

# SCHIP & KA

28e jaargang  
nummer 10  
juni  
1989



- 🐚 Koninklijke onderscheiding voor gezagvoerder R. Knol
- 🐚 Arti et Pectini-manifestatie in 1990
- 🐚 'Zafra' en 'Zaria' herboren terug bij onze vloot
- 🐚 Een 'baas' als 'baas'
- 🐚 Afscheid van vele collega's
- 🐚 Shell Tankers actief op 'Werner-toernooi'

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Achtentwintigste jaargang nr. 10  
juni 1989

**Redactiecommissie**  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Nico Obolonsky  
Wim Reininga  
Henk Steenstra  
010-4071805

'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, Coolingsingel 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 Zwolle  
Blaloweg 20  
Zwolle



## Juli-editie Schip & Ka vervalt

De redactiecommissie gaat in juni op een 'welverdiende' vakantie. Schip & Ka zal daarom in de maand juli niet verschijnen. In augustus komen wij terug met een gecombineerde juli/augustus editie. In dit nummer zullen onder andere de rubriek 'Personalia' van mei en het OR-verslag van 8 en 9 juni worden opgenomen.

## Gage-afrekening op ander papier

Zoals u wellicht heeft opgemerkt is de gage-afrekening (vlootpersoneel) afgedrukt op ander papier dan u tot nu toe was gewend.

De reden hiervan is dat wij vanaf dit moment niet langer gebruik maken van voorbedrukte formulieren, maar de afrekening voortaan in zijn geheel d.m.v. de computer en een z.g. laserprinter laten afdrukken.

Dit systeem biedt belangrijke voordelen omdat niet langer formulieren bij een drukkerij behoeven te worden besteld. Ook

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2656	17.04.89	Gas testing of cargo tanks containing fuel oil
2657	18.04.89	Voetbaltoernooi (PCOR)
2658	24.04.89	Opgave ziekte/ongevallen (PCOR)
2659	27.04.89	Fleet Image - uniforme kleding
2660	27.04.89	Wijziging sekties (PCOR)
2661	27.04.89	Sluiting kantoor 3/5 tot 8/5 (PCOR)
2662	28.04.89	Koninklijke onderscheiding R. Knol (PCOR)
2663	02.05.89	Koersen (PCOR)

bij een eventuele wijziging in de vaste tekstonderdelen kan met een eenvoudige wijziging in het computerprogramma worden volstaan.

De afrekeningen zullen voortaan standaard zijn voorzien van twee ponsloten, zodat ze gemakkelijk kunnen worden opgeborgen in een ordner of een andere daartoe geschikte map. Wij vertrouwen erop dat wij u, door invoering van deze wijziging, op een efficiënte en overzichtelijke wijze kunnen blijven voorzien van de maandelijkse gage-afrekening.

Mocht u overigens nog vragen hebben over uw afrekening dan kunt u vanzelfsprekend altijd terecht bij de afdeling 'gage-administratie' (DFP/3), toestel 837.

*Het schip is niet weg,  
als 't achter de horizon verdwijnt.*

Uw oprecht en warm medeleven, waarvan U blijk gaf bij het overlijden van mijn lieve man, onze dierbare vader, opa

ir M.L.C. van Heeswijk,

heeft ons zeer getroffen en gesteund. Het geeft ons moed en troost. Heel hartelijk zeggen wij U daarvoor dank.

Uit aller naam:

H.M.P. van Heeswijk-Verberne

Kleve, april 1989.

## WADTJE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Felania  
Felipes  
Ficus

Flammulina  
Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Fusus  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata

010-4566008

010-4566009

# Gezagvoerder R. Knol Ridder!

Ter gelegenheid van Koninginnedag is in ons land weer een reeks van onderscheidingen uitgereikt. Ook aan een aantal werknemers binnen de Koninklijke/Shell Groep viel deze eer te beurt. Bij Shell Tankers B.V. was dit gezagvoerder R. Knol, die werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Een hele eer voor de gezagvoerder, die door de Burgemeester van zijn woonplaats Leiderdorp genood werd om op 28 april jl. om 09.30 uur op het Gemeentehuis te komen. Deze plechtigheid werd bijgewoond door familieleden, Wethouders, leden van de Oranje Vereniging en een delegatie van Shell Tankers B.V., waaronder Gerard Veldt, onze Directeur.

De heer Knol begon zijn zeevarende carrière als matroos bij de Koninklijke Nederlandse Stoomvaart Maatschappij. Na het behalen van het diploma 3e stuurman Grote Handelsvaart, trad hij op 14 januari 1957 als 4e stuurman in dienst van Shell Tankers B.V.

Na het met succes doorlopen van de opeenvolgende stuurmansrangen werd hij met ingang van 17 februari 1980 aangesteld als Gezagvoerder. Tijdens zijn dienstperiode als 1e stuurman werd hij geselecteerd voor de tijdelijke functie van veiligheidsinstructeur, welke opdracht door hem met enthousiasme en élan op bewonderenswaardige wijze werd verricht. De veiligheid aan boord en het voorkomen van milieuverontreiniging hebben zijn speciale aandacht.

De heer Knol geeft blijk van een uitstekend vakmanschap, een goede maatschappelijke instelling en een evenwichtig leiderschap, hetwelk berust op rustige zekerheid, motivatie en voorbeeld. Opvallend is zijn zorgvuldige en menselijke benadering van problemen, zijn open en eerlijk karakter, alsmede zijn belangstelling voor het leefklimaat aan boord. Het zijn met name deze eigenschappen die de Directie van Shell Tankers B.V. deed besluiten hem de begeleiding van het project met geïntegreerde officieren toe te vertrouwen.

Gezagvoerder Knol heeft zich in deze volledig ingezet, en voor een belangrijk deel, dankzij zijn inspiratie, begrip en leiderschap, is dit project een succes geworden. De afronding van dit project



De heer en mevrouw Knol

vinden we in de opleiding tot Maritiem Officier, zoals nu aan de Hogere Zeevaartscholen in Nederland geïnstitutionaliseerd. In deze opleiding zijn de vroegere opleidingen tot stuurman en scheepswerktuigkundige samengevoegd. Op grond van zijn kwaliteiten als Gezagvoerder werd hij in 1985 gedetacheerd bij de nieuwbouw van de 84.000 tons klasse schepen voor Shell Tankers B.V. Een periode die werd bekroond met het commando over één van die schepen. Gezagvoerder Knol heeft met zijn nieuwe schip diverse reizen in de Arabische Golf gemaakt, gedurende het Iran-Irak conflict. In deze moeilijke situatie kwamen zijn kwaliteiten als leider wederom duidelijk op de voorgrond.

