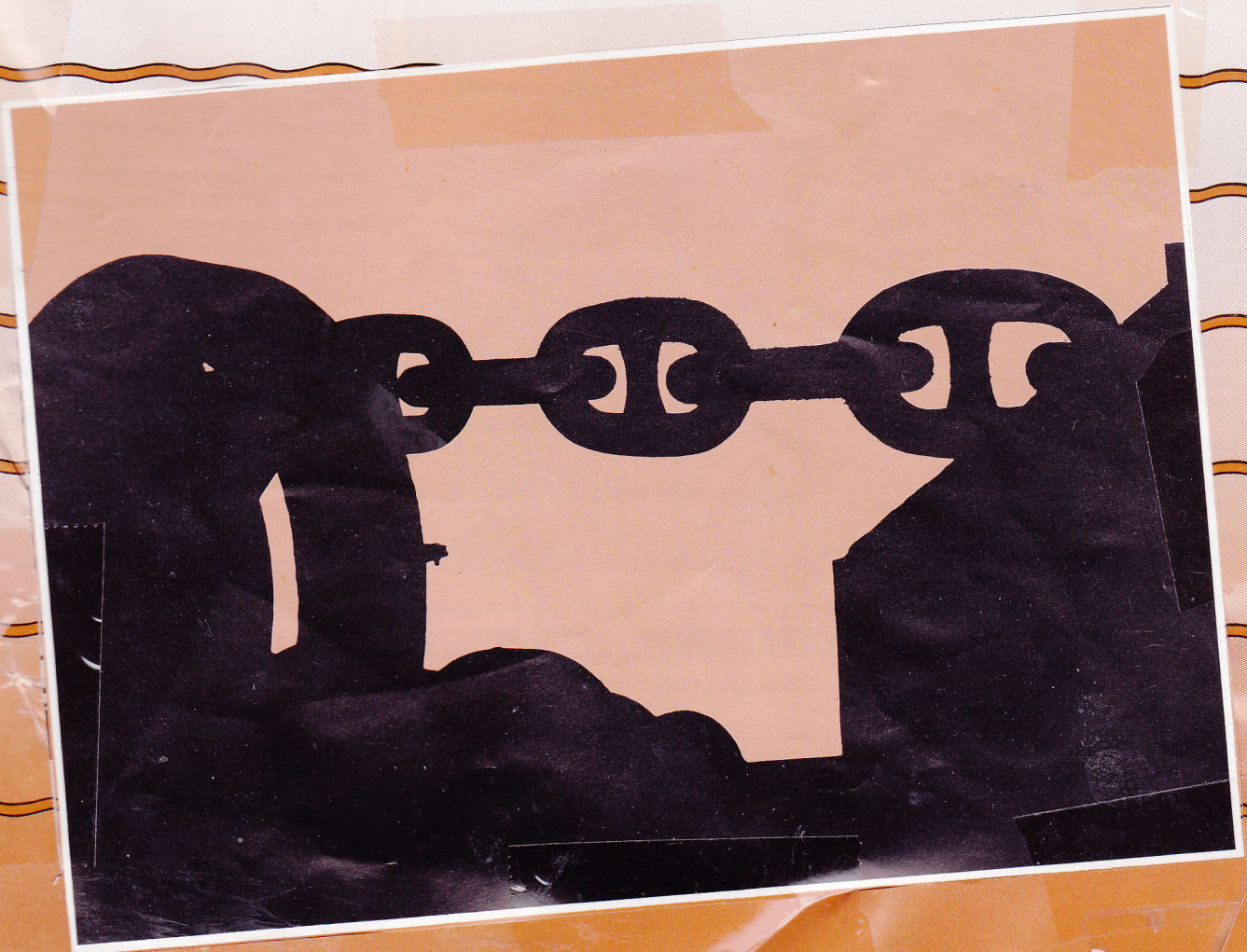


SCHEEP



TENIKA

24e jaargang
nummer 10
juni 1985



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 69 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 10
juni 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

Uitreiking Koninklijke Onderscheidingen	2
O.R.-verslag	4
Twaalf vlootcollega's met pensioen	7
Oase in de woestijn	8
Baby's wachten niet	9
Nieuws van de nieuwbouw	10
Afscheid op de 'Abida'	12
Een eeuw CTBV-ervaring nam afscheid	12
Schoon Schip	13
Personalia	14
Joop v.d. Weijer met pensioen	16

Verblijf in Singapore

De toelagen, die zoals gebruikelijk tijdens verblijf van vlootpersoneel in Singapore werden gegeven voor lunch, diner en kleine kosten, komen te vervallen. Voortaan zal de vergoeding van de kosten van het verblijf in hotels e.d. vóór de plaatsing en na de aflossing op de elders in de wereld gebruikelijke wijze plaatsvinden.

Indienen rekeningen OMS/SMS

Het bestuur van het OMS/SMS brengt de leden in herinnering dat rekeningen, betrekking hebbende op het jaar 1984, vóór 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die ná genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vóór 1 juli 1985 niet mogelijk was.

Voorzitter Kapiteinsvereniging

Tijdens de ledenvergadering op 6 maart j.l. van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij is de heer J. de Jager Sr., gezagvoerder bij onze Maatschappij, benoemd als voorzitter van deze vereniging. In deze functie volgt hij de heer C. Bruin op. Per 1 juni 1985 heeft de heer De Jager de dienst van Shell Tankers met pensioen verlaten.

Verkocht

Het 53.444 ton draagvermogen metende s.s. 'Onoba' is voor sloop verkocht aan de China Resources & Minerals Co. Ltd., Hong Kong. De oplevering zal in mei of juni 1985 te Yantai, China plaatsvinden.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2253	17.4.85	Verkoop 'Abida' (PCOR)
2254	18.4.85	Gasconcentraties in bunkertanks
2255	18.4.85	Kostenopgave 1986 (PCOR)
2256	25.4.85	Overlegvergadering april '85 (PCOR)
2257	01.5.85	Sluiting kantoor 30 april '85 (PCOR)
2258	01.5.85	Onderscheidingen (PCOR)
2259	01.5.85	Verkoop 'Dallia' en 'Daphne' (PCOR)
2260	01.5.85	Verblijfkosten Singapore (PCOR)
2261	01.5.85	Medicine locker (PCOR)
2262	01.5.85	Koersen (PCOR)
2263	09.5.85	Verkoop 'Onoba' (PCOR)

UITREIKING ONDERSCHIEDINGEN

Bij de jaarlijkse 'lintjesregen', ter gelegenheid van Koninginnedag, werden ook onderscheidingen uitgereikt aan twee (ex) collega's. Onze in februari vorig jaar gepensioneerde finance-manager D. van Zanen werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau en hoofd voeding A. G. Freeth ontving de eremedaille in zilver verbonden aan de Orde van Oranje Nassau. Beide heren kregen op 29 april j.l., in bijzijn van een aantal genodigden, waaronder een afvaardiging van onze maatschappij, de eretekenen opgespeld door de burgemeester van hun woonplaats.

Prachtige carrière

Al zijn er elk jaar weer heel wat mensen in ons land die een Koninklijke Onderscheiding ontvangen, het is niet zo eenvoudig daarvoor in aanmerking te komen. Een uitmuntende staat van dienst, een uiterste plichtsbetrachting of een bijzondere verrichting kunnen de aanleiding zijn voor de toekenning ervan. Al is de heer Van Zanen al ruim een jaar met pensioen, we zijn hem beslist nog niet vergeten. Dat bleek toen hij in zijn woonplaats Hekendorp werd 'geridderd'.

Voordat de heer Van Zanen in 1948 in Shell-dienst kwam had hij er al enkele jaren opzitten als Oorlogs Vrijwilliger bij de Koninklijke Mariniers Brigade. Na eervol te zijn ontslagen uit militaire dienst trad hij op



De heer D. van Zanen werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Hij kreeg de bijbehorende versierselen opgespeld door burgemeester J. C. de Jong van Driebruggen.

1 september 1948 als administratief employé in dienst van Shell Tankers. Dat was het begin van een prachtige carrière. In snel tempo werd door middel van avondstudie een groot aantal vakdiploma's gehaald. In de jaren die volgden vervulde de heer Van Zanen vele functies.

Opvallend was daarbij zijn grote vakbekwaamheid, inzet, veelzijdigheid en creativiteit. Hij bezat een uitstekend gevoel voor menselijke verhoudingen. In 1973 werd de kroon op zijn carrière gezet. In dat jaar werd hij benoemd tot finance-manager en lid van het management-team van Shell Tankers B.V. Door de grote veranderingen in de olie-industrie en in de tankvaart brak een moeilijke periode aan. Maar bij de zich voortdurend wijzigende omstandigheden waaronder STBV moest opereren kwamen zijn ervaring, grondig inzicht en veelzijdigheid zeer goed van pas. Jarenlang heeft de heer Van Zanen zitting gehad in zowel de Commissie

Commerciële Zaken als de Werkgroep Assurantiën van de K.N.R.V. Hij was een alomtewaardeerd en gerespecteerd expert op het gebied van scheepsverzekeringen. Ook in zijn privéleven gaf hij blijk van een grote sociale belangstelling en beweging. Op 1 februari 1984 verliet de heer Van Zanen de dienst der maatschappij met pensioen.

Veertig jaar koopvaardijdienst

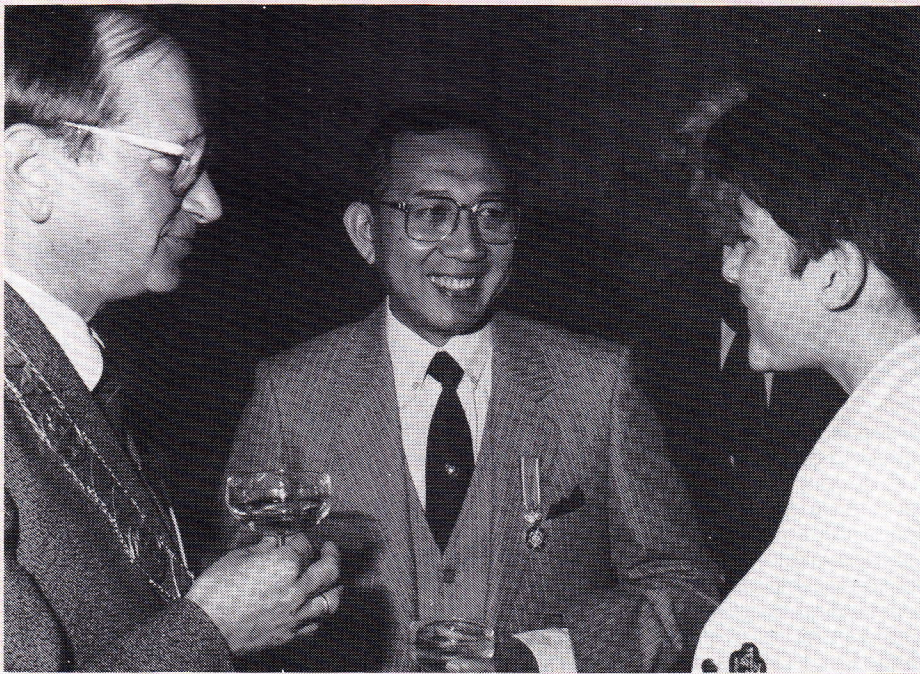
Hoofdvoeding A. G. Freeth kwam in november 1955 in dienst van STBV. Vóór die tijd had hij als zeeman al vele jaren de wereldzeeën bevaaren. Eerst op kustvaarders van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij in het voormalig Nederlands Indië. Daarna kwam hij naar Nederland en was van 1945 tot 1955 werkzaam bij de Holland Amerika Lijn, aanvankelijk als handlanger, vervolgens als tremmer en tenslotte als stoker-olieman.

Na zijn indiensttreding bij onze maatschappij had hij een aantal functies aan boord tot hij in 1969, op eigen verzoek, werd overgeplaatst naar de Civiele Dienst. Al heel snel promoveerde hij van scheepskok tot hoofdvoeding. Door zijn brede ervaring in velerlei functies kan de

heer Freeth als een 'geïntegreerde' gezelschap bij uitstek worden gezien. Gedurende een dienstverband van bijna 30 jaar bij onze maatschappij heeft de heer Freeth zich bijzonder ingezet om, naast zijn normale werkzaamheden, een goede sfeer aan boord te scheppen. Zeer gewaardeerd werden zijn vele activiteiten op recreatief gebied. Hij was indertijd nauw betrokken bij de introductie van de Indonesische gezellen en werd, zowel door de scheepsgezellen als de officieren, hogelijk gewaardeerd.

