichtere constructies, geoptimaliseerd met behulp van computers en zonder corrosietoeslag;
- meer 'scherpe punten' in de constructie (hard spots), initiëren sneller scheuren.

FIGUUR 2 : MID-DECK TANKER



FIGUUR 3 : PRINCIPE HYDROSTATISCHE BALANS



Door deze factoren is een afname van de energie-opname van 50 procent (of zelfs meer) dan ook niet ongebruikelijk. Het is zelfs mogelijk dat moderne dubbelwandige tankers minder energie kunnen opnemen dan enkelwandige tankers uit de zeventiger jaren en dus meer vervuiling kunnen veroorzaken!

De volgende stelling is dan ook gebaseerd op dit onderzoek. *Zolang de dubbele wand niet ontworpen wordt om schade op te vangen, zullen we genoeg moeten nemen met de veiligheid van een 'lelijke eend'!*

Verbetering van de energie opname hoeft echter niet te resulteren in veel extra kosten, 0-1 procent toename van de bouwkosten zal in veel gevallen al ruim voldoende zijn. Energie opname moet niet gelimiteerd worden tot het aangevaren schip, maar ook de boegconstructie van het 'rammende schip' moet ontworpen worden om te vervormen en energie op te nemen. Een voorpietank gevuld met waterballast heeft veel weg van een 'ramstevan' en zal enorme schade veroorzaken.

andere aspecten onderbelicht

In tegenstelling tot de enorme aandacht voor het aspect 'bescherming', hebben de andere aspecten duidelijk minder aandacht gekregen. Gelukkig zijn de aspecten 'onderhoud van schepen' (onderdeel van voorkomen) en 'lagere oliedruk/hydrostatische balans' opgenomen in de IMO-regelgeving, maar het is bijzonder stuitend dat er geen maatregelen zijn genomen voor grote(re) schades. Bovendien is er weinig aandacht besteed aan een effectieve gecombineerde aanpak van de verschillende uitstroom aspecten.

voorkomen van ongelukken biedt veel perspectieven

Vooraf het voorkomen van ongelukken biedt nog zeer veel mogelijkheden tot verbetering. Hierbij moet gedacht worden aan:

- *een goede bemanning en training om menselijk falen te verminderen. Statistisch gezien zijn 60-80 procent van alle ongelukken veroorzaakt door menselijk falen, dus aandacht voor dit punt heeft een zeer grote invloed;*
- *goede inspecties en onderhoud aan het schip om technisch falen te verminderen van zowel de scheepsconstructie als de machines.*

Door de moordende concurrentie en de slechte vrachtenmarkten, zijn veel reders geneigd om op bemanning (grote kostenpost) en onderhoud te besparen, ook al realiseren ze zich dat dit vaak korte termijn politiek is. Ze zijn al tevreden, zodra een schip voldoet aan de minimum eisen van de regelgeving en het klassebureau. Het halen van de twee tot vijf jaarlijkse 'APK keuring' wordt een doel op zich, want alleen de 'sticker' is belangrijk. En zodra 'Beun de Haas' het schip makkelijker

goedkeurt, dan is de keuze eenvoudig. Helaas komt het dan ook nog maar al te vaak voor dat slecht onderhouden schepen toch goedgekeurd worden en het is dan ook niet vreemd dat zulke schepen lek raken of zelfs zinken en een enorme milieuvuiling veroorzaken. Een duidelijk baken in zee zijn de enorme aantallen bulkcarriers, die in de afgelopen jaren met 'man en muis' zijn vergaan!

Naar aanleiding van deze vele ongelukken, heeft IMO recentelijk besloten tot een verzaard programma van scheepsinspecties voor alle tankers ouder dan vijf jaar. Hiermee wil men voorkomen dat slecht onderhouden schepen de zee onveilig maken. De uitvoering van goede controles door surveyors wordt echter bemoeilijkt door een gebrek aan getrainde mankracht.

alternatieven mogelijk voor dubbele wand, bijvoorbeeld hydrostatische balans

IMO heeft naast de basisoptie van een dubbele wand ook de mogelijkheden voor alternatieve oplossingen opengelaten, mits aangetoond kan worden dat het alternatief tenminste dezelfde bescherming biedt. In plaats van een dubbele bodem, is hydrostatische balans ook acceptabel. Uit een vergelijkend onderzoek blijkt bovendien dat een mid-deck tanker beter is dan een dubbele wand tanker. Dit alternatief (aspect 5) biedt een aantal voordelen boven een dubbele bodem:

- *bescherming voor grote(re) schades;*
- *geen gevaar voor explosies in de dubbele bodem;*
- *geen verlies aan drijfvermogen → voordeel voor de berging.*

Dit principe kan echter ook gebruikt worden in combinatie met een dubbele zijde om uitstroom na aanvaringen te verminderen.

geen maatregelen voor grote schades

De dubbele wand van een tanker zal alleen bescherming bieden bij kleine aanvaringen en matige strandingen zonder veel tijdsverschil. Bij grotere schades zal echter de ladingtank lek raken en moeten er verdergaande maatregelen worden ondernomen om de uitstroom alsnog te beperken, zoals voorgesteld in aspect 3-7. Zowel de Verenigde Staten als IMO hebben dit gebied te weinig aandacht gegeven en daarom is de volgende stelling gerechtvaardigd: 'De genomen maatregelen bieden verbeteringen voor kleine schades, maar voorkomen geen tweede 'Exxon Valdez', het oorspronkelijk doel!'

integratie en combinatie van aspecten effectiever

Uit het voorgaande blijkt dat een aantal aspecten in de tankerregelgeving teveel aandacht hebben gekregen en een aantal onderbelicht zijn. Dit is waarschijnlijk mede veroorzaakt door het feit dat bepaalde aspecten fysiek eenvoudig voor te stellen

zijn en veel mensen en politici aanspreken. Daarom is een verdergaand onderzoek nodig en een goede samenwerking tussen het bedrijfsleven en de verschillende regeringen nodig om dit complexe milieu probleem systematisch en effectief te benaderen.

dilemma van de reders:

dubbelwandige tankers bestellen of niet?

Door de slechte vrachttarieven, de hoge milieueisen inclusief aansprakelijkheid en de nieuwe regelgeving, is het investeren in nieuwe schepen niet bepaald aantrekkelijk. Vele reders kiezen dan ook om te wachten met het bestellen van nieuwe dubbelwandige tankers omdat zo'n schip momenteel, ondanks het ecologische voordeel, economisch niet rendabel is. Zodra de tarieven toenemen, zullen de reders weer overwegen om nieuwe schepen te bestellen. Bovendien is er veel wantrouwen over de werkelijke effectiviteit van een dubbele wand tegen uitstroom.

Zodra echter een ongeluk gebeurt, is niet het type schip en het klassebureau bepalend, maar de hoeveelheid uitgestroomde olie en de geleden milieuschade. Verontschuldigende argumenten zoals: 'Maar het schip heeft een dubbele wand en voldoet aan de IMO en klassebureau-eisen' zijn niet meer geldig na een grote olie vervuiling. De reder of de verzekeringmaatschappij zal moeten betalen voor de kostbare schoonmaakactie. De 'Exxon Valdez'-verontreiniging heeft ongeveer 7 miljard gulden gekost, terwijl dit schip ten tijde van het ongeluk, voldeed aan de meest recente IMO eisen. Maar kennelijk was dit niet voldoende ... EXXON zal ongeveer 750 scheepsjaren schadevrij moeten varen om dit verlies weer terug te verdienen.

Moet een reder nu kiezen om extra geld in veiligheid te investeren, ook als de markt deze extra kosten (momenteel) niet dekt? Het dilemma van investeren blijft ...

conclusies

- *Dubbele wand voldoet niet als kreukelzone! Dubbele wand moet ontworpen worden om de schade op te vangen, 'Fit for purpose!'*
- *Voor grote(re) schades moeten extra maatregelen genomen worden.*
- *Systematische analyse en aanpak van het uitstroomproces zal resulteren in een effectievere benadering van dit milieuprobleem.*
- *Het voorkomen van ongelukken moet de hoogste prioriteit krijgen, met speciale aandacht voor bemanning en onderhoud.*

daarom samengevat

Op weg met een goed onderhouden VOLVO, een capabele bestuurder, voorzien van een kreukelzone, veiligheidsgordels en een jaarlijkse betrouwbare APK-keuring.