## Arti et Pectini in 1990

### Ruim baan voor amateurkunstenaars

Na een onderbreking van zes jaar krijgen Shell-amateurs weer de kans om hun kunstwerken, van olieverfschilderij tot beeldhouwwerk, te exposeren in de Pulchri Studio aan het Lange Voorhout in Den Haag. Onder de naam 'Arti et Pectini' wordt in het vroege voorjaar van 1990 deze in Shell-kringen illustere kunstmanifestatie gehouden. Drie gepensioneerde collega's van de Shell Teken- en Schilderclub 'Te Werve' hebben vrijwillig de taak op zich genomen om deze manifestatie in ere te herstellen.

Arti et Pectini, de manifestatie waarbij Shell-medewerkers en hun partners van alle locaties, de gepensioneerden en hun partners en de leden van Shell Teken- en Schildersclubs hun kunstwerken kunnen exposeren, is voor het laatst in 1983 gehouden. In dat jaar benaderde het aantal inzendingen de 900 stuks, afkomstig van 214 inzenders, waarvan 414 werken zijn geëxposeerd. Om tijdens de negende Arti et Pectini zoveel mogelijk geïnteresseerden deel te laten nemen, wordt ditmaal het aantal inzendingen per deelnemer beperkt tot één per categorie. Uiteraard worden alle inzendingen

geëxposeerd en de beschikbare ruimte in Pulchri laat dan een royale en overzichtelijke presentatie zien.

De categorieën voor 1990 zijn: olieverfschilderijen, aquarellen en gouaches, tekeningen en grafiek, boetseer- en beeldhouwwerk, mozaïek en aanverwante technieken. Onder 'aanverwante technieken' wordt ruimte geboden om bijzonder werk onder te brengen zoals composities met mineralen of kunststoffen. Foto-composities en wandtextiel kunnen helaas dit keer, gezien de beperkte capaciteit van de

tentoonstellingsruimte, niet geëxposeerd worden.

In iedere categorie zullen prijzen en eervolle vermeldingen beschikbaar gesteld worden. Ook bij deze Arti Et Pectini is er een bezoekersprijs. Nieuw is een prijs voor diegenen die voor de eerste keer deelnemen aan deze kunstmanifestatie. Zoals het ook bij de voorgaande Arti et Pectini-manifestaties het geval was, kunnen de locaties die dat wensen na afloop van de expositie in Pulchri, het werk van de 'eigen' mensen op de locatie zelf exposeren.

Arti et Pectini 1990 wordt gehouden van 14 februari tot 20 februari. Een lange tijd te gaan dus nog, maar de amateurkunstenaars kunnen nu al vast aan de slag. Een kans bij uitstek om met de kunstwerken eens in bredere kring naar buiten te treden. De Arti et Pectini-manifestaties die in 1954 van start gingen, kenmerken zich altijd door een zeer gevarieerd en boeiend aanbod van werken. Over het 'hoe en wat' volgt in het najaar van dit jaar meer informatie.

# Gerard Veldt

## Een 'baas' als 'baas'

**Voorstellen aan de werknemers van Shell Tankers B.V. is eigenlijk overbodig. Iedereen kent immers onze nieuwe Directeur. Op 1 december 1984 werd hij aangesteld als Fleet Manager en ook daarvoor heeft hij vele jaren in diverse vloot- en walfuncties bij onze Maatschappij doorgebracht. We denken echter dat toch velen onder U benieuwd zullen zijn wat er nu verder gaat gebeuren. Zijn er belangrijke wijzigingen in het beleid te verwachten. Hoe ziet onze nieuwe 'baas' de toekomst?**

*Veel reacties gehad bij je benoeming tot Directeur?*

*'Ja, erg veel, van zowel vloot- als walmedewerkers in actieve dienst als gepensioneerd. Dit is best een goede plaats om iedereen daarvoor heel hartelijk dank te zeggen. Wat me nog het meest heeft verbaasd en tegelijkertijd heel prettig*

*verrast, waren reacties van mensen die ik geen jaren meer heb gezien, laat staan gesproken. Hartverwarmend!'*

*Van leerling-werktuigkundige tot Directeur, dat is een prachtige carrière. Heb je er hard voor moeten werken?*

*'Ik denk niet dat je alleen door hard werken Directeur wordt. Sir Peter Holmes (CMD-lid red.) heeft eens desgevraagd in een interview gezegd, dat het een combinatie van factoren is. Naast hard werken, een gezond verstand en vooral een goede gezondheid, 'you need a modicum of luck', bijvoorbeeld om op de juiste tijd op de juiste plaats te zijn. Het is niet zo geweest, althans bij mij niet, dat je naar deze functie toewerkt, verre van dat. En uiteraard zal ik de laatste zijn om te zeggen dat het geen mooie carrière zou zijn, maar daar moeten we het ook maar bij laten, en doorgaan met werken.'*

*Kan je een paar hoogtepunten en/of dieptepunten noemen uit je carrière bij Shell Tankers?*

*'Daar vraag je me wat! Busker zei in een vorige Schip & Ka, dat als je geen dieptepunten hebt, dan heb je ook geen*



*hoogtepunten. En dat klopt (uiteraard), als je uitgaat van moment opnamen. Zelf denk ik dat het meer de cyclische effecten zijn die van invloed zijn op iemands carrière. En die hebben we gehad in onze sector, en eigenlijk zijn die nog aanwezig. Noem maar op, in mijn oorspronkelijke vak, van gelijk- naar wissel/draaistroom, van stoommachine naar stoomturbine, van eenvoudig Schots keteltje tot een 100 tons moderne waterpijpketel, van langzaamlopende naar snellopende dieselmotoren en weer terug enz. Meer algemeen de groei naar een grote vloot (van 12.000 dwt. - 315.000 dwt.) en terug naar klein, van 50 tot 15 man aan boord, van conventioneel opgeleide- tot de maritieme officier en zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan. Meer bergen en dalen zou ik zeggen, boeiend en afwisselend.'*