Van april 1980 tot augustus 1982 is hij lid geweest van de ondernemingsraad. Na ongeveer 40 jaar de Nederlandse Koopvaardij te hebben gediend heeft de heer Freeth onlangs afscheid genomen om van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

Hoofdvoeding A. G. Freeth kreeg eveneens een Koninklijke Onderscheiding. Hij ontving de eremedaille in zilver verbonden aan de Orde van Oranje Nassau uit handen van de burgemeester van Zwolle, Mr. G. Loopstra.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cardissa
m.s. Caurica
m.s. Cinulia

(010) 130955

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Felania
m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina

(010) 130956

m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus
m.s. Niso

(010) 130957

s.s. Ondina
s.s. Onoba
m.s. Stellaris

(010) 130958

m.s. Tagelus
s.s. Vitrea
s.s. Zafra

O.R.-VERSLAG

- *Veiligheid*
- *Adviesaanvraag verkoop 'Acteon' en 'Vitrea'*

De O.R.-vergadering op 22 en 23 april jl. was de eerste tweedaagse 'marathon'-bijeenkomst na de retraite-week van februari 1985 in Hoenderloo. Dat wil echter niet zeggen dat in de tussenliggende periode geen onderling contact is geweest. In commissieverband ontmoeten de met verlof zijnde O.R.-leden elkaar regelmatig en de wal-leden zijn, door hun aanwezigheid in hetzelfde gebouw, dagelijks voor elkaar bereikbaar. In verband met de adviesaanvraag voor de verkoop van de 'Abida' en de 'Onoba' was de Raad in maart en april jl. nog twee maal een dag bijeen geweest. Nu echter waren, door de veelheid van agendapunten, de gebruikelijke twee dagen zeker nodig.



De eerste overlegvergadering op de 22e april werd geopend door O.R.-voorzitter Jolle de Jong. Nadat was vastgesteld dat het vereiste aantal leden aanwezig was heette hij Frank Vergroesen welkom. Hij gaat een vakature vervullen die is ontstaan door de recente overplaatsing van Henk Lenstra. Frank is geen onbekende in 'O.R.-land' want hij had eveneens zitting in de vorige Raad. Ook Hans den Ouden heeft de O.R. verlaten. Hij is opgevolgd door Hans van der Ster.

Veiligheid

De heer Busker zette een goede traditie voort door zijn rubriek 'Mededelingen van de bestuurder' te beginnen met het onderwerp 'Veiligheid'. Veiligheid is altijd een belangrijk onderwerp van gesprek. De bestuurder gaf de aanwezigen een overzicht van de stand van zaken tot op het moment van het begin van de vergadering. 'Helaas zijn ons in 1985 tot nu toe in totaal vier OMA's gerapporteerd. Op hun merites bekeken zijn het geen ongevallen van ernstige aard', aldus de bestuurder, 'maar we moeten er toch niet al te lichtvaardig over denken. Bovendien moet het een keer

mogelijk zijn om op 'O' uit te komen.' Ten einde de veiligheid onder de voortdurende aandacht van de werknemer te brengen is een serie posters ontworpen waar de uitgangspunten van het veiligheidsbeleid op aanschouwelijke wijze tot uitdrukking worden gebracht. Er zijn vijf verschillende afbeeldingen en iedere maand gaat een aflevering naar de schepen. Steeds blijkt weer dat de O.R.-leden intensief meedenken om de veiligheid nog

Het is een manier van denken

Elk ongeval kan worden voorkomen

SAFETY ALWAYS ACCIDENT FREE IN THE YEAR EVERYWHERE

verder omhoog te brengen. Rupert Huysers vroeg de bestuurder naar de mogelijkheid om 'vierbare bakjes' te mogen gebruiken in plaats van stellingplanken bij het verrichten van verwerk. 'Dat is veiliger, vooral met het oog op de mensen die last ondervinden van hoogtevrees'. Busker antwoordde hierop dat hij dit een goede suggestie vond. Voor een verdere uitwerking adviseerde hij hierover contact op te nemen met de sectie 'Veiligheid' op kantoor. Ook Arie v.d. Windt brandde een vraag op de lippen, namelijk, 'in hoeverre spelen de

ONDERNEMINGSRAAD

Shell Tankers B.V.

kosten een rol bij het treffen van voorzieningen om de veiligheid te bevorderen?' Hij noemde als voorbeeld de aanwezigheid van goede dekverlichting, met name tijdens werkzaamheden onder de kippenloop. Hij had de indruk dat de scheepsleiding het kostenaspect wel eens liet prevaleren. De bestuurder reageerde hierop door te zeggen dat, in z'n algemeenheid gesproken, geld zeker een rol speelt bij de veiligheid. 'Echter, indien een goed omschreven aanvraag binnenkomt voor het doen van aanpassingen op een schip dat qua leeftijd nog een tijd mee zal gaan, zal er in zo'n geval geen enkel probleem zijn de nodige gelden daarvoor uit te trekken'.

Personeelsgebeuren

Onder deze noemer deed de bestuurder enkele algemene mededelingen. Er zijn inmiddels twee werkoeverleg-bijeenkomsten voor jonge officieren en scheepsgezellen gehouden. De derde was juist die dag van start gegaan. 'De uitkomsten zijn tot dusver bijzonder positief', aldus de bestuurder, 'en we gaan er zeker mee door'. Van het werk overlegteam, bestaande uit de heren Aertsen en Nieuwerf, komen eveneens positieve berichten. Ze reizen van schip tot schip met als opdracht om het scheepsteam te assisteren bij het werkoverleg aan boord. Zij hebben geconstateerd dat het werkoverleg niet overall optima forma functioneert. Er valt nog wel het een en ander te verbeteren maar er is zeker geen onwil bij de mensen waar te nemen. De bestuurder had alle vertrouwen in het bereiken van goede resultaten. De uitdrukking 'Probeer alle dingen en behoud het goede', is hier zeker van toepassing.

Op 1 mei 1985 is begonnen met de bijscholing van COO's aan het Maritiem Instituut De Ruyter in Vlissingen. De animo voor deze opleiding bij onze officieren is vrij groot. Helaas valt er nog weinig te zeggen over de normen voor het behalen van vaartijd. De discussies hierover met de F.W.Z. en de Overheid zijn nog niet afgerond maar de bestuurder verwachtte dat uiteindelijk tot overeenstemming kan worden gekomen.

Adviesaanvraag verkoop 'Acteon' en 'Vitrea'

Vervolgens kwam een uiterst delicaat onderwerp ter sprake: een verdere reducering van de vloot door het verkopen van de 'Acteon' en de 'Vitrea'. Omdat beide schepen eigendom zijn van STBV is voor het afstoten de instemming van de O.R. vereist. Begin april ontving de Raad van de bestuurder een notitie met daarin een uiteenzetting van de vooruitzichten voor het lopende jaar met betrekking tot het

vlootbestand. Dit naar aanleiding van recent gevoerde gesprekken met de Marine Coördinator. De algemene tendens is dat voor de oudere tonnage slechts zeer beperkte mogelijkheden voor emplooi zijn en dat in verband hiermede de Marine Function niet van zins is om de aflopende timecharter-overeenkomsten zonder meer te vernieuwen. Zelfs niet tegen aanzienlijk lagere tarieven. Het gevolg ervan is dat de schepen op de zg. 'spot market' moeten worden ingezet. Hierbij treden lange wachttijden op en dan zijn er geen inkomsten. Uit economisch oogpunt gezien ligt het voor de hand speciaal de oude en onrendabele tonnage af te stoten. Bovendien zijn de kansen op onaangename technische verrassingen vrij groot (een voorbeeld hiervan is de 'Onoba'). Onze reputatie als een weliswaar dure maar bijzonder betrouwbaar vervoerder doet dit beslist geen goed. Van de zijde van de Marine-Coördinator is de toezegging verkregen dat Shell International Marine voortdurend de markt kritisch zal volgen en waar mogelijk, als het te vervoeren volume dit toelaat, voor vervangende tonnage zal zorgen. Dit kan ook tonnage zijn die op tijdelijke basis aan de vloot wordt toegevoegd met het oogmerk de vlootvermindering geleidelijk te doen plaatsvinden.

Met het oog hierop is ons een derde nieuwbouwtanker van Tung toegezegd met oplevering tegen eind 1985.

De bestuurder vroeg de instemming van de O.R. om de 'Acteon' en de 'Vitrea' te mogen afstoten. Dank zij de vroegtijdige toezending van de benodigde gegevens was de Commissie Financieel en Economisch Beleid in de gelegenheid geweest om de adviesaanvraag grondig te bestuderen en hun bevindingen en aanbevelingen ruimschoots op tijd aan de overige O.R.-leden te doen toekomen.

De Commissie is diep in de materie gedoken maar zag tot haar spijt geen enkele mogelijkheid de 'Acteon' (bouwjaar 1961) en de 'Vitrea' (bouwjaar 1962) op rendabele wijze in de vaart te houden. De bestuurder had de Raad medegedeeld dat de reden om voor beide schepen tegelijk een advies tot verkoop in te dienen lag in het feit dat, gezien de aard van het bedrijf, het altijd moeilijk is om een overlegvergadering te houden. En bij een besluitvorming als deze moet beslist een quorum aanwezig zijn. Voorzitter Jolle de Jong las het vrijwel unaniem uitgebrachte advies van de O.R. aan de bestuurder voor:

*'De Ondernemingsraad heeft inzake de adviesaanvraag verkoop s.s. 'Vitrea' en m.s. 'Acteon', op 22 april 1985, het volgende besluit genomen:
Dank zij het tijdig indienen van genoemde*

O.R.-ALLERLEI

Tijdens de onlangs gehouden Marine Conference is de Marine Safety Award uitgereikt aan Deutsche Shell Tanker G.m.b.H. Ondanks al onze inspanningen waren de resultaten op het gebied van de veiligheid bij deze Groepsonderneming net iets beter dan bij ons . . .

Het nieuw geïnstalleerde O.R.-lid Frank Vergroesen is toegetreden als lid van de Commissie Financieel en Economisch Beleid. Hij is tevens secretaris van deze Commissie.

Het deed de bestuurder genoeg bekend te kunnen maken dat drie 1e stuurlieden tot gezagvoerder zijn gepromoveerd.

Bij de herdenking in het Centraal Kantoor in Den Haag van de gevallen tijdens de tweede wereldoorlog zijn namens de O.R. aanwezig Jan Alisma en Jolle de Jong.

Peter Poot deelde de O.R. mede dat hij, in verband met zijn overplaatsing naar S.I.P.M., zijn lidmaatschap van de Raad helaas moest opzeggen. Voorzitter Jolle de Jong dankte hem namens de overige leden voor hetgeen hij voor de O.R. heeft gedaan. Ook Peter deed duidelijk uitkomen dat hij prettige herinneringen bewaart aan de korte tijd dat hij in de Raad zitting heeft gehad.

De 'Felipes' heeft onlangs 11 schipbreukelingen opgepikt van een zinkend schip. Zij zijn in Singapore aan land gezet. Gevreesd wordt dat één opvarende met het schip ten onder is gegaan.

De bestuurder vertelde dat, tijdens een recent gehouden vergadering van commissarissen van onze vennootschap, door de president-commissaris complimenteuzen woorden waren uitgesproken over het reilen en zeilen van Shell Tankers B.V.

In een bestuursvergadering van de K.N.R.V. is grote bezorgdheid geuit over de situatie in de Arabische Golf. Onpartijdige koopvaardischepen worden aangevallen in neutraal gebied. De voorzitter van de Redersvereniging heeft in een brief aan onze minister van Buitenlandse Zaken gevraagd hierover contact op te nemen met de verantwoordelijke landen. De minister heeft toegezegd dit te zullen doen.

Tot aan de volgende vergadering (27 en 28 juni a.s.) werden Frank Vergroesen en Bert Zwiers gekozen als resp. voorzitter en secretaris van de Commissie Vlootaangelegenheden. Tot plaatsvervangend voorzitter van de O.R. werd gekozen Hugo van Slegtenhorst en tot plaatsvervangend secretaris Albert Vrolijk.