Markus van der Laan

OVERSLAG

aanwezig tijdens de overlegvergadering op 30 juni waren:

Groep A

Bart Broekhuijsen
Jos Govers
Nico van der Palen
Dolf Mittelmeijer

Groep B

Jaap van Triet

Groep C

Estella Juursema
Jan van Overbeek

Gerard Veldt opende om 09.30 uur de vergadering. Hij memoreerde dat dit de laatste keer was dat hij als voorzitter van de overlegvergadering zou fungeren.

Allereerst kwamen de veiligheidsresultaten aan de orde. Recent is het aantal OMA's tot twee gestegen. 'Een zorgelijke ontwikkeling', aldus Veldt en voegde hieraan toe dat de Marine Coördinator, de heer I.A. McGrath nogmaals de Sector heeft gewezen op de normstelling voor 1992 en met nadruk stelde dat deze normen gehaald dienen te worden.

Ten aanzien van de 'near-miss'-rapportages is het verheugend dat de rapportages met minder schroom worden gemeld in vergelijking met vorig jaar.

Het aantal toegezonden klachten inzake havenontvangstfaciliteiten is in het tweede kwartaal sterk toegenomen. De bestuurder stelde verheugd vast dat oliecontroleingen ons tot dusver bespaard zijn gebleven.

Er werd stilgestaan bij de gebeurtenis met de 'Zaria'. De heer Veldt betreurt deze ten zeerste en stelde dat STBV alles in het werk zal stellen soortgelijke voorvallen te voorkomen. De afdeling Vlootbeheer zal binnenkort hierover een circulaire doen verschijnen.

De dokkingen van twee 'E'-klasse schepen zijn afgerond. Binnenkort volgt een gesprek met SIM over de omvang van de dokkingen van nog twee 'E's later in het jaar.

Inzake Quality Management deelde hij mede dat in het eerste halfjaar een vijftal audits zijn uitgevoerd. Daarbij zijn 55 'non-conformances' vastgesteld, waarvan er inmiddels 30 zijn weggewerkt. Een 15-tal zogenaamde 'customer complaints' zijn vrijwel allemaal naar tevredenheid opgelost.

De heer Veldt vestigde nogmaals de aandacht op de huidige lage markttarieven. Vloot en wal zijn geïnformeerd over het tijdelijk ten anker brengen van drie 'S'-klasse schepen. Desgevraagd verklaarde hij dat dit besluit mede is ingegeven door de markt en ook om Shell werkmaatschappijen een signaal te geven dat de 'bodem' bereikt is en tarieven verbetering behoeven.

Bovenstaande OR-leden voerden overleg met Gerard Veldt en Tino de Vries. Helaas konden Jan Verheul en Taco Franssen niet aanwezig zijn bij de overlegvergadering, vanwege respectievelijk voorbereidingen aan het 'F3'-project en het volgen van een ladingcursus.

Op de agenda voor deze vergadersessie stond onder meer:

- Goedkeuring van de personeelsgids voor het walpersoneel en bijbehorende vastgelegde afspraken tussen bestuurder en ondernemingsraad
- Postvoorzieningsproject
- Tussentijdse evaluatie 'mogelijkheid tot meevaren van partner'
- Personeelssituatie

De voorbereidingen inzake het NAM 'F3'-project liggen op schema. Volgens de bestuurder wordt veel werk verricht door een speciaal team van STBV-medewerkers om de 'Cardissa' geschikt te maken als shuttle tanker.

Naast het positief advies door de OR, is het besluit om per 1 september 1992 de heer J.A.M. Elias te benoemen tot algemeen directeur, ook geaccordeerd door de Raad van Commissarissen. 'In de achter ons liggende periode is uitvoerig beraad



De voorbereidingen om de 'Cardissa' geschikt te maken als shuttle-tanker liggen op schema.

geweest en discussie gevoerd over een mogelijke andere samenstelling van het managementteam', aldus Veldt. Intussen is een besluit genomen om per 1 september voor een proefperiode van zes tot negen maanden de functies van algemeen directeur en fleet manager samen te voegen. Veldt merkte hierbij op dat de Raad in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over het door hem voorgenomen besluit. De raad reageerde hierop, dat formeel dit adviesrecht bestaat, maar de raad al lange tijd voorstander is geweest om de overheadkosten terug te dringen. Dit voorgenomen besluit kan hiertoe bijdragen. Tevens heeft de raad tijdens eerdere vergaderingen met de bestuurder regelmatig gewezen op de mogelijkheid om in de nabije toekomst te komen tot een andere managementsamenstelling. De raad deelde de bestuurder mede dat zij daarom in dit geval niet van het adviesrecht gebruik wenste te maken. De raad tekende hierbij aan dat voor DFM-funktionarissen de verantwoordelijkheden zullen toenemen. De heer Veldt zegde toe dat de raad regelmatig zal worden geïnformeerd over de ontwikkelingen in deze.

personeelsgids

Het 'walregelingenboek' wordt vervangen. Voorbereidend werk hiervoor is verricht door de commissie walaangelegenheden in samenwerking met de personeelsafdeling. Begin dit jaar is door de werkgroepleden voorgesteld om het zogenaamde Hofpleinboek over te nemen en afwijkende bepalingen, specifiek voor Shell Tankers geldend, in een bijgevoegde toelichting onder te brengen. Daarnaast werd in een convenant tussen bestuurder en OR vastgelegd hoe gehandeld wordt bij het vaststellen, wijzigen en intrekken van regelingen in de personeelsregelingen-gids. Beide partijen onderschrijven het protocol van Shell Nederland BV en de Centrale Ondernemingsraad. In geval van wijzigingen van regelingen waarover met de COR geen centraal overleg is gevoerd, zullen partijen handelen in de geest van het overleg-protocol.

Tevens is vastgelegd dat tot een jaar na ondertekening de partijen de voor STBV geldende uitzonderingen en aanvullingen of het ontbreken daarvan, ter discussie

kunnen stellen. Tijdens de vergadering werden door de bestuurder en de voorzitter van de ondernemingsraad het convenant en de toelichting op het personeels-handboek officieel getekend. Hiermee werd bekrachtigd dat vanaf 30 juni 1992 het personeelshandboek van de op het Hofplein gevestigde Shell-maatschappijen van toepassing is op het walpersoneel van Shell Tankers BV. Bovendien zal de aansluiting op het elektronische personeelshandboek van het Hofplein de mogelijkheid bieden, vroegtijdig geïnformeerd te worden over elke wijziging, vaststelling of intrekking van regelingen.

postvoorzieningsproject

Om schepen meer te betrekken bij de postvoorziening is met een viertal schepen een proef uitgevoerd. De genomineerde schepen en de postkamer kregen de gelegenheid elkaar vroegtijdig te informeren waarheen en wanneer de post zo efficiënt mogelijk gestuurd kon worden. Deze proef heeft meer begrip voor elkaar opgeleverd. Vooral wanneer in een bepaalde haven geen post aan boord



kwam. Op basis van het experiment stelde de raad voor de postvoorziening, zoals op de vier schepen plaatsvond, nu voor de gehele vloot van toepassing te verklaren. De bestuurder stemde met dit voorstel in.

meevarende partners

Naar aanleiding van vragen uit de raad belichtte Tino de Vries de stand van zaken. Het aantal mensen dat van deze mogelijkheid gebruik heeft gemaakt bedraagt vijf. Drie andere verzoeken zijn in behandeling. De regeling voor partners heeft een positief effect gehad op de werving. Daarbij is het verheugend te constateren dat zich geen problemen hebben voorgedaan in buitenlandse havens. Indonesische officieren kregen de gelegenheid tijdens doktijd in Singapore hun echtgenote over te laten komen. Hierop zijn positieve reacties ontvangen. Een regeling voor het meevaren van echtgenotes van Indonesische opvarenden stuit op enige praktische bezwaren, aldus De Vries. Vooralsnog zal hierover geen beslissing worden genomen.

personeelssituatie

Tino de Vries presenteerde de huidige personeelsaantallen en meldde dat sinds 1 januari zeven maritieme officieren de dienst hebben verlaten. Verheugend is het in dienst treden van 15 tot 20 nieuwe MO-ers. Met enkele andere MO-ers worden binnenkort nog gesprekken gevoerd. Het is waarschijnlijk dat zij bij ons in dienst zullen treden.