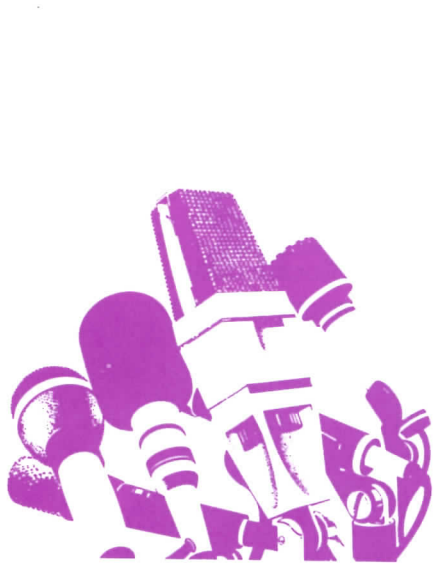
*De afgelopen jaren een gezagvoerder op de hoogste post, nu een van huis uit 'technaut' aan wie de leiding van het bedrijf is toevertrouwd. Zijn er belangrijke wijzigingen in het bedrijf te verwachten?*

*'Laat me beginnen met te zeggen dat, als er wijzigingen te verwachten zijn deze weinig of niets te maken hebben uit welke discipline je afkomstig bent. Zo werkt dat niet in deze functie. Wat betreft je vraag, kan je niet spreken van belangrijke wijzigingen, wel van bijsturen en correctie indien de omstandigheden veranderen, maar dat alles gebaseerd op de doelstelling welke voor 1989 en verder is geformuleerd - terug naar gezonde winstgevendheid -. De basis daarvoor is reeds in de voorgaande jaren gelegd en het gezegde, dat nieuwe bezems schoon vegen, gaat in mijn geval niet op. Daarvoor heb ik in de afgelopen turbulente periode te dicht bij deze basis gezeten.'*



## Hoe zie je thans de situatie bij STBV en wat zullen de eerstvolgende jaren ons brengen?

'Van nature ben ik een optimistisch mens, en zo bekijk ik dan ook onze huidige



situatie. In plaats van te zeggen: 'het glas is half leeg', zeg ik: 'het glas is halfvol'. We hebben een jonge vloot, zeker na de vervanging van de vijf 'F'-klasse schepen. Deze vervanging, door grotere schepen, ligt aantrekkelijk in de markt. Onze kostenstructuur is goed, de STBV-performance uitstekend, denk bijvoorbeeld aan onze veiligheidscijfers. De maritieme infra-structuur is intact gebleven, we hebben zelf de sleutel voor verder voortbestaan in handen, vooropgesteld dat we bereid zijn om dat samen te doen.'

### Wat zie je als je grootste opdracht?

'Heel simpel. STBV op de reeds ingeslagen koers te houden en om in maritieme termen te spreken, de performance te optimaliseren. Gezien het nog steeds lage rendement op onze investeringen, zal voorlopig nog geen (eigen) nieuwbouw plaatsvinden. In plaats daarvan is SIM erg actief op het terrein van acquisitie van kleinere naar grotere schepen. Gezonde winstgevenheid wordt mede bereikt door een goede kostendiscipline, uiteraard naast het leveren van een uitstekende performance.

We moeten het beter doen dan de concurrent.'

### Kun je iets vertellen over wat je zoal in je - wellicht schaarse - vrije tijd doet?

'Daarmee ben ik gauw klaar. Lezen en luisteren naar (klassieke) muziek.'

### Denk je dat er in de komende jaren nog voldoende tijd beschikbaar blijft voor sport en andere hobbies?

'Absoluut, om de doodeenvoudige reden dat ik niet van plan ben om sport te gaan bedrijven (doe dit nu ook niet). Nee, alle gekheid op een stokje, ik ben absoluut geen sportman. M'n andere hobbies (cultuur- en kunstgeschiedenis) reserveer ik voor na m'n pensionering. Ik zou best nog een paar jaar de collegebanken in willen voor een studie cultuurgeschiedenis.'

Olie is in de wereldhandel het grootste 'artikel'. Jaarlijks worden anderhalf miljard ton ruwe olie en olieproducten internationaal getransporteerd, merendeels per tanker. De onlangs verschenen uitgave 'Internationaal olietransport' in de Shell Brochure Serie gaat op diverse aspecten hiervan in.

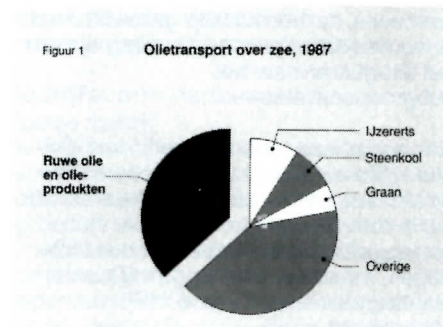
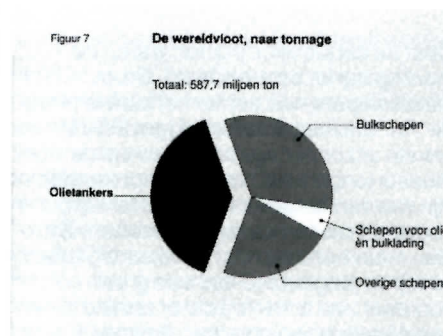
# Nieuwe Shell-brochure Internationaal Olietransport

Heel interessant is een overzicht van de in- en exporten per regio. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat het Midden-Oosten, als grootste exporteur, 330.000 vaten per dag invoert, voornamelijk olieproducten.

## Zonder één druppel olie

De ontwikkelingen na 1973 hebben de handelspatronen ingrijpend beïnvloed. Niet alleen is de omvang van de internationale handel kleiner geworden - onder andere als gevolg van energiebesparende maatregelen - ook de oliemarkten zelf zijn anders geworden. Denk maar aan directe transacties tussen regeringen, de opkomst van de kortetermijnhandel en de 'papieren' markt, waar men kan handelen zonder één druppel olie te bezitten. Maar de belangrijkste factor is toch de onzekerheid rond de prijzen.

In de jaren zestig groeide de vraag naar tankertonnage met gemiddeld 10 procent per jaar. Het aantal tankers en hun gemiddelde grootte groeiden gestaag. Na 1973 is er een kentering gekomen. Niet meer de laagste transportkosten telden het meest, maar het snel kunnen inspelen op korte-termijnontwikkelingen. Immers, een



supertanker die reizen maakt van gemiddeld 40 dagen, was een voorwerp van speculatie met de daaraan verbonden risico's geworden.