Een door Shell Nederland B.V. uitgebracht rapport over de studie van de arbeidstijdverkorting bij de Shell-maatschappijen in Nederland zal door de Commissie Walaangelegenheden van de O.R. worden bestudeerd. Te zijner tijd zullen hierover nadere mededelingen volgen.

Het eindrapport van de task-force 'Scheepsrapportage' is inmiddels gereedgekomen. De bestuurder had het rapport nog niet in z'n geheel door kunnen nemen maar de eerste indruk is dat er verrassend weinig duplicering bestaat in de rapportage schip-wal en omgekeerd.

adviesaanvraag heeft de Ondernemingsraad voldoende gelegenheid gehad deze zaak te bestuderen. Doorslaggevend voor de besluitvorming zijn de volgende negatieve punten:

- 1. De hoge leeftijd van de schepen en de ermee gepaard gaande slechte technische staat.*
- 2. De zeer hoge kosten van de vereiste dokkingen en het 'Special Survey' voor de 'Vitrea'.*
- 3. De onmogelijkheid een kostendekkend charter te verkrijgen: de verwachte*

verliezen lopen in de miljoenen guldens.

- 4. Reële alternatieven zijn niet aanwezig.*
- 5. Het is al enige jaren bekend dat deze schepen in 1985 uit dienst zouden gaan.*

Gezien het bovenstaande besluit de Ondernemingsraad positief te reageren op de adviesaanvraag verkoop s.s. 'Vitrea' en m.s. 'Acteon'.

Voor het personeelsbestand heeft de verkoop van de 'Acteon' en de 'Vitrea' uiteraard gevolgen. De heer Van Dalen, de adviseur van de bestuurder, informeerde de Raad echter dat, indien dit jaar de omvang van de personeelsafvloeiing dezelfde zal zijn als vorig jaar, hij desondanks geen problemen verwacht.

Begin dit jaar was er een licht surplus aan officieren. Midden dit jaar zal dit verder oplopen maar in verband met de ingebruikstelling van de

Aanwezig tijdens vergadersessie op 22 en 23 april jl. waren:

Groep A

Jan Alisma
Jolle de Jong
Hugo van Slegtenhorst
Frank Vergroesen
Bert Zwiers

Groep B

Rupert Huysers
Arie v.d. Windt
Albert Vrolijk

Groep C

Rob ten Hooven
Jarig Molenaar
Joop Ouwens
Peter Poot
Henk Steenstra

nieuwbouwschepen wordt daarna weer een afname verwacht. De situatie bij de scheepsgezellen ligt geheel anders. Met het oog op de komende nieuwbouw is in een aantal bladen een advertentie geplaatst voor het aantrekken van geïntegreerde scheepsgezellen. Ten tijde van de vergadering was de selectieprocedure nog in volle gang.

De bestuurder deelde mede dat, rekening houdend met de nog af te stoten schepen en de komende

nieuwbouw en 'bareboat'-schepen, de STBV-vloot per ultimo 1985 naar verwachting uit 23 schepen zal bestaan.

Situatie wereldtankermarkt

Gedurende de tweede overlegvergadering gaf de bestuurder aan de hand van enkele overzichten aan dat het eind van het tankeroverschot in de wereld vooreerst nog niet in zicht is. 'Het is een structureel probleem waar we nog jaren mee zullen worden geconfronteerd.'

De situatie per eind 1984 zag er als volgt uit:

Totaal beschikbare tonnage	270 miljoen ton
Totaal benodigde tonnage	117 miljoen ton
Surplus	153 miljoen ton (1983: 149)

Het surplus kan als volgt worden onderverdeeld:

Opgelegd	46 miljoen ton
Gereduceerde vaarsnelheid	58 miljoen ton
Wachtend op orders	24 miljoen ton
Gedeeltelijk beladen	14 miljoen ton
Andere oorzaken	11 miljoen ton
Totaal	153 miljoen ton

Ongeveer 60% van de wereldtankvloot is thans overbodig.

In opzichte van 1983 is de totaal beschikbare tonnage in 1984 van 283 naar 270 miljoen ton teruggelopen. Dit is echter nog veel te weinig. Een der oorzaken is dat de sloopactiviteiten in 1984 nogal achter bleven bij die van 1983. Verwacht wordt dat de moderne 80.000 tons klasse schepen de beste kansen zullen krijgen in de toekomst. Een sterk pluspunt vormt hun flexibiliteit.

Interim rapportage 'C'-schepen
Het project op de beide 'C'-schepen

verkeert nog in de tweede fase. Uit de tot nu toe ontvangen rapportage blijkt dat het project goed verloopt. In het algemeen is ook de WERABEZE positief. De leden hiervan hebben hun bijzondere waardering uitgesproken voor het veiligheidsbeleid aan boord.

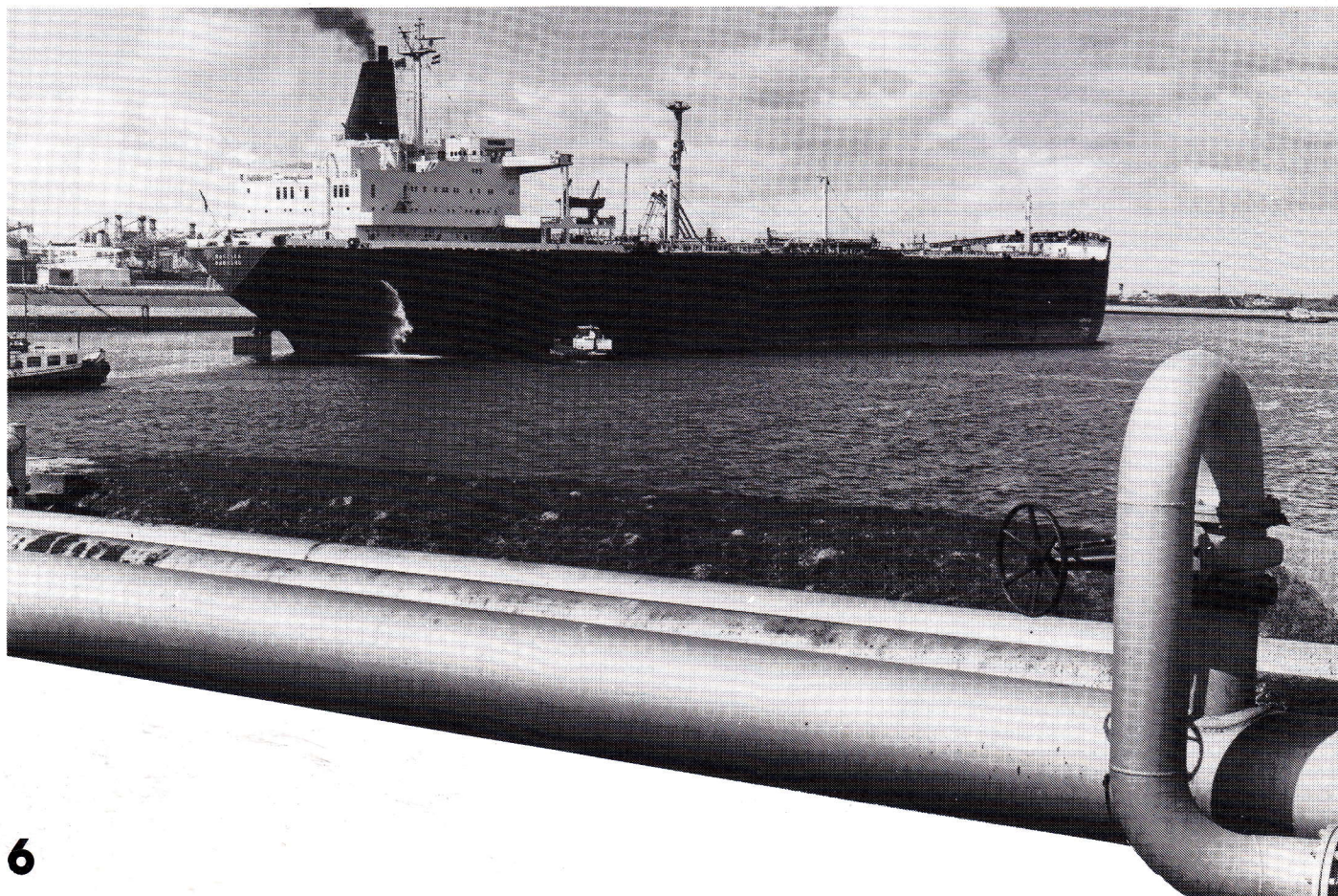
Pensioenaanspraken

De Raad is blij dat, op verzoek van de Pensioen Commissie, alle betrokkenen persoonlijk per brief door de maatschappij zullen worden geïnformeerd omtrent de

wijzigingen die STBV, los van de nieuwe landelijke pensioensregeling, per 1 januari 1985 heeft ingevoerd. Ook ontvangt het vlootpersoneel op korte termijn een uitleg hoe, als gevolg van de wijzigingen, de pensioenpremie en de inhouding worden gehanteerd. De Raad vindt de opvatting van de maatschappij dat de NPS'en van de beide topzangen, welke middels een korting van 15 procent op het laatste vlootinkomen, afgestemd worden op die van vergelijkbare walfunctionarissen (zoals o.a. voor Nederlandse expatriates) niet juist. Toen bleek dat tijdens de vergadering niet op één lijn met de maatschappij kon worden gekomen is afgesproken dat dit onderwerp nog in handen van de Pensioencommissie van de O.R. zal blijven en dat binnenkort hierop zal worden teruggekomen.

Singapore-toelage

Indertijd is door de maatschappij, in overleg met de O.R., een zg. Singapore-toelage voor vlootpersoneel ingesteld. De achtergrond hiervan lag in de toenmalige, vaak voorkomende lange wachttijden in Singapore in verband met combi-vluchten en overplaatsingen. Thans blijkt dat het bedrag van de toelage ontoereikend is en dat was reden voor de maatschappij om de O.R. voor te stellen ook voor Singapore de normale regeling voor de rest van de wereld van toepassing te laten zijn. Bovendien is het aantal aflossingen in Singapore aanzienlijk teruggelopen en de verblijftijd heeft nu een normale duur. De O.R. heeft het voorstel van de maatschappij besproken. Vastgesteld is dat onder het varend personeel een voorkeur bestaat tot afscheffing van deze speciale regeling. Daarom werd door de Raad besloten het voorstel van de maatschappij om Singapore in de toekomst als normale afloshaven te beschouwen te ondersteunen.



Twaalf hoofdrolspelers met pensioen

Applaus voor hovo Freeth

Omstreeks vier uur werden de afscheidnemenden op kantoor ontvangen, de koffie stond al klaar en de echtgenotes kregen door dames van kantoor een kleurig handboekje overhandigd. Na de gebruikelijke 'statiefoto' ging het gezelschap naar de grote lunchkamer voor de eigenlijke receptie. Vele collega's en gepensioneerden hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven om hun (vroegere) collega's uit te wuiven. Zoals ook bij voorafgaande, soortgelijke, bijeenkomsten het geval was zat de stemming er meteen goed in. De achtergrondmuziek in de zaal werd overstemd door een kakafonie van geluiden: druk pratende en gesticulerende mensen. Verbaasde uitroepen, zo van 'wat leuk jou ook hier te zien' en 'hoe lang moet jij nog?' . . . Met het luiden van de scheepsbel was het ogenblik gekomen dat onze directeur een paar woorden tot de afscheidnemenden zou gaan zeggen. Maar voordat hij dit deed richtte hij zich speciaal tot één van de twaalf. Een man die eveneens die dag met pensioen ging maar een paar dagen daarvoor, ter gelegenheid van Koninginnedag, Koninklijk was onderscheiden. Hoofdvoeding A. G. Freeth was de trotse bezitter geworden van de eremedaille in zilver verbonden aan de Orde van Oranje Nassau. Een blijk van erkentelijkheid voor zijn grote verdiensten tijdens een bijna 40-jarige dienstperiode bij de Nederlandse koopvaardij (waarvan ongeveer 30 jaar bij STBV). Busker feliciteerde hovo Freeth van harte met de onderscheiding. Het is de eerste keer dat een lid van de Civiele Dienst aan boord die eer te beurt valt. Na nog de inhoud van een felicitatietelegram van de heer Helfrich, president-directeur van Shell Nederland, te hebben voorgelezen, klonk een spontaan applaus op van alle aanwezigen. Het deed de heer Freeth zichtbaar goed.