In 'Wacht te Kooi' zal een advertentie worden geplaatst om maritieme officieren te werven voor STBV en in Shell Venster zal een artikel worden gewijd aan het beroep Maroff. Het aantal stagiairs voor het komend jaar wordt geschat op 45. Volgens De Vries is na een enquête op de schepen gebleken dat plaats en goede begeleiding op de schepen voor dit grote aantal voorhanden is.

De kontraktduren zijn behoudens drie personen teruggebracht tot ten hoogste vier maanden. Helaas worden wel mensen vroegtijdig uit hun verlof gehaald om dit te kunnen verwezenlijken. Vooral voor de rangen gezagvoerder en MO1/eerste stuurman zijn soms langere dienstperiodes onvermijdelijk. Ook het feit dat meer werknemers naar cursussen en trainingen worden gestuurd, draagt bij tot het tijdelijk niet beschikbaar hebben van personeel voor de vloot. De Vries toonde zich optimistisch over de toekomst. Langere kontraktperiodes zullen worden voorkomen, terwijl de verloftegoeden geleidelijk moeten afnemen.

Tenslotte vroeg de raad aandacht voor de nieuw aangebrachte GMDSS installaties aan boord van de schepen. Het vlootpersoneel dat hiermee te maken krijgt blijkt onvoldoende geïnstrueerd te zijn. De heer Veldt kondigde aan dat in samenwerking met Radio Holland een cursus wordt gestart. STBV en Nedlloyd zullen hun personeel nomineren voor deze cursus.

OR-allerlei

- *Het OR-secretariaat zal op verzoek van vlootleden, in de maanden dat Schip & Ka niet uitkomt, in de postzendingen aan de schepen een lijst voegen met de namen van vlootmedewerkers aan boord van de schepen.*
- *Het postvoorzieningsproject als proef op vier STBV-schepen toegepast zal als proef worden beëindigd. De goede resultaten hebben geleid tot het uitbreiden van deze methode voor alle STBV-schepen.*
- *Voor de periode tot 17 augustus zijn Bart Broekhuijsen en Nico van der Palen gekozen als respectievelijk plaatsvervangend voorzitter en plaatsvervangend secretaris van de ondernemingsraad.*
- *Dit verslag is geschreven door Dolf Mittelmeijer.*

In de 'Shell Tankers Mission Statement' staat dat wij in 1995 het Total Quality Management volledig geïntegreerd willen zien in onze bedrijfsvoering. Om dit doel te bereiken heeft STBV een aantal doelstellingen geformuleerd waarvan het behalen van het kwaliteitscertificaat (1991) de eerste is en het opstellen van meetpunten (1992) de tweede.

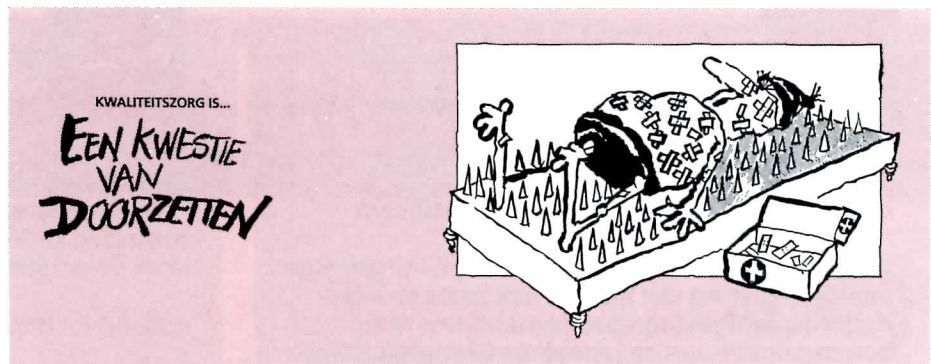
Er is geen twijfel over dat kwaliteit momenteel binnen Nederland enorm in de belangstelling staat. Te pas en te onpas wordt het woord kwaliteit ge- en misbruikt zonder dat de meeste mensen ook maar enig idee hebben waar men over praat. Uit onderzoek is gebleken dat de kwaliteitsgedachte in Nederland slechts bij één procent van de bedrijven werkelijk succesvol wordt toegepast. Als we de reclame op radio, televisie, kranten, reclameborden, zouden geloven, dan zou dit een veel hoger percentage moeten zijn.

total quality management

Er wordt veel over kwaliteit gesproken en er zijn ook heel veel bedrijven die het op hun manier introduceren. Dit in de verwachting dat als er maar voldoende activiteiten worden ontplooid het allemaal vanzelf beter zal gaan. De fout die hier wordt gemaakt is dat men de middelen die men aanwendt ziet als het doel en dat men het proces waar men mee bezig is verwacht met het resultaat.

management

Het is volkomen duidelijk dat als men een kwaliteitsbedrijf wil zijn dit veel tijd, betrokkenheid en inspanning vergt. Dit geldt zowel voor het management van STBV, het scheepsmanagementteam en voor al onze medewerkers. Indien betrokkenen, maar bovenal managementteamleden geen betrokkenheid tonen dan zal het kwaliteitsinitiatief gedoemd zijn te mislukken.



KWALITEIT 5

Dit houdt in dat het STBV- en scheepsmanagementteam volledig doordrongen moeten zijn van de opzet en het belang van het kwaliteitssysteem, omdat het management een voorbeeldfunctie voor onze medewerkers vervult.

meetpunten

We moeten uitgaan van een benadering die gericht is op het behalen van specifieke, meetbare verbeteringen binnen korte en soms langere termijn. De resultaten dienen zichtbaar te zijn, met andere woorden, er dient op de gekozen meetpunten gestuurd te kunnen worden.

In het DFM-beleidsplan 1992 hebben wij een aantal punten genoemd die gebruikt kunnen worden voor het meten van prestaties. Een groot aantal van deze meetpunten vindt U terug in het DFM-kwartaaloverzicht en dienen voor het verzamelen van informatie over activiteiten die te maken hebben met onze klanten.

Goede voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld 'off-hire' uren, 'customer complaints', snelheid en bunkerverbruik in vergelijking met de charterparty. Prestaties die te maken hebben met de STBV-doelstellingen zijn bijvoorbeeld budgetbeheersing, veiligheid- en milieu resultaten.

kwaliteitskosten

indien wij praten over onze kwaliteitskosten dan bedoelen we hiermee

in eerste instantie de onkosten die gemaakt worden door het niet doen van de juiste dingen of deze niet goed uitvoeren. Met andere woorden de doelstelling van Total Quality Management is dan ook om de kwaliteitskosten zo laag mogelijk te houden, met het accent op het voorkomen van fouten. Budgetoverschrijdingen zijn bijvoorbeeld in het algemeen kwaliteitskosten.

Zoals gezegd, streven wij ernaar het Total Quality Management in 1995 geheel in onze bedrijfsvoering geïntegreerd te hebben. Het doel is volledige tevredenheid van onze klanten (onder andere SIM, SIETCO, Shell Thailand, SUKO, enz.) te bereiken.