De aanhoudende overcapaciteit op de tankermarkt heeft geleid tot een drastische sanering van de vloot en het verder zoeken naar kostenbesparingen. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot schepen die zowel olie kunnen vervoeren, als (op de terugreis) droge bulkclading. De huidige situatie is zodanig dat er een redelijk evenwicht tussen vraag en aanbod is en de toekomstverwachtingen zijn gematigd positief.

Minder belangrijk dan tankers in het internationale olietransport zijn pijpleidingen. Deze worden om diverse redenen gelegd. Soms zijn er politiek-economische motieven: ze vormen een bron van inkomsten voor een land. Ook kunnen er strategische redenen zijn om pijpleidingen te bouwen, bijvoorbeeld om de gevolgen van conflicten tussen landen te verminderen of om minder afhankelijk van bepaalde havens te zijn. Naar verwachting zal het belang van pijpleidingen toenemen, maar tankertransport blijft de hoofdmoot van het internationale olievervoer vormen.

'Internationaal Olietransport' is een uitgave in de Shell Brochure Serie. Uw kunt Uw aanvraag richten aan Shell Nederland B.V., afdeling PAA/1. Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.

Deze, voor mij de tweede 'Aan de Orde', zal voor enkele maanden de laatste zijn. In juli zal er geen Schip & Ka verschijnen, terwijl het augustus nummer het verslag zal bevatten van de Ondernemingsraad/overlegvergadering van juni.

In deze aflevering wilde ik de volgende onderwerpen onder Uw aandacht brengen:

- ★ Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren
- ★ Cursus Scheepstechnicus
- ★ Outplacement
- ★ Wet op de Ondernemingsraden

### Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren

Hier is al veel over geschreven, zowel in verslagen van de OR/OV-vergaderingen als in vorige afleveringen van deze rubriek. Toch ook deze keer weer aandacht voor dit onderwerp en wel vanwege het feit dat inmiddels de laatste, derde MO-dag heeft plaatsgevonden, n.l. op 1 mei jl.

Nog even in het kort: Shell Tankers B.V. is in 1977 gestart met de SGO-opleiding, welke iemand het laagste GHV-diploma in de tegendiscipline moest geven. De loop der jaren heeft gestalte gegeven aan de SGO'er, of zoals we nu zeggen de MO'er. Wat echter ondanks de inspanningen en de inzet van een ieder niet gebeurde was een maximale effectiviteit en inzetbaarheid van de MO'er alsmede het ontstaan van een grotere hoeveelheid arbeidsvreugde, hetgeen toch beide wel verwacht was. Om ideeën te ontwikkelen, die wel zouden leiden tot een betere inzet van de MO'er en meer arbeidsvreugde, is een werkgroep gevormd, de werkgroep 'SGO/MO'.

Deze werkgroep heeft concrete voorstellen geformuleerd die zijn samengevat in een discussienota 'Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren'. Om de meningen te peilen van degene die straks moeten gaan werken met de mogelijke veranderingen die de nota voorstelt, is gekozen voor het organiseren van enkele MO-dagen.

In eerste instantie zou er sprake zijn van twee MO-dagen. Na deze twee dagen bleek echter dat de meningen nogal uiteenliepen en er werd daarom gekozen voor een derde MO-dag. Inmiddels hebben 29 MO'ers hun mening kunnen geven over aspecten van de discussienota.



AAN DE **OR** DE

Voor alle duidelijkheid nog even de hoofdpunten van de nota:

- ★ Meer procesmatige betrokkenheid van de MO'er, dus bij inzetten van mens en machine
- ★ Meer beleidsmatige betrokkenheid van de MO'er (Scheepsbeleid als afgeleide van het Maatschappij-beleid)
- ★ Het creëren van 'Aandachtsgebieden' (delen van het werkaanbod waarover een MO'er verantwoording verschuldigd is aan de leiding alsmede waaraan hij extra aandacht geeft, zonder dat dit hoeft te betekenen dat de werkzaamheden zelf uitgevoerd dienen te worden).

Over de eerste twee punten waren de meningen niet echt verdeeld. Groot discussiepunt was echter het laatste punt, de 'Aandachtsgebieden'. Afgezien van enkele uitzonderingen is het zo dat de meeste jongere MO'ers wel voorstander zijn van een dergelijk systeem, terwijl de oudere er meer moeite mee hebben. Zij zien meer het schip als 'aandachtsgebied' terwijl de jongere MO'ers een groot voordeel zien in het feit dat er sprake is van een dosering van ervaring. Belangrijk punt is in ieder geval wel, daar was iedereen het over eens, dat het duidelijk gemaakt dient te worden dat er géén sprake mag zijn van het terugkeren naar het subgroepsysteem.

Een ander veel gehoorde wens was een stuk uniformiteit in het wachtschema van de MO'ers, zonder afbreuk te doen aan de flexibiliteit. De werkgroep gaat nu een samenvatting maken van deze drie MO-dagen, waarna een behandeling kan plaatsvinden binnen een '6 x 6'-bijeenkomst.

Bij het ter perse gaan van deze Schip & Ka was de uiteindelijke samenvatting nog niet klaar, zodat ik u beloof om op een later tijdstip op dit onderwerp terug te komen.



### Outplacement

Op 25 april jl. heeft de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken wederom een gesprek gehad met een afvaardiging van het Outplacement Bureau, dat zich bezig houdt met het vinden van een passende werkring voor het surplus gezellen en civiele dienst personeel. Centraal in het gesprek stond de stand van zaken op dat moment, welke in het kort hierop neer komt:

Aantal deelnemers: 64  
Momenteel andere baan: 22  
Baan op termijn: 5  
In opleiding: 20  
Doelstelling bekend/oriëntatie: 12

Iets wat tijdens het gesprek benadrukt werd is het feit dat Outplacement een proces is. Een proces dat veel tijd en inspanning kost van zowel de begeleiders als de deelnemers. Een groot aantal deelnemers heeft zich gestort in een cursus of een opleiding, hetgeen direct een verklaring is voor de vrij lange tijd die het proces in beslag neemt, daar vele van de opleidingen langdurig zijn. Met het Outplacement Bureau is inmiddels een nieuwe afspraak gemaakt voor een volgend gesprek om zodoende als Ondernemingsraad nauw betrokken te blijven.