Volop veranderingen

'De generatie vóór ons heeft onder de Shell-vlag geschiedenis gemaakt in de strijdtheaters van de zeven zeeën. Nu, zo kort voor de veertigste gedenkdag van de beëindiging van de vijandelijkheden, is het op zijn plaats niet al te lichtvaardig voorbij te gaan aan de uitzonderlijke prestatie die door de generatie vóór ons is geleverd'. Zo begon onze directeur zijn toespraak. De afgelopen veertig jaar, ruwweg de periode

Op 1 mei jl. namen niet minder dan 12 vlootmedewerkers, tijdens één gezamenlijke receptie op kantoor, afscheid van hun vloot- en walcollega's. Ze gingen met pensioen. Het moment was aangebroken om een punt te zetten achter hun loopbaan bij STBV en over te stappen naar een geheel nieuwe periode in hun leven, dat van gepensioneerde en te gaan uitrusten van de gedane arbeid.

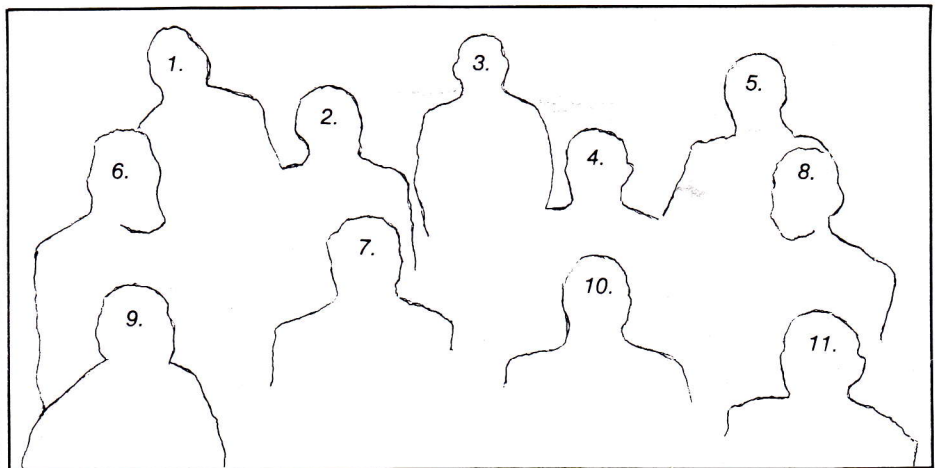
van de directe en indirecte zeevarende carrière van de afscheidnemenden kenmerkten zich door veranderingen op velerlei gebied. Er heeft een spectaculaire schaalvergroting in de tankvaart plaatsgevonden. De electronica vond zijn weg naar de brug, de hogedrukstoominstallaties deden hun intrede en 440

Volt 3-fasen stroom werd een standaard begrip. Operationeel zien we de Single Buoy Moorings ontstaan en het als onmogelijk beschouwde wordt routine. 'Ik denk hier bij voorbeeld aan de 'oftake'-operaties en het lichtenen', aldus Busker. Organiek is er ook veel veranderd. De vertrouwde ambiance van de kabelgast, tanmulo en 'number 1' is verdwenen. De geïntegreerde gezelschap heeft zijn intrede gedaan.

Op sociaal terrein zijn de twee tot drie jaar dienstcontracten naar drie tot vier maanden teruggebracht, met daarbij een betere verlofregeling. De veranderingen in de privésfeer zijn nog veel ingrijpender geweest. Er is een geheel nieuw type zeevarende ontstaan met een sterke binding aan zijn walomgeving. Om dit te realiseren moesten, economisch gezien, de bakens drastisch worden verzet en we zien een sterke bemanningsreductie met vervangende technologie.

'Bij dit alles bent u geen toeschouwer maar hoofdrolspeler geweest', aldus Busker. 'U hebt een groot deel van die veranderingen helpen realiseren'.

► pag. 10



1. hwtk. L. J. van Onselen
2. gezagv. J. Verhoeven
3. hoofdvoeding A. G. Freeth
4. gezagv. J. van Beele
5. hwtk. R. N. Groen
6. gezagv. W. Welbie
7. gezagv. J. M. Hillen
8. hwtk. A. Modderman
9. gezagv. S. Noordenbos
10. hwtk. F. W. Gakes
11. gezagv. J. de Jager

OASE IN DE WOESTIJN

In de maart-uitgave van 'Schip en Ka' stond het bericht dat Shell Tankers B.V. het operationele beheer had verkregen over de 'Saltos', een 800 ton metend scheepje van Seateam B.V. uit Den Helder, dat momenteel dienstdoet als hotelschip in Tarfaya. Het plaatsje ligt in Marokko, dicht bij de Sahara. Frank Boer en Sjoek Abma stuurden ons een verslagje van hun eerste indrukken van het verblijf op de 'Saltos' en wat er zo al te doen is.

Het plaatsje Tarfaya is zo klein en onaanzienlijk dat het ons ten zeerste zou verbazen of ooit iemand bij STBV eerder ervan heeft gehoord. Het haventje ligt op een afstand van zo'n 45 kilometer van de Sahara. De Sahara, een enorme 'zandbak' waar geen sprietje groen te bekennen is en waar niemand iets aan heeft. Toch klopt deze redenering niet helemaal. Toegegeven, naar begroeide stukjes moet lang worden gezocht (en dan kan het nog een 'fata morgana' zijn) maar dat de Sahara een waardeloos stuk woestijn zou zijn is beslist niet zo. Nog niet zo heel lang geleden werd er olie aangeboord en het schijnt dat de winbare hoeveelheden zeer aanzienlijk zijn. In het gedeelte Sahara bij Tarfaya zit 'oil shale' in de grond. Dat is een oliehoudend gesteente. Men is thans bezig met het doen van proefboringen en het nemen van



grondmonsters. Ook wordt gekeken hoe de bodemgesteldheid ter plekke is. Het maken van een proefmijn wordt voorbereid.

Te veel om op te noemen

Voor het project komt heel wat kijken. Al in Den Helder, van waaruit de 'Saltos' vertrok, was heel wat te regelen. Het scheepje werd beladen met de meest uiteenlopende zaken, te veel om allemaal op te noemen. Om toch een kleine indruk te krijgen waar het zo al om ging: kantoorbehoeften, een Landrover, 1000 meter 'fencing' (afrastering), een speedboot, een grote hoeveelheid proviand, allerlei onderzoek materialen en benodigheden, enz. enz. De Shell Tankers-mensen zijn nauw betrokken geweest bij de belading van de 'Saltos' en het overbrengen naar Noord-Afrika.

Kreeft

Na een voorspoedige overtocht werd de 'bonte' lading in Tarfaya gelost. Maar voordat de 'Saltos' voor langere tijd zou afmeren, om als hotelschip te gaan fungeren voor ongeveer 25 personen, werd nog een 'survey' in de buurt verricht. Tarfaya is met 2000 inwoners bepaald geen wereldstad te noemen. Op een kilometer afstand ligt de 'Saltos' afgemeerd. Het vliegveld van Layoune ligt 100 kilometer verderop. In het haventje wordt vis aangevoerd, vooral kreeft. Dankzij de Spaanse bemanningsleden op de 'Saltos' en de beschikbare speedboot is het mogelijk om de gasten regelmatig te tracteren op overheerlijke kreeft of op een andere vismaaltijd. Het schip wordt als een oase in de woestijn beschouwd.

Wetenschappers

Op 60 kilometer ligt een groot natuurgebied en biologen van de Universiteit van Liverpool en Rabat zijn er bezig met een onderzoek. Toch niet overal zand... Behalve voor de mensen van het 'oil shale'-project is de 'Saltos' ook de 'thuishaven' voor de groep wetenschappers. Een zeer gevarieerd gezelschap!

De werkzaamheden van de opvarenden bestaan hoofdzakelijk uit het doen van onderhoud aan het schip, de vele facetten van het hotelgebeuren, het maken van drinkwater en het verzorgen van de communicatie. Verder wordt assistentie verleend bij diverse walwerkzaamheden. Het operationele beheer over de 'Saltos' door STBV zal een jaar duren maar de mogelijkheid bestaat dat dit een langere periode zal gaan worden.



Baby's wachten niet

Ongebruikelijke aflossing op de 'Abida'

Een tamelijk ongebruikelijke manier van aflossen vond in februari jl. plaats toen een derde stuurman en een SGO'er overgezet werden van de 'Abida' op de 'Cinulia'. Dat gebeurde ter hoogte van Jeddah, in de Rode Zee. Wat was het geval? De echtgenote van de derde stuurman verwachtte gezinsuitbreiding, de eerste nog wel. Om bij de geboorte aanwezig te kunnen zijn had de stuurman, met medewerking van kantoor, een kort vorig verlof genomen. Aan het einde van deze reis, ongeveer drie weken vóór de bevalling, zou hij worden afgelost. Die aflossing werd een hele onderneming! Gezagvoerder J. de Jager Sr. tekende de gebeurtenissen voor ons op.

'De geboorte van de baby was uitgerekend op of rond de 20e februari. Maar wat gebeurde er? Zag een aflossing er eerst, tijdens een langere ankerperiode bij Livorno gunstig uit, dit veranderde helaas in het nadeel van de aanstaande ouders. Op 13 januari werden orders ontvangen om op te stomen naar Yanbu in Saudi-Arabië. Dit resulteerde uiteindelijk, na wat omzwervingen, in het ten anker gaan buiten 'port limits' op de rede van Jeddah. Wachten op orders, zonder inkling dus zonder enig contact met de wal. Baby's ETA naderde intussen met rasse schreden. Uiteraard moest wel rekening worden gehouden dat deze datum kon verschuiven. Zo iets zou niet de eerste keer zijn . . .

Noch de pogingen van kantoor, noch de pogingen van scheepszijde met het doen van een beroep op de humaniteit van de autoriteiten, via het agentschap, hadden succes. Voor aflossingen was inkling noodzakelijk en deze was, voor aflossen alleen, schreeuwend duur.

Ruilen

Intussen was de 'Cinulia', na te hebben geladen in Karachi, onderweg naar Noord-West Europa. Het schip ging via Jeddah, voor bunkers, in de richting van het Suezkanaal. We zagen onze kans schoon . . . In overleg met de aanstaande moeder, het kantoor in Rotterdam en de 'Cinulia' werd besloten een overplaatsing te regelen tussen de 'Abida' en de 'Cinulia'. De tweede stuurman van de 'Abida', die vijf maanden aan boord was, had de maatschappij verzocht bij die gelegenheid te mogen ruilen met de tweede stuurman van de 'Cinulia'. Maar omdat laatstgenoemde ook zijn tijd vol had en zou worden afgelost ging deze ruil niet door. Wel werd hierdoor een SGO van de 'Abida' de gelukkige. Een vijfde wtk. aan boord van 'Cinulia' werd bereid gevonden om te ruilen met zijn collega.

Op beide schepen werden de zeilen, wat betreft communicatie en werkoverleg, vol bijgezet (indachtig het geleerde in Veldhoven).

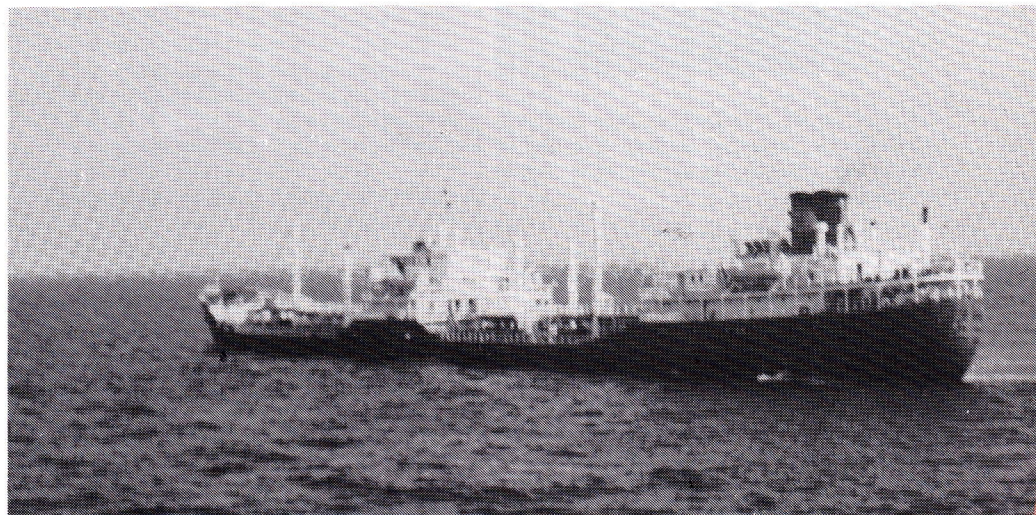
De 'transfer' zou met de motorsloep van de 'Abida' plaatsvinden. Maar dat zou alleen mogelijk zijn als de weergoden zouden meewerken en dat is bij Jeddah een zeer onzekere factor. Plotseling opstekende harde Noordelijke wind, enkele dagen doorstaande, is geen uitzondering in die tijd van het jaar.