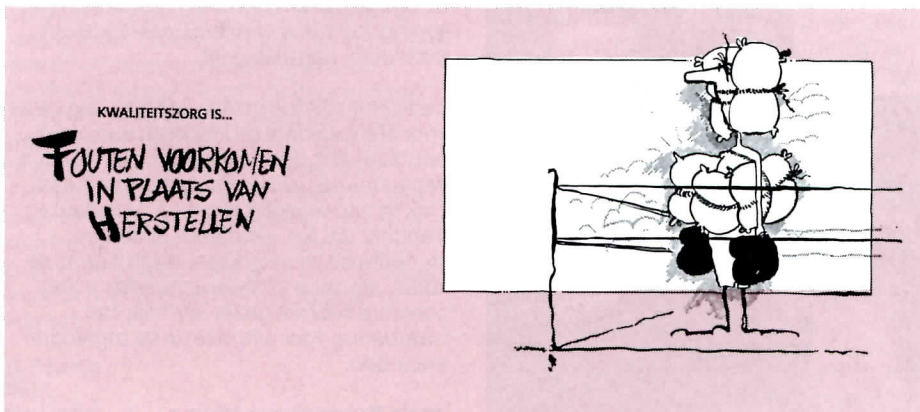
Het succes zal in grote mate afhangen van de motiverende werking van managementteam leden, maar ook iedere STBV medewerker speelt hier een belangrijke rol. We dienen ons allen bewust te zijn van de verantwoordelijkheid die we hier in hebben en moeten daar ook naar handelen. Niet alleen in de zin van 'netjes de regels volgen', maar ook door samen te werken aan een voortdurende kwaliteitsverbetering. Hierbij staan bewustwording, initiatief nemen en teamwork, voorop. Het is de taak van het management om alle instrumenten aan te reiken om dit te verwezenlijken. Hiermee wordt niet alleen gedacht aan technische apparatuur. Ook datgene wat bijvoorbeeld aan de orde komt in cursussen, trainingen, briefinggesprekken en werkoverleg, dient in praktijk gebracht te worden.

Tenslotte wil ik nogmaals de belangrijkste 'bouwstenen' waarop het Total Quality Management is gebaseerd naar voren brengen:

- kwaliteitscertificaat
- het jaarlijkse kwaliteitsplan (zie DFM beleidsplan 1992)
- management commitment en betrokkenheid van iedere medewerker
- meetpunten (zie DFM-beleidsplan 1992 en kwartaal rapportages)
- kwaliteitskosten

Een veilige reis en een prettig verlof,

Joop Elias Fleet Manager



Cursus Algemeen Certificaat Maritieme Radiocommunicatie

(Marcom-A) -
opvolger van het Radio Telefonie Certificaat

Met ingang van 1 december 1991 is er, ten gevolge van de invoering van nieuwe nationale en internationale wetgeving voor de maritieme radiocommunicatie, het zogenaamde Global Maritime Distress (GMDSS), het nodige veranderd. De cursussen tot het behalen van het Algemeen Certificaat Maritieme Radiocommunicatie, zoals deze verzorgd worden door het Kenniscentrum van de Hogeschool Rotterdam & Omstreken, zijn in overeenstemming met deze nieuwe wetgeving.

De cursus bestaat uit twee delen:

1. Theorie
2. Praktijk (Operationele Vaardigheden)

Voor elk van de delen dient men apart in te schrijven. Het eerstvolgende cursusdeel Theorie start op vrijdag 28 augustus 1992 en bestaat uit vijf vrijdagen les en een examen op 28 september 1992. Het daaropvolgende cursusdeel Theorie start op vrijdag 15 januari 1993, omvat vijf vrijdagen en leidt tot het examen op 15 februari 1993.

Het tweede deel praktijk (Operationele Vaardigheden) omvat twee dagen en wordt via het verstrekken van een certificaat aan het einde van de tweede dag afgesloten. Dit deel dient na het eerste deel (Theorie) gevolgd te worden: men is dan al op de hoogte van de theorie, die achter de apparatuur steekt.

Voor inlichtingen en/of een brochure kunt U contact opnemen met het Kenniscentrum, G.J. de Jonghweg 4-6, 3015 GG Rotterdam. Tel.: 010 - 4365124.

Cursus Scheepvaartkunde voor stuurlieden

Stuurlieden die in het bezit zijn van het diploma 'Tweede Stuurman GHV' en tenminste 18 maanden vaartijd hebben, kunnen zich opgeven voor de cursus

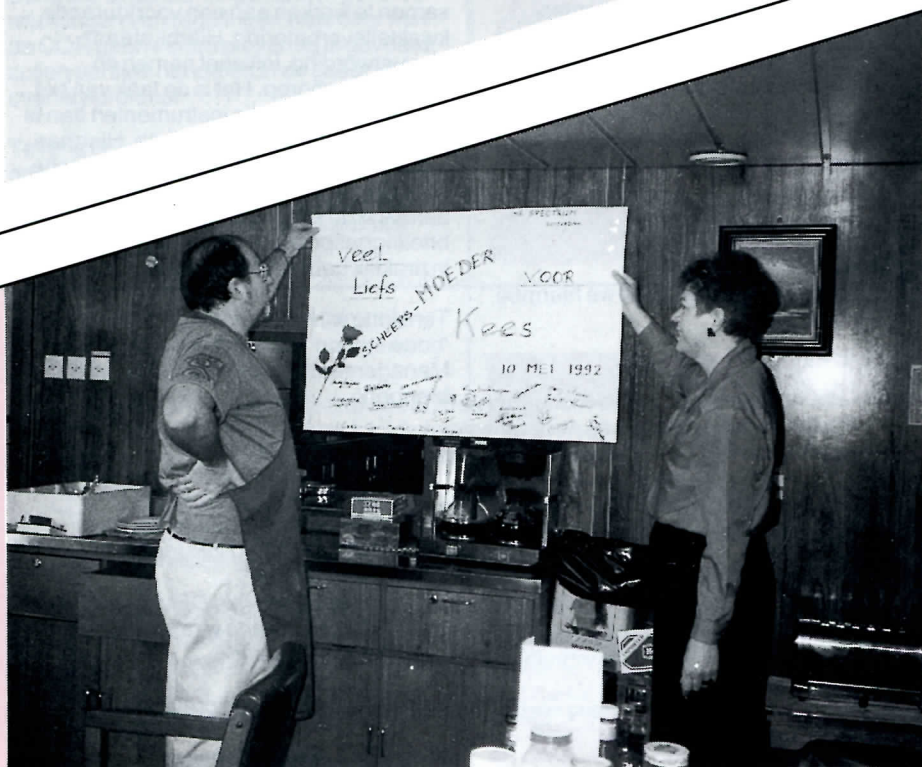
scheepvaartkunde

De cursus wordt gegeven bij het Kenniscentrum van de Polytechnische Faculteit, Nautische Afdeling, G.J. de Jonghweg 4-6, 3015 GG Rotterdam

De cursus omvat 4 weken van 30 lessen. De eerstvolgende cursus start op 5 oktober 1992 en wordt door middel van presentaties en discussies afgesloten op vrijdag 30 oktober. De daarop volgende cursus start op 25 januari 1993 en wordt op 19 februari afgerond. Deze management-cursus is ook toegankelijk voor diegenen die reeds in het bezit zijn van S1.

Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) verstrekt aan personen die in het bezit zijn van 1. een bewijs van deelname aan de cursus Scheepvaartkunde, 2. het diploma Radar Navigator en 3. voldoende vaartijd, het diploma Eerste Stuurman GHV.

Voor inlichtingen en/of een brochure kunt U contact opnemen met het Kenniscentrum, G.J. de Jonghweg 4-6, 3015 GG Rotterdam. Tel.: 010 - 4365124.



MOEDERDAG

Gedurende de perioden dat het ms 'Spectrum' dit voorjaar in Rotterdam lag afgemeerd, zowel voor lossen/laden danwel voor tankercleaning en dokking bij Wilton Fijenoord, waren velen te gast aan boord, voor korte of langere tijd. 'En iedereen moest mee-eten!'

Dankzij de onverwoestbare inzet (onvermoeibare durf ik niet te zeggen) van de civiele dienst (Bin Idris en Djafri) onder leiding van Kees van den Ende lukte dat mee-eten, dag in dag uit.

De tweed zondag in mei - Moederdag - was voor alle moeders en kinderen aanleiding om zeker aan boord te zijn om zich te laten verwennen in alle opzichten. Arme Kees! Ook hij had eigenlijk recht op 'Moederdag'. Vandaar dat we - officieren, vrouwen, kinderen en 'walwerkers' - hem tijdens de koffie, als onze 'Scheepsmoeder' in het zonnetje hebben gezet, als blijk van waardering voor alle inzet in de afgelopen maanden.