## Cursus Scheepstechnicus

Een nog steeds groter wordend aantal collega's komt in het bezit van het diploma ST'er. Van 13 maart tot 22 april hebben wederom een aantal personen de cursus bij Wescon doorlopen. Deze groep heeft op 28 maart op de Zeevaartschool te Rotterdam les gehad in ankeren en ankerwacht lopen. Met betrekking tot dat laatste onderdeel kwamen zaken als watergetijden, enkele vlaggen, mistseinen, ankerverlichting, alsmede het nemen en uitzetten van een peiling aan de orde. Op 3 april kwamen een aantal van deze collega's - en tevens enkele die al in 1988 de Wescon cursus gedaan hadden - bijeen

op de 'Nedlloyd Kyoto', die lag afgemeerd in Amsterdam.

De toets zou onder toezicht van enkele examinatoren van DGSM worden afgenomen. De ochtend werd gebruikt om de brug en het grondtakel nader te leren kennen, terwijl 's middags de feitelijke toets werd afgenomen. Men moest aantonen met het grondtakel overweg te kunnen alsmede met de communicatie met de brug. Op de brug moesten enkele peilingen genomen worden, zowel op een peiltoestel als op de radar, waarna deze in kaart uitgezet dienden te worden. Ook werden theorie vragen afgenomen over watergetijden en het lopen van een ankerwacht. Het resultaat van deze dag was uitstekend, 100% geslaagd.



Rupert Huysers bezigt met de nautische toets, op de vingers gekeken door examinator de heer Kamman (l) en gecommiteerde de heer Bloot (r).

## Wet op de Ondernemingsraden

Het zal in de eerste instantie vreemd overkomen om een dusdanig onderwerp in de rubriek 'Aan de ORde' aan te treffen, maar de achterliggende gedachte is het te zien als een voortzetting van hetgeen ik in de vorige aflevering geschreven heb over de OR en de achterban.

Het is zeker niet de bedoeling hier een complete samenvatting van de Wet te geven, als wel een toelichting op enkele aspecten hiervan. Ik geloof dat dat een bijdrage zal leveren aan het totale idee over de Ondernemingsraad.

In 1971 trad de nieuwe Wet op de Ondernemingsraden (WOR) in werking, welke echter in 1979 ingrijpend werd herzien. In de jaren daarna vonden kleine wijzigingen hun weg, onder andere voortvloeiend uit EG-richtlijnen.

### Tweeledige taak

De Wet schrijft voor dat in een onderneming waar tenminste 100 personen, of tenminste 35 personen meer dan één derde van de normale arbeidstijd

werkzaam zijn, een Ondernemingsraad ingesteld dient te worden. Volgens de Wet heeft de OR een tweeledige taak: het plegen van overleg met de ondernemingsleiding en het vertegenwoordigen van de werknemers. Deze twee tezamen geven het werk aan van de OR, namelijk het voeren van overleg met de werkgever over het bedrijfsbeleid in het algemeen en personeelsbelangen in het bijzonder. Het instellen van een OR is in het belang van het goed functioneren van een onderneming in al haar doelstellingen.

### Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij

De WOR schrijft voor, uit hoeveel leden een OR dient te bestaan, dat is namelijk gebonden aan het aantal werknemers in het bedrijf. Verder is aangegeven wie zich verkiesbaar mag stellen en wie er mogen stemmen. Dit mag gedaan worden, respectievelijk door werknemers langer dan één jaar in dienst en langer dan 6 maanden in dienst. Iedere bedrijfstak heeft een eigen Bedrijfscommissie. In ons geval is dat de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij. Zo'n Bedrijfscommissie geeft advies, begeleiding, doet uitspraken in

geschillen tussen de OR en de werkgever en keurt het reglement goed.

We bedoelen hiermee het reglement van de Ondernemingsraad. Hierin worden allerlei zaken die niet precies in de Wet omschreven zijn, omschreven. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan regels betreffende de verkiezingen, kandidaatstelling, het vervullen van tussentijdse vakatures en de werkwijze van de Raad. Andere zaken die geregeld zijn, zijn hoe en wanneer bijeen te komen, de wijze van bijeen roepen en het aantal leden dat aanwezig dient te zijn. Dat laatste is een heel belangrijke. De Wet schrijft voor dat er minimaal zes keer per jaar een overlegvergadering moet plaatsvinden tussen de Ondernemingsraad en de Bestuurder. Voor een dergelijke vergadering is een minimum aantal leden voorgeschreven, het zogenaamde Quorum.

### Aflossingen

De meesten van U hebben wel eens meegemaakt dat een OR-lid eerder van boord gehaald werd, of juist langer thuis bleef zitten, zodat een aflossing uitgesteld werd. In het begin van het jaar wordt er door het secretariaat, in nauw overleg met de personeelsafdeling, een planning gemaakt die aangeeft bij welke vergadering iemand aanwezig dient te zijn. Deze planning gaat zoveel mogelijk uit van normale contract- en verlofduur. Het woord planning zegt eigenlijk al wat het is, namelijk niets meer en minder dan een streven. In de praktijk loopt het wel eens anders. Dat kan z'n oorzaak vinden in het verzetten van vergaderingen, ziekte, maar vooral ook door de normale gang van zaken, dat ook een OR-lid wel eens eerder weggaat dan voorzien of juist langer aan boord zit dan gepland. Dat heeft dan meestal direct gevolg dat van de planning dient afgeweken te worden en dat er geschoven gaat worden. Alweer in nauw overleg met de planningsafdeling wordt geprobeerd dit zoveel mogelijk zonder al te rigoreuze aflossingen plaats te laten vinden. Maar ja, een schip gaat ook wel eens ergens anders heen dan eerder was voorzien. Al met al nogal wat factoren die kunnen leiden tot een iets afwijkend aflospatroon, waar U naar ik hoop, na deze toelichting en voorover dat al niet zo was, begrip voor zult hebben.

Nog even terug bij de WOR. Twee heel belangrijke aspecten daarvan zijn het zogenaamde Adviesrecht en het Instemmingsrecht. De werkgever zal een Ondernemingsraad bijvoorbeeld om advies vragen bij belangrijke financieel-economische of bedrijfsorganisatorische besluiten, terwijl als een werkgever bepaalde regelingen op het gebied van het sociaal beleid, welke niet gebonden zijn aan een CAO wil vaststellen of veranderen, hij aan de OR instemming moet vragen.