De ETA van de 'Cinulia' in Jeddah bleek te zijn op 25 februari om ongeveer 6.30 uur 's morgens. Na onderling overleg waren de zaken op beide schepen goed voorbereid. Alle veiligheidsaspecten waren nauwkeurig onder ogen gezien. Besloten werd de transfer na het bunkeren van de 'Cinulia' te laten plaatsvinden.

Vakmanschap is meesterschap

De 25e brak aan met prachtig windstil weer en een lichte deining. Prima weersomstandigheden dus. Via de VHF

Om twintig over vijf was het zover. De 'Abida' lag gestopt op ongeveer een scheepslengte aan bakboord van de 'Cinulia'. Beide schepen maakten ruim lij. De sloep werd gestreken tot op enkele meters boven de zeespiegel om de vierde wtk. de gelegenheid te geven de motor te starten, zodat men direct na het uitpikken van de blokken weg kon spuiten. Met draaiende motor werd de sloep vervolgens afgestoken. Op de blokken waren werplijnen gestoken zodat, na het uitpikken, de blokken direct enkele meters omhoog konden worden gehaald. Dit werkte prima en de motorsloep spurte weg. Een minuut of tien later was de sloep aan stuurboord langs zijde de 'Cinulia' en werden aflossers en bagage afgezet. Onszelf herinnerende dat een 'back haul' trip elke bevrachter als muziek in de oren klinkt werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om wat proviand, stores en baraanvulling van de 'Cinulia' over te nemen. Vakmanschap was eens te meer meesterschap getuige het feit dat in één



telefonie werden tussen de beide schepen de laatste zaken besproken en een draaiboek vastgesteld. De verwachting was dat de operatie nog tijdens daglicht zou kunnen worden uitgevoerd.

Om drie uur in de middag had de 'Abida' anker op en stoomde op de meest economische wijze naar de 'rendez-vous'-positie. De 'Cinulia' was inmiddels gereed met bunkeren maar moest nog worden uitgeklaard. Na enige aandrang via het agentschap was dit kort na drieën ook voor elkaar.

Aan boord van de 'Abida' was tijdens de ochtenduren de motorsloep in gereedheid gebracht en de motor had proefgedraaid. De eerste stuurman was sloepcommandant en de vierde wtk. de man van de motor. De tweede stuurman zou het toezicht hebben op het afvieren van de sloep.

De 'Cinulia' zet koers naar Suez met aan boord 3e stuurman Van Oudvorst van de 'Abida'.

run niet minder dat o.a. vijftig dozen bier van een bekend merk werden overgezet. De gehele operatie verliep vlot en met de retourvracht aan boord lag de sloep als een meeuw op het water. Om zes uur was de sloep weer thuisgehieuid en na het blazen van een afscheid hervatte de 'Cinulia' haar reis naar Suez en keerde de 'Abida' weer naar Jeddah terug om te ankeren.'

Rest ons nog om het belangrijkste te melden: Derde stuurman L. F. T. van Oudvorst kwam op 1 maart thuis en vier dagen daarna werd de baby geboren, een dochter. Later zal ze het verhaal van de ongewone aflossing van haar vader wel horen . . .

Eén familie

Onze directeur ging verder met te zeggen dat hij de groep van twaalf afscheidnemenden ongaarne liet gaan. 'Achter elke naam staat een hoofdstuk van de STBV-geschiedenis'. Vervolgens wendde hij zich tot de echtgenotes. 'Wij zijn u erg dankbaar voor de wijze waarop ook u aan die hoofdstukken invulling hebt gegeven'. Toch is, gezien de personeelssituatie, de maatschappij verheugd dat deze groep van twaalf mensen met pensioen gaat. Sommigen gaan zelfs iets vroeger dan gebruikelijk. 'Dat is bepaald geen alledaagse situatie en ik ben u zeer erkentelijk dat u dit niet alleen in overweging hebt willen nemen maar ook



Net niet op de groepsfoto maar toch geportretteerd, gezagvoerder H. A. Schelvis neemt hier de foto van z'n eerste schip in ontvangst.

dat van de geboden mogelijkheid gebruik is gemaakt'. Tot slot stelde onze directeur dat met pensionering de band met de maatschappij geenszins verbroken wordt. 'Uw voortdurende steun en loyaliteit blijft in deze moeilijke tijden een noodzaak en vooral van degenen onder u die zich nog actief in de maritieme wereld zullen inzetten. Laten we naar buiten als één familie optreden. Een familie die de zorg heeft voor haar kinderen, met name de jonge generatie'. Hij wenste een ieder nog vele jaren in goede gezondheid toe. 'Veel dank voor hetgeen u hebt gedaan en het ga u goed!' Als herinnering kregen de afscheidnemenden een ingelijste foto van het eerste schip waarop zij hadden dienstgedaan. Uit de reacties bleek overduidelijk dat dit geschenk ten zeerste werd gewaardeerd. Na de drukbezochte receptie volgde nog, in aanwezigheid van enkele collega's van kantoor, een diner in een nabijgelegen restaurant. Gezagvoerder J. de Jager sprak namens de aanwezigen een kort dankwoord uit, waarin hij duidelijk deed uitkomen dat hij het volste vertrouwen had in de toekomst van STBV. Al met al was de eerste mei 1985 een dag geweest waaraan iedereen goede herinneringen zal bewaren.

NIEUWS VAN

Vervolg van het artikel in het mei-nummer van 'Schip en Ka' over de in aanbouw zijnde LR's bij de Hyundai-werf in Ulsan

Pompen

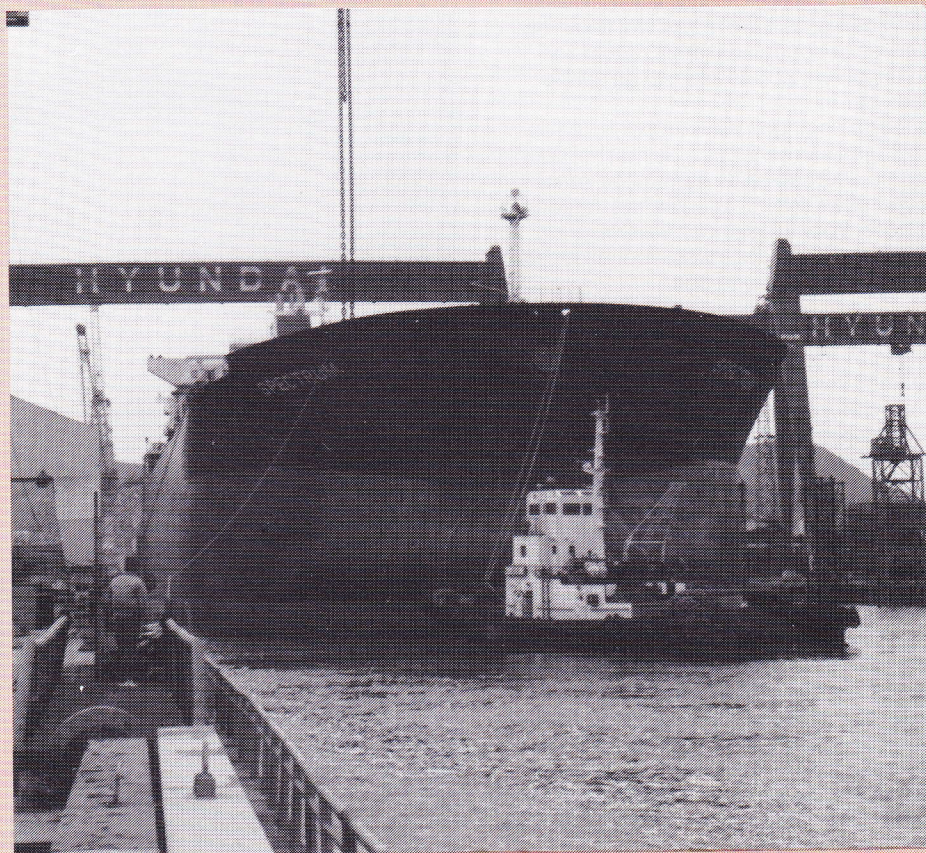
Het hydraulisch systeem is zodanig ontworpen om tijdens het lossen gebruik te kunnen maken van drie, door de hulpmotoren gedreven, pomp units. Deze units maken het mogelijk het schip in 16 à 17 uur te lossen. De inhoud van de ladingtanks, inclusief de drie sloptanks is bij 98% vol 109.000 m³ (84.000 ton). De inhoud van de drie sloptanks is bij 98% vol ongeveer 5.500 m³. Het lossen vindt plaats met behulp van hydraulisch gedreven dompelpompen als op onze 'C'-klasse schepen. In elke ladingtank en sloptank is een dergelijke pomp geplaatst. Het systeem is berekend op het gelijktijdig gebruik van vier ladingpompen met daarbij twee sloptankpompen of een ballastpomp. Voor noodgevallen zijn de schepen uitgerust met een verplaatsbare pomp die met behulp van een hijsinrichting in de desbetreffende tank kan worden geïerd. Deze pomp wordt via slangen op het hydraulische systeem aangesloten. Op het hoofddek zijn zes aansluitpunten voor dit doel aangebracht. Het ballast uitpompen gebeurt met twee hydraulisch gedreven ballastpompen. De pompen zijn in wingtank 7 geplaatst (dit in verband met de vorm van het schip en laagste punt). De ballasttanks staan in

Bouwnummer 353 m.s. 'Spectrum' verlaat het bouwdoek.

verbinding met de pompen door middel van GRP-pijpen (glass reinforced plastic). Er is geen verbinding tussen bakboord- en stuurboordzijde. De capaciteit van de diverse pompen is als volgt:

Ladingpomp (8x)-1625 m³ per uur bij 135 meter opvoerhoogte
Sloptankpomp (3x)-450 m³ per uur bij 135 meter opvoerhoogte
Verplaatsbare pomp (1x)-500 m³ per uur bij 35 meter opvoerhoogte
Ballastpomp-1500 m³ per uur bij 30 meter opvoerhoogte
Tankwaspomp-250 m³ per uur bij 110 meter.

De hydraulische systeemdruk is maximaal 260 bar, terwijl de druk in de terugvoerleiding 2 tot 4 bar is, wanneer de ladingpompen in gebruik zijn. Indien de installatie afstaat wordt de retourleiding en de rest van het systeem door de 'pilot'-pomp onder druk (5 bar) gehouden. Het is een zg. gesloten systeem hetgeen betekent dat de hoofdstroom (d.i. 90%) van de olie voortdurend circuleert, en daardoor ook gefilterd en gekoeld wordt. In het systeem zijn 'pilot'-pompen opgenomen die de olie leveren voor de regeling van de variabele hydro pompen van de hulpmotor en de elektrische unit. Magnetische pluggen zijn in het leidingsysteem geplaatst om de olie op de mate van verontreinigingen te controleren. Op het hoofddek en in de machinekamer is



DE NIEUWBOUW

Nog een plaatje van de 'Spectrum', zojuist uit het bouwdok.

het systeem van 'noodstop' punten voorzien.

Het gekozen ladingpompensysteem geeft een zeer grote operationele flexibiliteit terwijl de kans op mogelijke contaminatie als gevolg van lekkage of defecten bijzonder gering is.

Lading-, slop- en ballasttanks

De ladingafsluiters en ladingleidingen zijn op 1,90 meter boven het hoofddek aangelegd. In de lading- en sloptanks zelf zijn geen afsluiters of ladingleidingen geplaatst, dit ter voorkoming van mogelijke contaminatie.

De schepen zijn uitgerust om verwarmde lading tot 85° C te vervoeren. De drie ladingtanks zijn elk uitgerust met een warmtewisselaar, welke op het hoofddek is geplaatst. Deze warmtewisselaar is aangesloten op de perszijde van de ladingpomp van de desbetreffende ladingtank.