Josje Kronenberg-Heijne

nieuwe gezichten bij stbv

Jeroen Ebbeling
25 jaar
ex-Amsterdam



'Laat ik beginnen met mijzelf voor te stellen. Mijn naam is Jeroen Ebbeling en ik ben 25 jaar. Ik heb altijd al de wens gehad om te gaan varen. Vanaf de lagere school ben ik rechtstreeks naar de Zeevaartschool gegaan. Pas in 1987 ging ik voor het eerst naar zee voor mijn stageperiode. Ik wist toen nog niet goed wat mij te wachten zou staan, maar ik werd niet teleurgesteld. Het was een geweldige tijd. Alhoewel mijn eerste voorkeur uitgaat naar de nautische kant, heb ik, om beter inzetbaar te kunnen zijn, ook mijn MA-diploma gehaald. In mijn verlof mag ik graag gaan vissen, meestal met mijn vader die net zo fanatiek is als ik. Er is nog veel van deze wereld te zien en ook is er nog veel te lezen en te doen voor mij. De kans hiertoe zal ik bij Shell Tankers zeker krijgen en benutten.'

J.R. Ebbeling
MO4
ms 'Shelltrans'

Eric Boertje
25 jaar
ex-Rotterdam



'Nadat ik in 1982 in Brielle mijn MAVO-diploma heb gehaald, ben ik in Rotterdam de opleiding voor motordrijver gaan volgen met het idee zo snel mogelijk te gaan varen. Omdat de resultaten erg goed waren en zeer gemakkelijk behaald, besloot ik tot twee maal toe door te gaan. Eerst in Brielle voor het diploma-'A' en daarna in Rotterdam voor het diploma maritiem officier (S3 en C). Wat Shell Tankers betreft ben ik helemaal vers van de pers omdat ik mijn stage bij Seatrade heb gevaren. In de verlofperiodes ga ik graag bergbeklimmen en zeilen. Bij Shell hoop ik nog lang en met veel plezier te werken.'

E. Boertje
MO4
ms 'Zafra'

Marcel Koper
25 jaar
ex-Amsterdam

'Na het behalen van mijn HAVO-diploma in Haarlem, ben ik naar de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam gegaan. Daar heb ik de opleiding tot maritiem officier gevolgd. In 1991 heb ik mijn Maroff-diploma gehaald met als specialisatie navigatie. Mijn stageperiode heb ik volbracht bij Nedlloyd op de 'Nedlloyd Loire'. Aangezien de containervaart mij niet trekt, ben ik na het behalen van mijn diploma in dienst getreden bij Smit Vlootbeheer als 2e stuurman. Na een aantal reizen te hebben gemaakt voor Smit-Lloyd, wilde ik toch graag ervaren hoe het is om als Maroff te varen. Daarom ben ik in dienst getreden bij Shell Tankers BV. Op het moment zit ik alweer enkele weken aan boord van de 'Cardissa'. Ik hoop bij Shell Tankers een leuke tijd te beleven.'

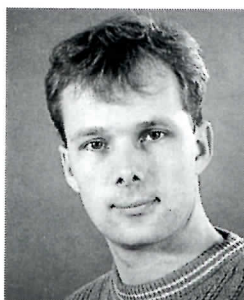
M. Koper
MO4
ms 'Cardissa'



Ottojan Huising
26 jaar
ex-Terschelling

'Mijn nautische en technische kennis heb ik opgedaan op Terschelling. Dit nadat ik de MTS-werktuigbouw met goed gevolg had doorlopen. Na Terschelling heb ik eerst drie reizen gemaakt bij Jo Tankers, echter om een aantal redenen ben ik overstapt naar Shell Tankers. In de spaarzame vrije tijd ben ik actief met scouting. Dat houdt voor mij hoofdzakelijk in, ondersteunende taken bij kampen en het rijdend houden van een DAF-vrachtauto uit 1967. Als mijn tijd niet door scouting wordt opgeslokt, vindt je mij op de motor, het vervoermiddel voor optimaal rijgenot.'

O.J.C. Huising
MO3
ms 'Zafra'



Holger Reurslag
28 jaar
ex-Terschelling



'Na mijn VWO-diploma te hebben gehaald aan de 'Amersfoortse Berg', ben ik in 1983 naar de zeevaartschool 'Willem Barentsz' te Terschelling gegaan. In 1987 ben ik geslaagd voor het HTS-diploma navigatie en in 1988 voor het diploma 'A'. Vervolgens heb ik ruim twee jaar gevaren bij Nedlloyd als SGO'er. Het laatste jaar rechten gestudeerd aan de Universiteit te Groningen. Twee keer heb ik deelgenomen aan een kamp van 'Outward Bound' in de Ardennen en de Franse Alpen. Mijn grootste interesse gaat uit naar de politiek en cultuur. In de zomer maak ik graag lange afstand voettochten. Bij Shell hoop ik met mijn nieuwe collega's wel te varen.'

H.J.G. Reurslag
MO3
ms 'Stellata'

tien jarig dienstjubileum



Nuron Djuhana en Suhara Wasmin waren aan boord van de 'Siratus' op 30 april jl. het middelpunt van de belangstelling. Niet alleen werd op die dag een heildronk uitgebracht op Hare Majesteit de Koningin, maar tevens werd herdacht en gevierd dat beiden 10 jaar in dienst van STBV waren. Zowaar geen sinecure om dit tegelijkertijd met Hare Majesteit te mogen vieren. Men zou haast zeggen bofferds. Iedereen was present bij hap en drank en Indonesische muziek. De kapitein hield een korte toespraak (zo hoort dat nu eenmaal) en deelde de jubileumspelden en -certificaten uit.

met 7.400 bezoekers

TENTOONSTELLING



Met het doorknippen van een lint verrichtte Marine Coördinator Ian McGrath op 6 juli jl. de opening van de tentoonstelling 'Shell Tankers 100 jaar'. Maar liefst 142 mensen hadden gehoor gegeven aan de uitnodiging hierbij aanwezig te zijn. Na het officiële gedeelte werd het gezelschap een lunch aangeboden aan boord van 'De Buffel'. Velen genoten in een stralende zon van het prachtige maritieme uitzicht over de Leuvehaven.

Veertien dagen lang was er gelegenheid deze gratis toegankelijke tentoonstelling te bezoeken bij het Maritiem Buitenmuseum Leuvehaven. Gemiddeld telde men een bezoekersaantal tussen de 300 à 400 per dag, met een topdag op de eerste zondag van 1920. De 'shiplovers' kwamen niet alleen uit alle hoeken van Nederland. Het gastenboek toonde ook belangstellende toeristen uit Canada, de Verenigde Staten, Brazilië, Italië, Polen en Roemenië.