Op deze twee belangrijke onderwerpen en andere kom ik bij de volgende aflevering van 'Aan de ORde' terug.

Goede vaart of prettig verlof,

Ed Barsingerhorn  
OR-voorzitter

Goed nieuws .....

# 'Zafra' en 'Zaria' herboren terug bij onze vloot

*Naar het zich laat aanzien zullen over enige maanden twee nieuwe schepen onze vloot komen versterken ter vervanging van de in de nabije toekomst af te stoten 'F'-klasse schepen. Momenteel zijn deze schepen nog in aanbouw in Denemarken, waarbij de oplevering afhankelijk is van de toelevering van de hoofdmotoren. Voorzien is dat het eerste schip aan het begin van de herfst van dit jaar in de vaart komt en het tweede schip aan het eind van het jaar/begin volgend jaar.*

Deze schepen worden voor een periode van 5 jaar door Shell International Marine van de eigenaars gehuurd, terwijl een verlenging van het charter met drie jaar tot de mogelijkheden behoort. Op deze manier speelt Shell International Marine in op de marktvraag naar grotere schepen, terwijl kleinere, moeilijker inzetbare of minder renderende schepen worden afgestoten. Reeds in het februari nummer van 'Marine News', heeft SIM een artikel gepubliceerd waarin ruime aandacht werd besteed aan deze aspecten 'The pride of the Fleet).

Onze Maatschappij zal deze schepen onder een beheerscontract voor Shell International Marine gaan opereren onder de bij velen van de lezers bekende namen 'ZAFRA' en 'ZARIA'.

Hoewel op kantoor de aanwezige documentatie nog slechts gering is willen wij de lezers alvast een impressie geven hoe de schepen er in grote lijnen uit gaan zien.

Volledig toegeladen draagvermogen: **84.000 ton**, maximale diepgang: **16.00 meter**. Lengte  $\times$  breedte  $\times$  hoogte **229  $\times$  32.2  $\times$  21.6 meter**. De snelheid zal geladen, afhankelijk van de diepgang, tussen de **13 en 14.5 knopen** en in geballaste toestand ongeveer 15 knopen bedragen.

In tegenstelling tot de 'F'-klasse schepen, welke slechts één soort lading mogen vervoeren (wit), zullen deze schepen geschikt zijn voor witte-, zwarte- en crude-ladingen, eetbare olieën en caustic soda. Reeds bij de nieuwbouw worden op de tanks voorzieningen getroffen om de schepen in de graanvaart te kunnen inzetten.

De schepen hebben slechts **6 ladingtanks** welke doormidden worden gedeeld door



De oude Zaria bij de SBM van het Aukfield in juli 1979.

een oliedicht langsschot op het vlak van kiel en stevens. Hierdoor ontstaan 12 ladingcompartimenten, exclusief de 2 sloptanks. Het ontwerp is er vanuit gegaan dat 6 ladingpartijen tegelijk kunnen worden behandeld, waarbij de capaciteit van de ladingpompen ongeveer 850 m<sup>3</sup>/uur zal bedragen, bij een tegendruk van 10 bar.

Het manifold is in principe zo ingericht dat voor elk lading-tank paar (BB + SB) een eigen aansluiting beschikbaar is, maar om het aantal aansluitingen zo gering mogelijk te maken bestaat de mogelijkheid een en ander met losse Y-stukken te combineren. Het lading-behandelingssysteem zal grotendeels op afstand bedienbaar zijn.

### Dubbele bodem

Geheel nieuw voor onze Maatschappij (in de olievaart/behalve de 'Shelltrans') is een **dubbele bodem** onder het gehele schip. Samen met smalle tanks in de zijden en een dubbel dek (in de scheepsbouw noemt men dit een box-dek) vormt dit de ballast ruimte. Het dubbele dek samen met de

vlakke wanden in de zijden en de gladde top van de dubbele bodem zorgen er voor dat de ladingtanks inwendig nagenoeg volkomen glad zijn wat het tankschoonmaken eenvoudiger maakt.

De dubbele bodem is voorzien van wellen waarin de hydraulisch gedreven 'diepwell'-pompen staan, waardoor er na de lossing minder ladingresten in de tanks overblijven, terwijl maximale aandacht is besteed aan het drainen en leegblazen van de leidingen. Voor de lading-verwarming zorgen aan dek staande heaters (zoals op de Koreaanse 'S'-klasse schepen). De sloptanks worden met coils verwarmd.

Zoals gebruikelijk liggen de ladingleidingen aan dek, echter onder de middenschotten in de ladingtanks heeft men een loze ruimte gecreëerd, 'tools' genoemd, waardoor een soort tunnel van voor naar achter ontstaat en waarin de ballastleidingen lopen. Tussen de ladingtanks en de machinekamer bevindt zich een kleine ballastpompkamer.



De accommodatie is ingericht voor **23 personen** (inclusief een loodsen- en eigenaarshut). Tevens is er plaats voor 6 'Suez kanaalwerkers'. Het ligt in de bedoeling de schepen op een gelijke wijze als thans de 'F'-klasse schepen te bemannen, met Indonesische junior officieren en een Indonesische bemanning.

*aan een 1.200 kw generator en hij kan bovendien door middel van een 'clutched step-up gear' een 'power take-off unit' drijven voor de ladingpompen. De tweede van deze motoren is direct via een 'step-up gear' gekoppeld aan een 'hydraulische power unit'. Alle hiervoor genoemde hulpmotoren zijn geschikt om op 100 procent zware olie te draaien. Bovendien is er nog een*

*werkend en van 5.000 kg/hr indien met brandstof gestookt. Bovendien is er een geheel oliegestookte ketel met een capaciteit van 25.000 kg/hr beschikbaar.*

De stuurmachine is van het 'rotary vane' type.

De nikkel aluminium schroef heeft vier bladen en de schroef- en asbevestiging is spieeloos.

Korte omschrijving van de hoofd MK systemen.