De uitlaat van de heater wordt 'overhoeks' teruggevoerd naar de tank. Door nu met behulp van de pomp lading door de heater te laten circuleren, max. ongeveer 100 m³ per uur, kan deze lading worden verwarmd. De maximale capaciteit per warmtewisselaar bedraagt 2500 kW. Het vermogen van de asgenerator is voldoende groot om tijdens de normale vaart met daarbij ladingverwarming, het benodigde elektrische vermogen te leveren. Het is daarom niet noodzakelijk een hulpmotor-gedreven hydraulische pompset te gebruiken.

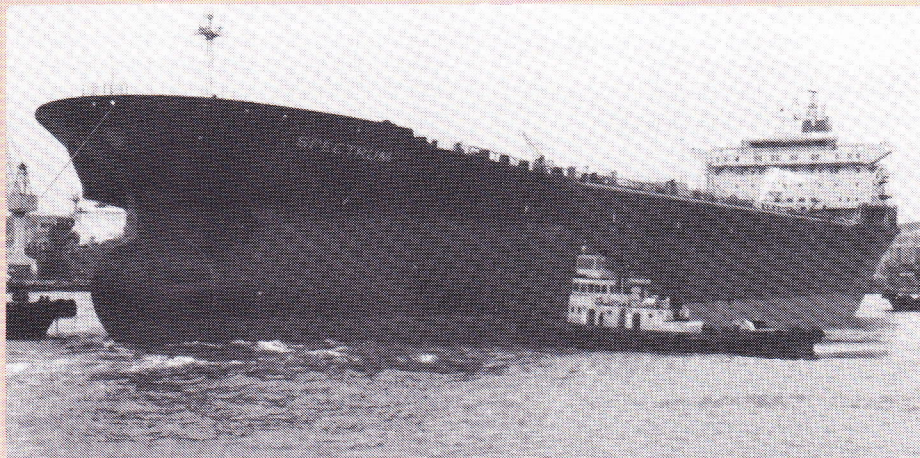
De temperatuur van elke ladingtank wordt op drie verschillende niveaus in de tank opgenomen en is af te lezen in de controlekamer. De tankinhoudsmeting gebeurt in zowel de lading-, slop- als ballasttank met behulp van radarmeting (langdurig uitgetest en verbeterd op ons goede schip 'Niso'). De aflezing is centraal in de controlekamer.

Bovendien kan lokaal de ullage worden opgenomen doormiddel van een daartoe aangebrachte 'walkie-talkie'.

Verwarming

Als verwarmingsmedium wordt op deze schepen, voor zowel de lading als de machinekamer, thermische olie gebruikt, evenals op onze 'C'-klasse schepen. Deze olie wordt in twee gelijkwaardige ketels verwarmd. De ketels zijn uitgerust met roterende branders. Deze branders zijn geschikt voor zware olie tot 700 CST. Bovendien is het brandstofsysteem van één der ketels geschikt voor het verbranden van sludge (de restanten die overblijven ná het reinigen van de brandstof voor hoofd- en hulpmotoren.

Eerste kennismaking met het ruime sop . . . , de 'Spectrum' wordt hier verhaald naar de afbouwkade van de Hyundai-werf in Ulsan.



Door deze restanten te mengen met schone brandstof en vervolgens homogeen te maken wordt voor de ketel een nog bruikbare brandstof verkregen). De gassenstroom van deze ketels is zodanig berekend dat ze 'zelfreinigend' zijn. Ze hebben geen roetblazers, wel is op elke ketel een waterwasinstallatie geplaatst.

De ketels zijn geschikt voor de productie van Inert Gas. Het gas voldoet ruimschoots aan de gestelde normen.

De uitlaatgassenketel van de hoofdmotor wordt ook gebruikt voor het verwarmen van de thermische olie. Deze heeft een capaciteit van 1200 kW en is ruim voldoende voor de verwarmingsbehoefte van brandstof, accommodatie, enz. tijdens de normale vaarperiode van het schip. De ketel is uitgerust met een zg. infrafooninstallatie, welke zorgdraagt voor een continu schoonhouden van deze ketel. Deze installatie is uitgetest op het s.s. 'Laconica' en gaf zeer goede resultaten. Het verhoogt het rendement en werkt arbeidsbesparend.

Het gebruik van thermische olie als energiedrager kan ruim worden toegepast en biedt vele voordelen ten opzichte van stoom. We noemen ondermeer:

- eenvoudig systeem en zeer goed regelbaar
- geringe druk in het systeem (3¹/₂ bar)
- geen ketelwaterbehandeling
- niet corrosief
- geen bevroeringsgevaar

- geen condenspotten
 - geen of slechts zeer minimaal verbruik
- De prijs van thermische olie is echter vrij hoog, momenteel ongeveer drie gulden per liter. De inhoud van het systeem is tussen de 30 en 40 ton . . . Hier en daar wordt beweerd dat thermische olie extra gevaarlijk zou zijn. Dit is onjuist. Het stolpunt is - 18 °C en het begin kookpunt 358 °C. Aan boord wordt de olie gebruikt met een temperatuur tussen de 150 en 200 °C.

Meersysteem

Aan de keuze van het meersysteem is veel onderzoek voorafgegaan. Er staan geen winches op het hoofddek. De winches vooruit staan zodanig gegroepeerd dat een minimum aantal personen nodig is bij het afmeren. De winches zijn op de machines zelf en centraal op afstand bedienbaar. Er is een bedieningslessenaar aan bakboord en aan stuurboordzijde op de bak. Van daaruit heeft de man die de winches bedient een goed overzicht op de meeroperatie.

Voor het achterschip geldt in feite precies hetzelfde. Ook hier geen winches op het hoofddek. Ze zijn gecentraliseerd op de poop. Het bedienen van deze winches kan ook hier centraal van zowel bakboord- als stuurboordzijde plaatsvinden. De aandrijving geschiedt door hydro-motoren die gevoed worden uit het ringleidingsysteem van de ladingpompinstallatie.



Afscheid op de 'Abida'

Nadat aan boord het bericht was ontvangen dat gezagvoerder De Jager de voorzittersstoel van de Kapiteinsvereniging zou gaan bezetten had dit een koortsachtige activiteit tot gevolg. Tweede stuurman K. T. Wiegert was zo vriendelijk een verslagje te maken van hetgeen er al zo gebeurde rond de viering van de benoeming en het afscheid van deze bij velen zeer bekende gezagvoerder.

De draaibank op de 'Abida' is in de weken, voorafgaande aan het afscheid, intensief gebruikt. Zowel de technici als de nautici en de SGO'ers hebben een prachtig staaltje van hun kunnen getoond en het resultaat was een uit koper en pokhout vervaardigde voorzittershamer. Zelfs een koperen voetstuk ontbrak niet. Ter gelegenheid van het afscheid was een plaquette gemaakt, voorstellende een man op een zeepaardje met als titel 'Deep Sea Driver'. Al deze geschenken werden hem

Behalve de ietwat ongewone manier van aflossen van de 3e stuurman van de 'Abida' (zie het desbetreffende artikel elders in dit nummer) vond aan boord van genoemd schip, voordat de sloper er zijn tanden inzette, nog een bijzondere gebeurtenis plaats. Gezagvoerder J. de Jager Sr. nam afscheid van officieren en bemanning in verband met zijn pensionering. Maar het wordt geen tijd van stilzitten thuis want hij is gekozen als voorzitter van de Kapiteinsvereniging, ter opvolging van kapitein C. Bruin. Hij zal in deze functie beslist een flink deel van de nu ontstane vrije tijd kunnen vullen . . .

op 16 maart jl. aangeboden tijdens een gezellig samenzijn, terwijl de 'Abida' ten anker lag op de rede van Jeddah. Eén van de opvarenden had nog een fraaie tekening gemaakt met afbeeldingen van het eerste en van het grootste schip uit de carrière van gezagvoerder De Jager.

Kleurrijke carrière

Om de 16e maart tot een succes te maken hadden velen aan boord hun uiterste best gedaan, niet in de laatste plaats de mensen van de Civiele Dienst. Door het lange wachten 'off port' waren de mogelijkheden wat beperkt geworden maar de stemming was uitstekend en de hapjes en drankjes overheerlijk, aldus het verslag van stuurman Wiegert. De eerste stuurman hield een levendige toespraak waarin hij het een en ander onthulde over de kleurrijke carrière van de scheidende gezagvoerder. Bij monde van de CPO werd hem door de Chinese opvarenden nog vele goede jaren toegewenst. Daarna was het de beurt aan de gezagvoerder zelf. Hij bedankte een ieder voor de prachtige cadeaus, onderwijl druk oefenend met zijn nieuwe voorzittershamer.

Een eeuw STBV-ervaring nam afscheid

Mei 1985 was een maand van afscheidnemen. Op 1 mei recipieerden twaalf met pensioen gaande vlootcollega's. Twee dagen later stonden vijf walcollega's (waarvan één tijdelijk aan de wal geplaatste vlootmedewerker) in het middelpunt van de belangstelling. Zij waren (nog lang) niet aan hun pensioen toe maar gingen de dienst van STBV verlaten om bij een andere Groepsmaatschappij verder aan hun carrière te gaan bouwen. Het werd een druk bezochte receptie in het Shell-gebouw. We ontdekten veel bekende gezichten, ondermeer onze voormalige directeur, de heer Rasterhoff. Ook hadden velen aan de uitnodiging gehoor gegeven hun levenspartners mee te brengen. De heer Busker zette allereerst, tijdens een korte toespraak, onze vroegere financemanager, de heer Van Zanen, in het zonnetje. Hij was eerder die week tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau benoemd. Onze directeur schetste vervolgens een aantal organisatiewijzigingen die gedurende de afgelopen jaren in de walorganisatie hebben plaatsgevonden. Ook zijn nogal wat collega's verdwenen: gepensioneerd of overgeplaatst. 'Een ieder heeft een lege plaats nagelaten', aldus Busker, 'en het is de taak van de achterblijvers 'de gaten zo goed mogelijk op te vullen'.

Bladerend in een toepasselijk afscheidsgeschenk, het boek 'Nederlanders en de Zee', v.l.n.r. Peter Poot, Leo de Winter, Jan Leussink, Lex Vasbinder en Dick van Lammeren.

Hij dankte de vijf collega's die dit keer vertrokken om hun flexibiliteit en vertrouwen in de toekomst. Ook was hij de echtgenotes zeer erkentelijk. 'Zo'n overplaatsing vraagt per slot van rekening een flink stuk aanpassing'. Busker wendde zich nog in een persoonlijk woord tot de afscheidnemenden. Hij wenste de vijf alle succes in hun nieuwe werkkring. Dick van Lammeren en Jan Leussink gaan naar de NAM, Leo de

Winter naar SIPC, Londen, Peter Poot naar de SIPM en Lex Vasbinder naar SNV. Tenslotte sprak Jan Leussink een dankwoord. Hij had uitgerekend dat die dag ongeveer een eeuw STBV-ervaring verdween. De afscheidsreceptie duurde vervolgens nog vele uurtjes en mede dank zij de grote inzet van het lunchkamerpersoneel werd het een bijzonder geslaagde avond.



SCHOON SCHIP

Raffinage onder de loep

In de Shell Briefing Service-serie is onlangs een nieuwe brochure verschenen met als titel 'Raffinage onder de loep'. In de brochure worden de ontwikkelingen op het gebied van olieraffinage in het verleden en heden beschreven. Uitgelegd wordt in welke categorieën raffinaderijen worden ingedeeld, welke verschuivingen zich in de vestigingsplaatsen hebben voorgedaan en met welke factoren die verschuivingen te maken hebben. Tevens wordt aandacht besteed aan de beschikbaarheid voor export van olieproducten uit nieuwe 'bronnaffinaderijen' in de olieproducerende landen in het Midden-Oosten en Noord-Afrika en aan de gevolgen daarvan voor de raffinaderijen in Europa, Oost-Azië en Australasia. Ook de ontwikkelingen in het Caraïbisch gebied worden in de brochure belicht.

'Raffinage onder de loep' verschaft veel informatie aan een ieder die geïnteresseerd is in de ingrijpende wijzigingen die de raffinage-industrie in de afgelopen jaren heeft ondergaan en in de ontwikkelingen die zich in de toekomst kunnen voordoen. Exemplaren van de brochure zijn naar de schepen verzonden.