THE SHELL MARITIME CENTENARY EXHIBITION 1892-1992



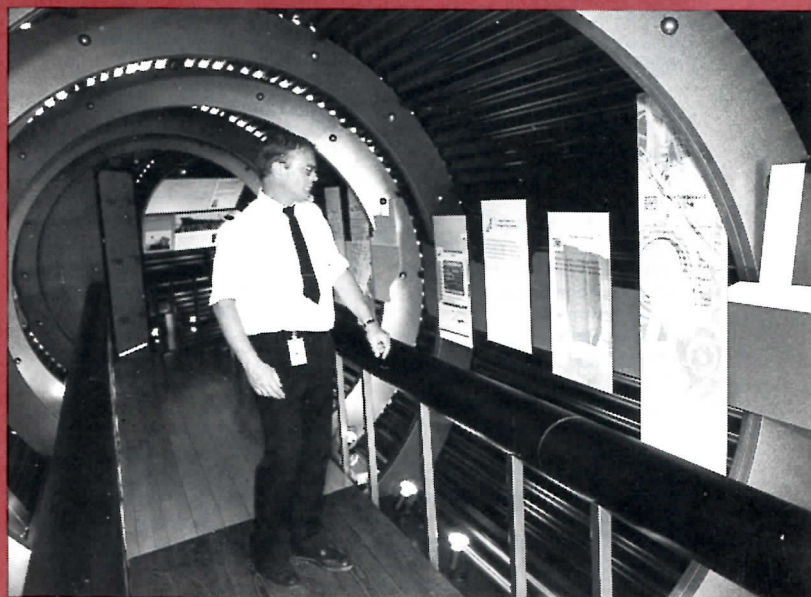
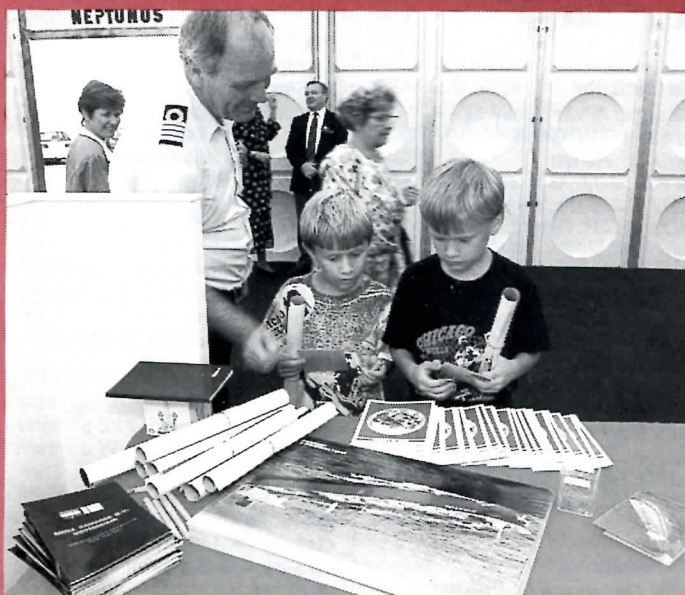
Fas in 1892 nam ontwerper Marcus Samuel de briljante werelds eerste tankers met voor het vervoer van olie te vervaardigen. Als eerste leed hij in mei 1892 in West-Indië de eerste helling - de oceaan - in de moderne supertankers.



GROOT SUCCES!



De kern van de tentoonstelling was een 'tunnel door de tijd', waar de bezoekers doorheen konden lopen. Aan het einde van de tunnel stond een nagebouwde brug opgesteld met geavanceerde navigatie-apparatuur. Hier werd uitleg gegeven door aanwezige vlootmedewerkers van STBV. Uit de vele reacties die wij hebben ontvangen, blijkt dat de tentoonstelling een groot succes is geweest.



situatie aan boord 25.07.1992

AFK. - AFKORTINGEN

Wnd. - Waarnemend
 Gezagv. - Gezagvoerder
 1e Stm. - 1e Stuurman
 2e Stm. - 2e Stuurman
 Hwtk. - Hoofdwerktuigkundige
 2e Wtk. - 2e Werktuigkundige
 3e Wtk. - 3e Werktuigkundige
 4e Wtk. - 4e Werktuigkundige
 MO1 - Maritiem officier 1
 MO2 - Maritiem officier 2
 MO3 - Maritiem officier 3
 MO4 - Maritiem officier 4
 Roff - Radio officier
 Wass - Wachtassistent
 ST - Scheepstechnicus
 ASV - Algemeen scheepsvakman
 Hovo - Hoofd voeding
 ASPI - Aspirant scheepstechnicus

Stag.HO - Stagiaire HBO
 Stag.MO - Stagiaire MBO
 Ind. - Indonesian
 IJD - Ind. junior deckofficer
 IDE - Ind. junior engineer
 IRO - Ind. radio officer
 Off2 - Ind. 2e stuurman
 Off3 - Ind. 3e stuurman
 Eng3 - Ind. 3e werktuigkundige
 Eng4 - Ind. 4e werktuigkundige
 CPO - Chief petty officer
 PO - Petty officer
 G1S - Grade I seaman
 G2S - Grade II seaman
 ASTD - Assistant steward
 CICA - Chief catering
 2NDC - 2nd Cook
 JSCJ - Junior steward

ms 'Cardissa'

Gezagv.: W. Beekman
 1e Stm.: W. Holwerda
 Hwtk.: J.A. de Groot
 MO2: W.P. Klijn
 MO3: N.G. Butter, M.J.
 Oosterkamp
 MO4: M. Koper, F. van den Berg
 StagHO: D.A. Wooje, A.J.
 Hoogeveen
 Roff: W.N. Bradshaw
 ST: S.H.J. Gieling, H. Klijnstra
 Hovo: L.J.W. Broenink
 CPO: Moh Sjansudin
 PO: Albert Dondokambey
 G1S: Bin Muridi, Mohamad Nasir
 G2S: Umar, Sutomo
 ASTD: Salim
 2NDC: Endi Suryadi

ms 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
 1e Stm.: J. Jongeneel
 Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
 2e Wtk.: C.N.A. Vreke
 StagMO: M. Ligtenberg, J.W.
 Rازenberg
 StagHO: T.H. Deelstra
 Off2: Arsamada Marwi
 Off3: B.E. Priyatno
 Eng3: Kamarudin Maz
 Eng4: D. Gunawan Sunarwanto,
 W.P. Siboro
 CPO: Max Ch. Ferdinandus
 PO: M. Simandjuntak, Daud Sonan
 G1S: Kuswara, Henky B. Pangaila,
 Simanjuntak
 G2S: O. Acmad, Naiman, Abdul
 Hafit S.
 ASTD: Taufic Nafi
 JSJC: Tiwar
 CICA: M. Sardi
 2NDC: Sidik

ms 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: W.J. Netelenbos
 1e Stm.: G.J.C. van Eeten
 Hwtk.: H. Japin
 2e Wtk.: J.H.A. Schulten
 StagMO: M. van der Weyden
 StagHO: L. Teune, E.R. Tigelaar
 Off2: Moh Tohir Laisa
 Off3: B. Baharianto
 Eng3: Jenafri
 Eng4: Nursodik, Masfar
 IRO: M.M. Kasio
 CPO: Gunugn H. Ritonga
 PO: Mamam Suwarman, Maman
 Suparman
 G1S: Matrawi Bin Rofi, Muljono
 Adhy Sukardi, Arifuddin, Achamad
 Marpudin
 G2S: S. Nurdin, Safei Bin Marsan,
 Muin
 ASTD: Sabur Ruchiat

JSCJ: Muslimin
 CICA: O. Irsal
 2NDC: T. Kusnadi

ms 'Erodona'

Gezagv.: T.H. Tromp
 Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
 2e Wtk.: A. van Beek jr.
 MO1: A.L.M. Nagelkerke
 MO4: J.W. Voortman
 StagHO: J.J. Meerkerk, W.J.
 Terpstra
 StagMO: P.H. Bos
 Off2: A.M. Husain
 Off3: Mugianto
 Eng3: B. Agusdin
 Eng4: J. Edward
 CPO: Sugiman
 PO: Sjaifullah Siregar, Ahmad
 Serang
 G1S: Ade Taryat, Sugandi, Namari
 Usman, Huzairi Shah
 G2S: Achmad Fadjeri, Mohamad
 Asis, Mashuri, Masji, Solihin, O.
 Saruly
 ASTD: Budiyo
 JSCJ: S.F. Suharto
 CICA: Purnomo Jasman
 2NDC: Samsuri Bin Yusuf

ms 'Etrema'

Gezagv.: F. de Vries
 Hwtk.: G.J. van Eyk
 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
 MO1: H. Ammerlaan
 StagHO: A.J. Hoogeveen, W.D.S.
 Beyaert, E. Konijnenberg
 Off2: Susmanto
 Off3: R. Kurnianto, Sugino
 Eng3: R.B. Subijakto
 Eng4: R.V. Hutahaeen, Edhy
 Susetyo
 IRO: R. Nendissa
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Sulaiman, Adi Sutoro
 G1S: M. Nafir, Asdi Bin Asmat,
 Rukning B. Abuhusen, Max Donald
 Hosang
 G2S: Mardas Bin Jamsir, O. Arif,
 Nurdin Abu
 ASTD: Tubagus Moh Isa
 JSJG: Muhamad Rodji
 CICA: Maman Suparman
 2NDC: Hasjardi

ms 'Naticina'