*Het brandstofsysteem bestaat in hoofdzaak uit transferpompen, één voor zware olie van 20 T/hr en een diesel olie pomp van 10 T/hr. De twee zware olie-purifiers en een dieselolie-purifier zijn alle van het automatische zelfreinigende type. Twee fuel circulatie pompen en twee fuel supply pompen zijn geïnstalleerd. Twee fuel supply pompen voor de ketels. Er zijn drie fuel meters geïnstalleerd voor de hoofd-, hulpmotoren en voor de ketels.*

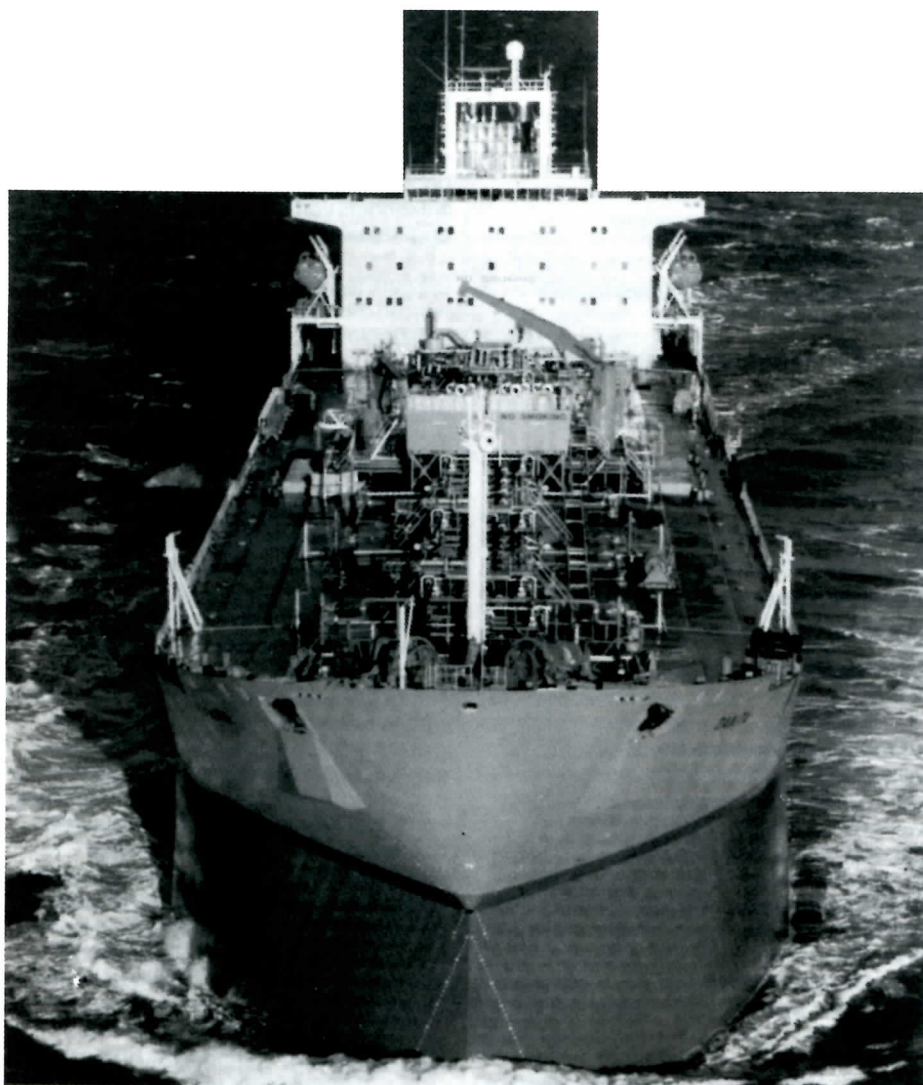
*Het hoofdsmeeroliesysteem bestaat uit twee purifiers en een zogenaamde 'full flow magneetfilter', twee smeeroiliepomp voor de hoofdmotor, filters, plaatkoeler en een smeeroilie transferpomp. De nokkenas heeft een gescheiden smeeroilie systeem met twee pompen.*

*Het zout koelwater systeem koelt de volgende onderdelen direct: zoet koelwater koelers, luchtkoelers van hoofd- en hulpmotoren, smeeroilievoelers van hoofd- en hulpmotoren, feed water tank, AC en refr. condensers, hoofdmotor nokkenasolie koeler, verdampers condensor en surplus condensor. Het zoetkoelwater-systeem geeft koeling aan jackets en koppen van hoofd- en hulpmotoren.*

*De startcompressoren (2 stuks) werken met een druk van 30 bar. De capaciteit is 180 normaal m<sup>3</sup>/h, bovendien een noodluchtcompressor van 10 normaal m<sup>3</sup>/h. De werklucht wordt geleverd door een schroef-compressor met een capaciteit van 600 normaal m<sup>3</sup>/h en een werkdruk van 8 bar.*

*Lucht voor het 'control air systeem' komt van het startluchtsysteem middels een reduceer.*

*Ook nieuw voor ons is dat deze schepen zijn ondergebracht bij 'DET NORSKE VERITAS'.*



Voorwaanzicht van een van de nieuwe B&W produktentankers.

De energievoorziening is als volgt gerealiseerd:

Voortstuwing:

*De hoofdmotor is een MAN-B&W langzaam lopende direct omkeerbare twee slag langsspoeling diesel motor type '5L 70MCE', welke gebouwd is in Korea. Het vermogen voor het normale dienstvermogen is ongeveer 10.000 bhp bij ongeveer 84 rpm en een overeenkomstig brandstofverbruik van om en nabij de 30 T/dag.*

Het hulpvermogen wordt als volgt verkregen:

*twee MAN-B&W viertakt motoren type '5L23/30' van elk 880 bhp bij 720 rpm.*

*Deze zijn direct gekoppeld aan een 600 kw generator. Bovendien twee MAN-B&W viertakt motoren type '8L28/32' van elk 2.280 bhp bij 720 rpm. Van laatstgenoemde is er één direct gekoppeld*

*emergency generator van 140 kw direct op het noodbord.*

Voor verwarming van lading en machinekamer voorzieningen:

*Hierbij is gekozen voor een stoomsysteem met een werkdruk van 8 bar. Hiervoor zijn beschikbaar een gecombineerde uitlaatgas/gestookte ketel met een capaciteit van 1.200 kg/hr op uitlaatgas*