Voetballen

Nadat de kantoorafdelingen DFF en DFP onderling al een paar oefenwedstrijdjes hebben gespeeld wordt het weer eens hoog tijd voor een serieuze partij zaalvoetbal.

Dat gaat voor het eerst, na de opheffing van O.V.S.T., plaatsvinden en wel op vrijdag 7 juni a.s. in de Sporthal 'De Wielewaal', Mercherstraat 2^a in Rotterdam-Charlois.

Het toernooi wordt georganiseerd door Nedlloyd Computer Service Bureau, het bedrijf dat sinds kort voor ons de gagespecificaties verzorgt.

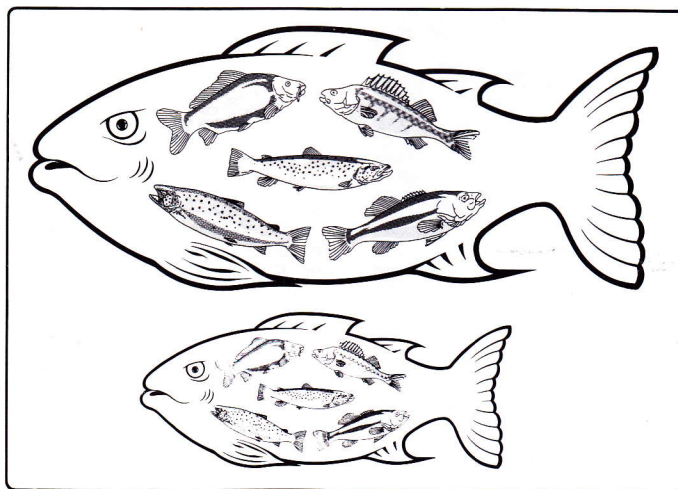
Aan het toernooi nemen vijf ploegen deel, t.w.:

F.C. Veerdienst '82
Business Automation System B.V.
Kroonvlag
Nedlloyd Computer Service

Bureau
Shell Tankers B.V.
We hopen dat vele collega's vrijdag 7 juni a.s. om ongeveer 17.00 uur in 'De Wielewaal' aanwezig zullen zijn om de STBV-ploeg aan te moedigen!

Koninklijke Onderscheidingen

Zowel bij STBV als ook bij andere Shell-maatschappijen in Nederland zijn, ter gelegenheid van Koninginnedag, collega's gedecoreerd. Zo ontvingen Mw. L. C. Moolenaar, hoofd van de telefooncentrale in het Shell-gebouw en de heer A. C. C. Devilee van de Audiovisuele Dienst van Shell Nederland de eremedaille in zilver behorend bij de Orde van Oranje-Nassau.



Lokplaatsen voor vissen

In Japan bestaan plannen om overtollige tankschepen te gaan gebruiken als lokplaatsen voor vissen. De schepen worden in 'moten' van ongeveer 2000 ton verdeeld en worden vervolgens naar de zeebodem afgezonken. Na verloop van tijd zullen deze secties begroeid raken, plankton aantrekken en grote hoeveelheden vis naar zich toe lokken. Men hoopt dat daarna (letterlijk en figuurlijk) de vis voor het opscheppen zal zijn. 't Lijkt een idee à la Jules Verne maar toch is het een plan dat serieus wordt besproken tussen de Japanse ministeries van Transport en Visserij. Ook andere landen hebben interesse getoond om op die manier hun visserijactiviteiten wat omhoog te brengen. Op Hawaii is een dergelijk project in een vergevorderd stadium van

PROBO

Algemeen bekend in de scheepvaartwereld is de OBO, de afkorting voor ore/bulk/oil carrier. Een handig type schip waarmee zowel droge lading als ruwe olie kan worden vervoerd. Voortbordurend op dit principe is nu de PROBO ontwikkeld, de product/ore/bulk/oil carrier. Eind april jl. zijn tijdens een ceremonie op de Hyundai-scheepswerf in Korea niet minder dan drie PROBO's aan één en dezelfde opdrachtgever overgedragen. De schepen hebben een draagvermogen van 36.500 ton, een lengte van 182,8 meter en een breedte van 32 meter. De diepgang bedraagt 10,67 meter. Volgens de eigenaar, J. Gill-Johannessen uit Oslo, zijn dit de meest geavanceerde schepen in de Noorse koopvaardijvloot. Er is volop gebruik gemaakt van computers. Behalve zeer moderne systemen van het laden en lossen van vloeibare ladingen beschikken de schepen ook over twee verrijdbare dekkransen voor het behandelen van erts, kolen, enz.

Nieuwe hoog-vacuüm-destillatie Shell-Pernis

Onlangs heeft de voorzitter van het Openbaar Lichaam Rijnmond, de heer A. A. van der Louw, de nieuwe hoog-vacuümdestillatie fabriek 8 (HV-8) van Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis officieel in gebruik gesteld. Hoog-vacuümdestillatie is een methode om het zwaarste produkt dat ontstaat uit de eerste bewerking van ruwe olie onder lage druk en hoge temperatuur verder te raffineren. De nieuwe installatie vervangt twee verouderde hoog-vacuüm installaties. De nieuwe fabriek maakt het mogelijk hetzelfde proces veel efficiënter te laten verlopen: de HV-8 zal 20 procent minder brandstof gebruiken en toch ruim 10 procent meer destillaat produceren. Door de afname van brandstofverbruik treedt bovendien minder luchtverontreiniging op. De HV-8, die 125 miljoen gulden heeft gekost, maak deel uit van het voor Shell Pernis aangekondigde moderniseringsplan van 2,5 miljard gulden. Het materiaal voor de nieuwe installatie is voor 70 procent in Nederland besteld, terwijl alle opdrachten voor de bouw door Nederlandse aannemers zijn uitgevoerd.

Loodvrije benzine

Recentelijk kan bij negen Shell-verkooppunten loodvrije benzine worden getankt. Deze negen stations maken deel uit van een dertigtal 'loodvrije' benzinstations van verschillende oliemaatschappijen. In het kader van een proef van deze maatschappijen en van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne zal op die verkooppunten benzine zonder loodtoevoeging verkrijgbaar zijn. Verkrijgbaarheid van 'loodvrije' benzine is noodzakelijk om de verkoop te stimuleren van auto's met een katalysator in de uitlaat, waarmee zure regen-veroorzakende stikstofoxiden uit de uitlaatgassen kunnen worden verwijderd. Sommige auto's kunnen nu echter al probleemloos loodvrije benzine gebruiken - iets dat voor de automobilist aantrekkelijk moet worden gemaakt door de loodvrije brandstof goedkoper, of tenminste niet duurder, te maken dan de loodhoudende variant. Doorgaans gaat het om tamelijk recente autotypen, voorzien van een motor die genoeg neemt met normale benzine.

voorbereiding. Er worden ook wel eens betonblokken gebruikt maar berekeningen hebben aangetoond dat deze methode ongeveer vijf maal zo duur uitkomt dan het afzinken van delen van tankschepen. Een natuurlijk rif of koraal is uiteraard het meest goedkoop maar een land als Japan kan daar niet over beschikken. Veel sloopwerven ondervinden problemen met het verwerken van manchinekamersecties. Onder water vormen ze echter ideale broedplaatsen voor allerlei zeedieren. Ze zijn bestand tegen sterke zeestromingen en hebben een lange levensduur door de hoge kwaliteit van het staal. Japan moet, op een jaarlijkse consumptie van 9,5 miljoen ton vis en visproducten ongeveer 1,5 miljoen ton invoeren. Men hoopt nu over enkele jaren geheel in de eigen behoefte te kunnen voorzien. Waar overtollige tankschepen al niet goed voor zijn...

VLOOTPINTEN

periode van 16 april t/m 15 mei 1985

Aflossingen

Gezagt.: P. R. Brunet de Rochebrune, P. C. Rakké, C. P. Schoenmakers, H. van Slegtenhorst, P. E. van der Veld, R. van Westendorp
 1e stm.: C. P. C. van Goethem, J. W. Nieuwerf, F. B. Schröder, A. Vlaar
 2e stm.: R. P. Regout, B. M. Stubbe
 3e stm.: K. Cramer, R. W. Houweling, W. J. Levering, P. J. Prenen, B. de Roos Nieuwkamp, H. J. M. van der Sijp, M. van der Woud
 4e stm.: A. M. G. van den Hurk, F. J. Ringersma
 sgo.: J. L. Pool, C. B. Slieker, E. J. M. Trimbach, M. P. van Tuyl, W. Verschuure
 stmw.: H. Brugs
 hwtk.: K. L. J. Aertssen, P. A. Ankerman, F. Bakker, L. Buitenkant, F. G. Krijgsman, J. J. J. Ludekuse
 2e wtk.: P. J. van den Ende, R. H. de Haan, J. P. Kalkman
 3e wtk.: J. L. B. de Bruin, H. E. Daniels, B. K. Frans, J. W. Jongkind, R. Koudstraal, J. W. Schippers, C. J. Tanis
 4e wtk.: P. Hesselink
 5e wtk.: D. Hemstra
 roff.: F. K. van Westen, N. Eijlers, D. Bins
 wass.: F. D. P. Croes, J. Doolaar, B. J. P. van Dorp, J. Pronk, H. W. M. Rolvink
 saw.: H. N. Dekker
 asaw.: R. J. H. Belt, D. C. W. van den Berg, N. P. W. Hemstra, F. Smagge, E. J. S. Weber
 asv.: L. J. Afink, R. Bakker, J. A. M. Van Beurden, G. H. Clever, J. P. W. Dallmeyer, D. Van Eenige, J. R. van Engel, J. G. M. van Heugten, J. Jager, W. Kesteloo, J. M. Kools, J. P. de Landes, H. Noordam, F. T. M. Pisarowitz, C. N. M. Prins, B. L. Quist, R. Schaap, K. G. J. Schefferlie, W. P. Schot, C. Vogelzang, H. de Vries, R. J. S. Vrugteman, R. Zwart
 aasv.: P. K. J. van de Bunt, R. P. A. Heuts, J. van der Sluis
 hovo.: G. Barnhard, C. F. van der Ende, W. G. Meuleman, W. F. H. van der Moezel, H. Otter, H. Vrugt
 bed./kok: J. Breyer, H. J. Denies
 abed./kok: F. Hamming
 bed.: H. H. P. van Koppen, I. Schermerhorn, P. de Vries, J. Wilhelm
 ajng.: J. M. van Hoeven, E. S. Kovacs, G. R. Noslin

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acila'
 3e wtk.: G. A. Mellonius, sgo.: H. E. Becht
m.s. 'Acmaea'
 gezagt.: J. Klein Roseboom, 1e

stm.: R. Agema, 3e stm.: G. Mensing, 5e wtk.: W. J. D. M. Gakes
m.s. 'Acteon'
 3e stm.: R. I. de Roos, wnd. 2e wtk.: J. C. van Koten, 3e wtk.: J. G. Kuit, 5e wtk.: K. Kleyn, sgo.: A. M. H. Vossen, wass.: G. A. Cornelissen, A. O. Koetje, hovo.: J. L. Menger
m.s. 'Cardissa'
 roff.: G. J. Wevers, asv.: M. R. Cordu, J. Tuinebreyer
m.s. 'Caurica'
 sgo.: H. R. Gallis, asv.: R. F. Huysers, A. Pervoost W. Ruiter Jr., A. van der Windt, hovo.: W. Haanepe, bed./kok: C. Westbroek
m.s. 'Cinulia'
 4e stm.: M. A. Nanlohy, 3e wtk.: P. J. Farla
m.s. 'Daphne'
 sgo.: M. Punter, asv.: R. Groot, aasv.: M. J. Heiligers, bed.: H. Wezenaar
m.s. 'Felania'
 gezagt.: L. J. Hirs, 1e stm.: R. W. Overdijkink, 3e wtk.: W. H. Hennink, asaw.: R. van der Blom, asv.: D. Rovers, hovo.: J. R. L. van Toornburg, a.bed./kok: L. L. Teveer
m.s. 'Felipes'
 hwtk.: J. Visser Jr.
m.s. 'Ficus'
 1e stm.: G. J. Knol, hwtk.: C. H. J. van Dijk, wnd. 2e wtk.: J. Verlinde, asv.: L. A. Douma, H. S. Elia, E. B. de Niet, L. T. A. C. Roodakker, aasv.: R. J. Dekker, P. C. Groen, F. Kromjongh, bed.: A. M. M. Wintjens, ajng.: R. La Grand, H. van der Jagt
m.s. 'Flammulina'
 gezagt.: M. de Graaf, sgo.: J. Teertstra, J. A. Valk, asaw.: F. Bak, asv.: R. van Buuren, P. M. Hendriks, J. J. Van Hulst, bed./kok: P. T. Post
m.s. 'Fossarina'
 gezagt.: G. Verbrugh, 3e stm.: T. Barth, 4e stm.: F. B. A. van der Elsen, 3e wtk.: K. Elshout, asv.: C. F. M. Hartman, aasv.: C. J. F. van den Berg, W. P. Guyt, H. van der Laaken, R. E. Riedewald, ajng.: N. Scheepers
m.s. 'Fossarus'
 gezagt.: C. Vlas, 4e stm.: K. R. Feddes, asaw.: R. de Jong, aasv.: J. Hofman, hovo.: G. H. H. Lammers
m.s. 'Fulgur'
 sgo.: G. H. G. M. Scheres, hwtk.: G. de Goede
m.s. 'Fusus'
 4e stm.: D. Gadjradj, 3e wtk.: M. J. Viergever, 4e wtk.: K. G. Visser, roff.: J. J. Maassen, asaw.: R. A. J. W. Coppens, aasv.: R. Ritter, hovo.: G. van Driel, bed.: F. A. Jager, J. Jager
m.s. 'Niso'
 3e stm.: H. J. Otte, 3e wtk.: J. A. Deelen, vrm.: P. Raimundez Collazo, vakm. 1: Crespo Fontenla, saw.: A. Acuna Germade, M. Docampo Rial, A. Fernandez Garcia, D. Fernandez Pintoz, E.