Gezagv.: A.J. Both
 1e Stm.: B. Crum
 Hwtk.: G. de Goede
 Wnd. 2e Wtk.: G.J. Harlaar
 3e Wtk.: J.D. Screenshot
 MO3: A. Eijgenraam
 MO4: D.J. Osinga
 ST: F. Oostdijk

StagHO: A.W. van Doorne, H.J.R.
 Plattel, P.B. Schoe
 I4E: A.S. Lasimoen
 IRO: Adang Gadjali
 IJD: Damin
 IJE: C. Ganur, Sunaela Fardiyanto,
 I. Pandji Mustanto
 CPO: Nicolas Walukow
 PO: Sutrisman, Nurkalam
 G1S: Eddy Subardi, D. Rodjali, L.
 Djaelani, O. Ismail
 G2S: Jakfar, Sugiarto, Mohamad
 Sukran
 ASTD: Suharto
 JSCJ: Eddy Djunaedi
 CICA: Suparman
 2NDC: Oman Rochman

ms 'Niso'

Gezagv.: L.A. Veer
 1e Stm.: R. van der Voort
 2e Stm.: M.C. Swart
 Hwtk.: E. Dallinga
 2e Wtk.: R.J. Bosman
 3e Wtk.: B.K. Frans
 MO3: J.F. van Dijk
 MO4: F. Kruythoff
 Roff.: S.J.J. Steel
 ST: P.P. van der Pol, P.H.H.
 Tummens, R. Mammen
 StagHO: L. Vlaardingerbroek
 CPO: Amos Radjah
 PO: G. Gozali, M. Bin Matroyal
 G1S: Dukak, Achmad Dasuki, Mat
 Nawi Bin Monai, J. Yosepanus
 G2S: Abdullah B. Moh. Arif, Solihin
 Bin Djuki, Amri Bin Muyono
 ASTD: W. Tjuandy
 JSCJ: Andi Jamaludin
 CICA: Moh Idrus Sopandi
 2NDC: Abdul Razak

ms 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen
 1e Stm.: G.W. Geesink
 Hwtk.: E. Aanen
 2e Wtk.: J.J.F. Govers
 MO2: P.J.B. de Jong
 MO3: R.C.R. Oldenburger, H.
 Berkenbos
 Roff: D. Hicklin
 ST: F.J. Tryselaar, H. de Vries
 StagHO: A. Stormorken, M.J.
 Tjoelker
 Hovo: L.H. Thibaudier
 CPO: Ch. A. Rumengan
 PO: Jamil Erang
 G1S: Rachman, Abifakih
 G2S: A. Siradjudin, Morsid
 ASTD: Tirai Bin Moi
 2NDC: I.L. Lopies Salvador

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: A.G.J. de Wit

2e Stm.: J.N.M. Sinnige
 3e Stm.: A. Gravirov
 Hwtk.: J.J.J. Ludekuse
 3e Wtk.: R. van der Heide jr.
 MO3: P.J.H.M. van Daal, R.J.M.
 van Beynum, M.M. Stuys
 MO4: J.R. Ebbeling
 StagHO: M.J.A. Stoop
 CPO: O.O. Suntoso
 PO: Mohamad Sibli
 G1S: Achmad Danari, Muh Irwan,
 Robby Obtom Podung, Mail
 BinToyib
 G2S: Herman Lumohing,
 Komarudin
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 CICA: Sujai
 2NDC: Aksan Busri

ms 'Sidelia'

Gezagv.: T.W. Scharrenburg
 1e Stm.: K. Cramer
 Hwtk.: H. Kuijper
 3e Wtk.: M.J.E. van den Broek
 MO3: C.G.A. Ligtfoot, L.J.
 Salomons
 MO4: R. Bijlsma
 CPO: Monafi
 PO: Andrias An Data, J. Ben
 Patilima
 G1S: Bambang Prasetyo, Panut,
 Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin
 Muhammad
 G2S: Mohamad Amin, Yac. Faut
 Ngil Janan, Mujakir
 ASTD: Warno S.
 JSCJ: Bahari Madruisdi
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Inuh Bin Tamin

ms 'Siratus'

Gezagv.: O.A. van Drueten
 1e Stm.: R. Dijkstra
 Hwtk.: E.S. Petrusma
 MO2: H. van Weenen
 MO3: J.F. Bastiaansen
 MO4: J.P. Geuze
 IRO: F. Achyari
 I3E: R.G. Masinambow
 CPO: Naim Bin Dulaskik
 PO: Suhandan Warjo, Supartoyo
 G1S: M. Ali Tanete, Sur'an Gozali,
 Munir, O. Hahhu
 G2S: Faisal Muchtar, Mohamad
 Amin, Lalal Suparno
 CICA: Koesman
 2NDC: Musairin
 ASTD: Sudarmono
 JSCJ: Sukur Ramlil

ms 'Solaris'

Gezagv.: A.J.W. Rommes
 1e Stm.: F.B. Schröder
 Hwtk.: M. Schmidt

MO2: F.P. van der Star
 MO3: D.J. Gijbbers
 MO4: J. Nootboom, P.A. Zwolle
 StagMO: A.R.J. Harssema, S.J.B. Pouw
 ST: A.A.O. Schenk, E. Kuitems
 Hovo: A.P. Maat
 CPO: Pieter Nikijuluw
 PO: M. Kadar
 G1S: Eddy Nurhati, Abdul Haji S.
 G2S: Mohamda Hosen, Usman Madjoka
 ASTD: O. Juhari
 CHCK: Nawai

ms 'Spectrum'

Gezagv.: J. Baard
 Hwtk.: A.J.A. de Groot
 2e Wtk.: L.F. Kruyt
 MO1: C.A. Rovers
 MO3: A.J. Haasnoot, H.A.J. Stoop,
 B.M. Toemen-Visser
 ST: R. van Buuren, J.J. van Triet,
 J.H. Winands
 Hovo: C.A. Brederland
 StagMO: M. Crum
 StagHO: H.R.J. Geervliet, M.M. Kroon
 CPO: Moh Toha
 PO: Desmond Kordak
 G1S: Daie, Wawan Herawan
 G2S: Napsari Bin Iqwan,
 Mohammed Mosleh
 ASTD: Djafri
 2NDC: Tanggan Bin Idris

ms 'Sponsalis'

Wnd. Gezagv.: F. Makkee
 1e Stm.: H. van Popta
 Hwtk.: J. Smid
 MO2: P. Kees, H. Oudenes
 MO3: S.F.J. Gerrits
 MO4: F.P.J. Sinnige
 Roff: J.D. Kucharski
 ST: B.A. Amstelveen, M.A.J. Veen
 StagMO: E.W. de Jonge
 Hovo: H. Otter
 CPO: Hendrik Boy Pasumiin
 PO: Dr. Sony Wonok
 G1S: Achmad Husin, Bin Satimin
 G2S: Hery Kaharu, Djaelani
 ASTD: Ripin
 2NDC: Mohamad Jusuf

ms 'Stellata'

Wnd. Gezagv.: W.C. Moll
 Wnd. 1e Stm.: H. Hennis
 Hwtk.: L.W. Jorissen
 MO2: J.W. van Duuren
 MO3: P.G. Harts, H.J.G. Reurslag
 MO4: A.C. Droppers
 StagHO: A. Hummel, M.A. Reynhoudt
 Roff: N. Macaskill

ST: J. Brederveld, R.G. van den Brink, P.S. Knaap
 Hovo: W.C. Kapper
 CPO: Tawakid
 PO: F.X. Djoko Nursjamad
 G1S: Muyoto, Amir Hanif
 G2S: Abdul Hadi, Mohamad Mursid
 ASTD: Madsaleh
 2NDC: Suharto Bin Jasin

ms 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
 1e Stm.: J. Kistemaker
 Hwtk.: C. Hemmer
 2e Wtk.: J.W. van Velze
 3e Wtk.: P. Turner
 MO3: J.T.E.M. Spoor
 MO4: H.A. van der Koppel
 ST: N.H. van der Geugten
 I4E: B. Sambarani
 IJE: H.X. Misbach, Albert Uneputty,
 Fadjar Wahyutomo, D. Kusama
 IRO: S. Ruskam
 CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
 PO: Buntaran, Abdul Rachman
 G1S: Rudolf H.J. Lapien, S. Bachri,
 R. Latuheru, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: Moh. Nasir, Zainul Arifin,
 Rafdianto, Suparjo, Abdur Rohim,
 Gondo Gulton
 ASTD: Achmad Djarkasih
 JSCJ: Moch. Syaifullah
 CICA: Sugito Mitra S.
 2NDC: Agus Harun

ms 'Zafra'