Gonzalez Fernandez, bed.:/kok: M. Martinez Amoedo, bed.: C. Magdaleno Gonzalez, bd.: J. M. Trabazos Fernandez, bd.: A. Otero Garcia

s.s. 'Ondina'

hwtk.: S. Neeleman

m.s. 'Sarda'

gezagv.: F. W. van Oerle, 1e stm.: J. P. J. M. Cobelens, hwtk.: O. K. Nicolai, 2e wtk.: J. E. A. Westerbeek

m.s. 'Spectrum'

gezagv.: D. M. Mos

m.s. 'Stellaris'

3e wtk.: M. W. M. van der Burgh

m.s. 'Stellata'

2e wtk.: E. S. Petrusma

m.s. 'Tagelus'

2e stm.: J. Jongeneel, 3e stm.: J. Kuiken, wnd. 4e. wtk.: H. van Weenen

s.s. 'Vitrea'

3e stm.: A. Bergsma, hwtk.: A. J. G. Weitzel, 2e wtk.: M. F. Koens, roff.: T. G. de Jong, wass.: R. J. G. van der Klis, Q. A. P. de Wit, hovo.: L. H. Thibaudier

s.s. 'Zafra'

gezagv.: P. Snel, 2e stm.: A. Leffers, 3e stm.: D. F. A. Maljers, stml.: P. M. Nunes, 2e wtk.: P. Stachelhausen

Gehuwd:

01.05: R. J. Fortanier, 4e wtk, met Mw. I. Rutten;

Geboren:

12.04: Caroline Johny, dochter van J. B. Winkelhuis, 2e stm, en Mw. C. H. Winkelhuis-van Westendorp; 20.04: Marsha Gertruth, dochter van G. J. H. Muilenburg, alg. sch. vakman, en Mw. C. Muilenburg-Lopez;

15.04: Christopher Mark, zoon van J. Heeren, wass, en Mw. S. Heeren-Vaughan;

Uit dienst getreden:

3e stm – J. Hooghiem; 5e wtk – D. Hemstra, G. Ipreburg; aank. sch. vakman – M. Eeken, J. Mol; aank. sch. gezet a/w – H. Boontjes; bediende/kok – R. A. Snel;

Overplaatsingen:

4e wtk: H. Bubberman – S.N.R.; 4e wtk: S. A. Dijkwel – N.A.M.; 3e wtk: P. J. W. Hoogendoorn – S.N.V.; 4e wtk: W. Jongens – S.N.R.; 5e wtk: C. H. V. Leenders – S.N.C.; 4e wtk: R. J. Mooring – N.A.M.;

Pensioen:

hwtk: R. N. Groen;

gezagv.: W. Welbie, J. van Beele;

Aangesteld:

5e wtk: A. C. in 't Hout;

Wederom indienst getreden:

3e stm: R. I. de Roos;

Behaalde diploma's:

2e stuurman G. H. V.: B. F. L. Cloet; 'B': L. van der Woerd; H. G. Besselink, M. J. E. v.d. Broek;

Onze vlootjubilaren:



P. R. Schol;
3e stm;
10 jaar op
01.07.1985;



L. J. Verburg;
alg. sch. vakman;
10 jaar op
10.07.1985;



L. F. F. T. van Oudvorst;
3e stm;
10 jaar op
15.07.1985;



T. Bakker;
2e wtk;
30 jaar op
17.07.1985;



J. E. Dekker;
gezagv.;
30 jaar op
17.07.1985;



G. Verbrugh;
gezagv.;
30 jaar op
19.07.1985;



A. K. Vennik
4e wtk;
10 jaar op
20.07.1985;



A. Hoosbeek;
3e wtk;
10 jaar op
21.07.1985;



A. C. Weide
gezagv.;
30 jaar op
21.07.1985;



E. M. Bosch;
4e wtk;
10 jaar op
22.07.1985;



J. A. Schaarman;
sch. gezet a/w;
25 jaar op
25.07.1985;



J. Ghijssels;
3e stm;
10 jaar op
31.07.1985;

**WAL
WAL
WAL**

Jubileum



Mw. H. P. J. Kosten (DFP/1)
10 jaar op 07.07.1985

Overplaatsingen

Drs. P. J. Poot (DFF/1) – SIPM per 01.05.1985
A. Vasbinder (DFP/3) – SNV per 01.05.1985
L. P. A. de Winter (DFMS/3) – SIPC, Londen per 01.05.1985

Pensionering

P. Driessen (DFMD/2) – per 01.05.1985

In memoriam

Op 23 april 1985 is op 71-jarige leeftijd overleden de heer **L. van Leeuwen**, oud-gezagvoerder. De heer Van Leeuwen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 februari 1964, na bijna 30 dienstjaren.

GEEN WOORDEN MAAR DADEN

Joop van de Weijer met pensioen

Vierden we een dag tevoren, op 9 mei jl., de zestigste verjaardag van Joop van de Weijer van de sectie DFF/3 (gag-administratie), een dag later, op 10 mei, stond hij wederom in het middelpunt van de belangstelling in verband met zijn afscheidsreceptie wegens het bereiken van zijn pensioengerechtigde leeftijd.

In de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw ontving Joop, samen met zijn vrouw, dochter en schoonzoon, zijn vele vrienden, waaronder een groot aantal 'oud-gedienden' van de wal, die naar Rotterdam waren gekomen om hem een fijne pensioentijd toe te wensen.

Enorme produktiviteit

De heer Van Dalen begon zijn toespraak met te vertellen dat hij Joop een jaar geleden feliciteerde met zijn 59-ste verjaardag en dat hij toen memoreerde dat hij nog maar 1 Shell-jaar voor de boeg had. 'Je hoort altijd dat het laatste jaar voor je pensioen het snelste gaat, want ineens zijn het nog maar een paar maanden, een paar weken, een paar dagen, en dan is het echt zover'.

Joop trad op 1 januari 1975 bij onze Maatschappij in dienst, een tijd waarin de arbeidsmarkt nogal krap was. Onderling

werden, tussen bedrijven in overeenkomstige branches werkzaam, afspraken gemaakt dat men geen mensen van elkaar over zou nemen. Maar toch kreeg Shell Tankers, met behulp van ex-directeur E. H. Larive, het voor elkaar dat Joop van de HAL overkwam naar onze Maatschappij en daar heeft zij altijd dankbaar gebruik van gemaakt. Joop startte op de afdeling Civiele Dienst en was daar belast met o.a. de controle van de aankopen en het verbruik van de proviand. Al snel bleek dat zijn produktiviteit enorm was.

Een echte Rotterdammer

Van Dalen: 'Joop, je bent een echte Rotterdammer, geen woorden maar daden, je stroopt je mouwen op en gaat aan het werk. De definities van Rotterdammer die in de Dikke Van Dale vermeld staan zijn niet van toepassing op jou, want daarin staat o.a. dat het een ziekte is die je krijgt door het drinken van Maaswater en het heeft ook nog te maken met een zwarte schipperspet en wit tarwebrood'. Nee, op Joop slaat alleen de strijdkreet van de bekende Rotterdamse voetbalclub.

Alle 28 jaar van zijn diensttijd is Joop een ijverig, lokaal en energiek medewerker geweest. Door de jaren volgden nog allerlei taken, zo werd hij in 1959 tewerkgesteld bij de sectie AD en werd daar belast met de performance van de schepen.

In 1963 volgde zijn plaatsing bij de sectie DFF/3 waar hij een aanvang maakte met zijn werkzaamheden op financieel gebied. Een kleine 10 jaar later werd deze sectie geïncorporeerd in de personeelsafdeling (de huidige sectie DFF/3).

Sportief

Joop was een bijzonder sportief mens, hij werd niet alleen op zijn werk gewaardeerd maar door de werkgroeporganisatie en ook vele collega's zullen hem kennen als een sportief medewerker. Van Dalen: 'Joop kwam altijd een sportief mens gekend kwam je op de fiets naar het Shell-Gebouw, maar vandaag was het de eerste keer dat dat niet mocht van ons, want je werd nu eens opgehaald en netjes voor de deur gebracht'.

Zijn sportiviteit speelde een grote rol toen voor hem geld bij elkaar werd gelegd voor een afscheidscadeau. Want naast het gebruikelijke handtekeningenboek (deze keer een bijzonder dikke uitgave met veel foto's) kreeg hij een prachtige vouwfiets aangeboden en deze is niet bestemd voor de dagelijkse ritjes van en naar kantoor maar voor 'vrije-tijd-tochtjes'.

Tot slot wenst Van Dalen dat Joop nog heel lang klant van het Shell Pensioenfonds zal

blijven en 'wij zullen met genoeg voor jou blijven betalen'. Hierna was het voor een duidelijk onder de indruk van deze dag zijnde Joop onvermijdelijk om even een rondje op de fiets te maken.

Optimistisch

Toen was voor hem het moment aangebroken om het spreekgestoelte te beklommen. Joop vroeg een ogenblikje onze aandacht en bedankte allereerst Van Dalen voor zijn lovende woorden en alle aanweziggen voor hun belangstelling en cadeau's.

'Ja, en dan is het zover. Je zit al een poos tegen deze dag aan te kijken, een dag waarvan je er dan vanuit gaat een punt te gaan zetten achter het arbeidsgebeuren, terwijl tegelijkertijd een nieuwe periode zich aandient, waarmee je nog helemaal geen ervaring hebt. Maar... gezien en gehoord de enthousiaste reacties van reeds gepensioneerde collega's, zie ik de toekomst dan ook optimistisch tegemoet'. Hij blikt nog even terug op zijn Shell-jaren en het was duidelijk dat hij altijd met veel genoeg zijn werk heeft verricht. Over automatisering zei hij het nog het volgende: 'Het zou een avondvullend programma worden indien ik hierover in details zou treden, maar daar is het nu het geschikte moment niet voor, dacht ik zo. Ik wil er toch nog wel dit over zeggen: dat bij alle veranderingen in de automatisering op de werkvloer een extra druk ontstaat. Het is namelijk niet alleen een kwestie van het kunnen beheersen van de werkmethode m.b.t. automatisering maar tevens zorg te dragen dat de centjes, waar men dagelijks mee te maken heeft, op de juiste plaats aankomen'.

Volgt met een ieder te bedanken voor de samenwerking, niet alleen zijn collega's, maar ook de medewerkers van de vloot en uit de diverse lenende afdelingen. Mens ik U alleen voor de toekomst de gezondheid en geluk toe, met de wens toegevoegd dat het de

Maatschappij bijzonder goed moge gaan'.

Mede namens mijn echtgenote dank ik U hartelijk voor Uw belangstelling bij mijn afscheid. Tevens wens ik degenen die ik niet heb kunnen groeten het allerbeste toe.

Joop van de Weijer