Gezagv.: F. Kuyt
 1e Stm.: R.A. de Boer
 Hwtk.: C.W.H. Holthuysen
 MO3: P. van den Brink, J. Hoekstra, A. Blok
 MO4: E. Boertje
 ST: B. Corputty, H.S. Elia
 StagHO: A. IJsselstein, R.J.P. Dupuis
 IRO: H. Anwar
 CPO: Rustam Zen
 PO: Suhardi
 G1S: Zulani Adjeri, Abdul Halil
 G2S: Dedi Bukhori, Pukasan Bin Jumadin
 ASTD: Harun
 CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
 2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Zaria'

Gezagv.: N. Venendaal
 Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
 MO1: J.C. van Koten
 MO2:

Onze vlootjubilaren



H. Kuijper
 Hoofdwerktuigkundige
 35 jaar op 07.10.92



H.W.J. van Haarst
 Hoofdvoeding
 25 jaar op 14.09.92



M.P.M. Boeren
 Maritiem officier 2
 10 jaar op 20.09.92



H. Brand
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 02.09.92



J.H.M.A. van Jaarsveld
 Hoofdwerktuigkundige
 25 jaar op 22.09.92



H.T.J. Meyer
 Maritiem officier 2
 10 jaar op 27.09.92



J.H.S. van der Pas
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 05.09.92



J. Kruijze
 3e Werktuigkundige
 25 jaar op 09.10.92



R.J. Dekker
 Scheepstechnicus
 10 jaar op 03.10.92

Aanstellingen

01.06.92 - Hwtk.: A.J.A. de Groot
 01.06.92 - Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
 01.06.92 - Hwtk.: J.J.J. Ludekuse
 01.06.92 - Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
 01.05.92 - MO2: F.P. van der Star

Over van Groep buiten Nederland

MO2: P.J.B. de Jong (SIM)
 1e Stm.: G.W. Geesink (Shell Nigeria)

Met pensioen

Hwtk.: J. Hensbroek
 Hovo: C. Westbroek

Walpersonalia

Onze waljubilaren



A.L.M. Dumoulin
 DFP/111
 10 jaar op 16.08.92



D. Kramers
 DFP/3
 35 jaar op 01.09.92

Over van Groep binnen Nederland

M. van der Plas
 DFF/1
 01.07.92 (ex SIPM)



WERELDHAVENWEEK

1992

Al een aantal jaren organiseert Rotterdam een Wereldhavendag. Nu Rotterdam in 1992 al voor de dertigste achtereenvolgende keer wereldhaven nummer één is, heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf besloten er dit jaar een wereldhavenweek van te maken.



Op dit bijzondere jubileum presenteren de Koninklijke Marine en de Nederlandse Koopvaardij zich van 28 augustus tot en met 5 september op spectaculaire wijze aan het publiek. Hun boodschap daarbij - in

het bijzonder voor de Nederlandse jongeren - luidt:

Voor de zee gekozen, is goed gekozen!

In een paviljoen aan het Leuvehoofd (Boompjes) hebben Koopvaardij en Marine een gezamenlijk info-centrum ingericht. Dit paviljoen is eigenlijk nog maar het 'voorportaal' van de grootscheeps opgezette expositie aan de Wilhelminakade. De daar afgemeerde schepen zijn tijdens de gehele wereldhavenweek voor alle bezoekers vrij toegankelijk. Zolang die schepen daar liggen, wordt een continu varende - gratis - pendeldienst onderhouden tussen Boompjes en Wilhelminakade.

Koopvaardij

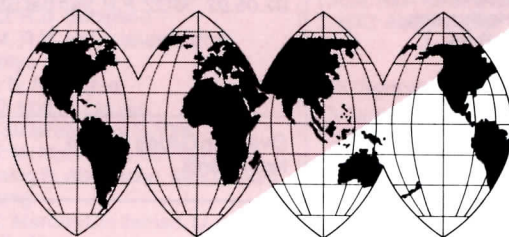
De 'Mighty Servant 2' van Wijsmuller, die aan de Wilhelminakade ligt afgemeerd, is een speciaal voor superzware transporten gebouwd, afzinkbaar schip. Deze honderdzeventig meter lange gigant is ondermeer geschikt voor het vervoeren van complete booreilanden en schepen. Op haar ruim vijfduizend vierkante meter open dek mag U die week vrij rondwandelen om de vaartuigen en ander materieel te kunnen bewonderen die Marine, Koopvaardij en de Vereniging Zeekadecorps Nederland daar tijdelijk hebben 'geparkeerd'.



Ook kunt U persoonlijk ervaren wat een overweldigende gewaarwording het is zelf het roer in handen te nemen van een reusachtig zeeschip, en dit veilig de Rotterdamse haven binnen te loodsen. U kunt dit doen in de computergestuurde brugsimulator van het MSCN (Maritime Simulation Centre the Netherlands). In deze exact nagebouwde brug van een modern zeeschip mag U - onder deskundige begeleiding - zelf de uiterst geavanceerde navigatie-apparatuur bedienen. Ook kunt U op de Maas getuige zijn van een in scène gezette, gezamenlijke reddingsactie van Marine en Koopvaardij. Helicopters van onze Zeemacht en een met 'waterjets' aangedreven reddingboot van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) zullen enkele 'vrijwillige' drenkelingen uit het water oppikken.

cruise-schip 'sericata'

Hoera, na zo'n kleine twintig jaar kwam ik in de gelegenheid om weer eens met mijn man mee te varen. Ik heb een fantastische tijd gehad. Dit komt mede door de zorg van onze burens en niet in de laatste plaats door onze zoon Paul die toch nog maar zeventien was. Hij heeft wel een pluim verdiend. Helemaal alleen thuis, alleen naar school en dan voor voor het eten zorgen ook.



We vertrokken vanaf Schiphol, uitgezwaaid door onze burens die ons wegbrachten. Na 11 uur en 40 minuten vliegen over Siberië naar Tokyo. Een gigantische stad, maar we hebben er niet veel van gezien. Op het vliegveld aangekomen bracht de agent ons, na een rit van zo'n vier uur, naar het bootje dat ons naar de 'Sericata' bracht. De eerste dagen was het wel even wennen. Ik had vooral last van het tijdsverschil. Onze eerste reis ging van

Japan langs Singapore, om stores op te pikken, en door naar de Arabische Golf om te lossen. Jammergenoeg mocht daar niemand de wal op.

Vervolgens kregen we orders voor Chiba (Japan). Daar konden Arie en ik wel de wal op. Chiba is een vrij grote stad met veel smog. Ondanks dat hebben we toch nog wat gezien. Het was alleen erg duur. We hebben er ook Japans gegeten wat ik heel erg lekker vond.

Na Japan kregen we orders voor Vancouver in Canada. Dit was erg leuk omdat zowel Arie als ik er nog nooit geweest waren. Bij Canada aangekomen sprongen de zalmen om het schip heen wat een heel leuk gezicht was.

Als je er maar oog voor hebt is er toch wel veel te zien als je op zee zit. Zo zagen we vliegende vissen, dofijnen en walvissen. Aan boord heb ik me beslist niet verveelt. Ik heb veel geschreven, gehandwerkt en vooral veel sokken gebreid. De onderlinge verhouding was heel goed, ondanks het minimum aantal mensen.

Na Canada ging de reis naar Taiwan, Brunei en Singapore, alwaar Arie zou worden afgelost. Hij had toen nog een leuke verrassing. Een kleine vakantie van vijf dagen in Singapore. Paul vond het toch weer gezellig dat we thuis waren.

Lamyda Both-Zonne