**Men dient zich er van bewust te zijn dat alle voornoemde informatie is verkregen uit de bouwspecificatie en een half dozijn tekeningen. Voorgaande pretendeert dan ook niet volledig te zijn, en zal op details mogelijk zelfs afwijken van de werkelijkheid. Bovendien zijn er belangrijke systemen nog niet naar voren gekomen, zoals de elektrische- en elektronische controle- en bewakingssystemen. Dit komt omdat hierover nagenoeg alleen vermeld is dat ze er zijn, en aan de klasse-eisen moeten voldoen.**

# 'Sarda' aan de grond! CASUALTY

**Op 21 april jl., omstreeks 10.45 uur, werd het navolgende telefonische bericht ontvangen van de 'Sarda':**

- **Grounding Sullom Voe**
- **Position 60-33N 01-18W**
- **Aground heavily on rocks i.w.o. 1 and 2 WB portside**
- **Leakage of cargo ex. 1 and 2 CT overboard**
- **Cause, blackout in ER and no immediate power available from EM diesel for steering gear**
- **Estimated cargo loss once 1 and 2 CT level with sealevel 4.000 - 6.000 tonnes Brent crude**

**Onmiddellijk na ontvangst van de telex bevestiging van deze ramp, werden bij Shell International Marine (SIM) Londen en op ons kantoor de 'casualty'-kamers bemand. In onderling overleg werd besloten dat de leiding van de casualty-operatie zou berusten bij STBV, en dat SIM zou fungeren als onze adviseur en tevens de nodige expertise ter beschikking zou stellen voor het berekenen van stabiliteits-vraagstukken.**

De heer Veldt, die een vergadering bijwoonde buiten het kantoor, de ondernemingsraad en de directie van Shell Nederland, werden van het gebeurde in kennis gesteld. Tevens werd een persbericht samengesteld dat na overleg met Shell Nederland aan het ANP werd verstrekt. De 'Sarda' werd verzocht zo spoedig mogelijk de gewichten in elke tank aan boord op te geven, zodat SIM de stabiliteits-situatie zou kunnen berekenen. In overleg met de gezagvoerder werd besloten verdere sleepboot- en opruimingshulp in te roepen, hetgeen door SIM georganiseerd zou worden. De sleepboten van Sullom Voe waren reeds onderweg naar de 'Sarda'.

DFP informeerde de familieleden van alle opvarenden over het gebeurde, en kon gelukkig melden dat er geen reden was voor bezorgdheid. Verder werden *Shell Jakarta, de P&I-club, de Liberiaanse Scheepvaart Inspectie, de vakbond, American Bureau of Shipping, de KNRV en Tovalop* ingelicht.

Ongeveer een uur na het aan de grond lopen rapporteerde de gezagvoerder dat de 'Sarda' begon te bewegen, dit waarschijnlijk tengevolge van het rijzende tij. De gevolgen hiervan konden zeer ernstig zijn vooral ook omdat de sleepboot assistentie van Sullom Voe nog niet was gearriveerd.

## Hulp onderweg

Een aantal STBV-medewerkers, inclusief vlootpersoneel, werd naar Sullom Voe gevlogen door gebruik te maken van een

normale lijnvlucht naar Aberdeen, wat de snelste manier bleek te zijn, alwaar een Shell privé vliegtuig klaar stond om de mensen door te vliegen. Gezien de omvang van de ramp en de publieke opinie aangaande olieverontreiniging van de omliggende wateren, reisde de heer Veldt ook af. Ter assistentie van de gezagvoerder en het STBV-team, werd een salvage-master van Smit Internationale ingehuurd en met hetzelfde toestel uitgevlogen.

SIM had geregeld dat twee supply-boten van Smit Internationale, die in Aberdeen lagen, naar de 'Sarda' zouden vertrekken met de nodige dispersants ter bestrijding van de olieverontreiniging. Tevens was ook nog bestrijdingsmateriaal

georganiseerd dat beschikbaar was in Hull en Yorkshire.

Het bewegen van de 'Sarda' leidde tot zware schade aan het achterschip en verdere olieverontreiniging. CT 7 en BB sloptank verloren olie en tevens ontstonden scheuren in het schot tussen de MK en de pompkamer. Terwijl dit plaatsvond bevonden zich twee Indonesische pomplieden in de pompkamer om het leidingsysteem goed te zetten om lading te laten overlopen. Hoewel de oorzaak nog steeds niet bekend is, raakten beiden gewond waarvan één zo ernstig, dat hij met een helicoop van boord moest worden gehaald en in het ziekenhuis van Lerwick moest worden opgenomen.

Gezien de snel slechter wordende situatie werd in overleg met SIM besloten om een van de Noordzee lichterscheepen zo snel mogelijk naar de 'Sarda' te sturen, zodat zoveel mogelijk lading overgepompt kon worden. De 'Drupa' bleek het dichtstbijzijnde schip te zijn en zou nog diezelfde avond aankomen. Deze beslissing werd genomen nadat SIM had berekend dat de 'Sarda' een zeer zware slagzij zou hebben als getracht zou worden om haar met sleepboothulp van de rotsen te trekken. De slagzij zou waarschijnlijk dusdanig zijn dat geen gebruik gemaakt kon worden van 'Sarda's' eigen pompen.

Nadat de twee sleepboten uit Sullom Voe hadden vastgemaakt, meldde de gezagvoerder dat de situatie aan boord zich begon te stabiliseren, waarschijnlijk omdat de bewegingen van het schip onder controle waren. Plaatselijke contractors hadden een begin gemaakt met de opruiming van de olieverontreiniging. De op dat moment geschatte hoeveelheid olie die in het water terecht was gekomen was 4.000 m<sup>3</sup> en strekte zich uit over een afstand van ongeveer 1,5 kilometer langs de kust.

## Alles onder controle: einde oefening!

Gezien het feit dat de situatie min of meer onder controle was en dat het een zaak was om te wachten totdat de mensen en materieel zouden aankomen, werd in



De 'casualty'-kamer bij STBV bemand door v.l.n.r.: Alex de Boer, Gerrit Dijkstra, Jaap de Ruiter, Willem Drost, Joop Elias en Rob van Kranen.

overleg met de gezagvoerder en SIM besloten om de OEFENING te beëindigen.

Het was voor de eerste maal dat een zo grootscheepse oefening, waarvan slechts een zeer beperkt aantal personen op de hoogte was, gehouden werd met een niet-Engelse vloot. Een woord van dank aan de gezagvoerder en de opvarenden van de 'Sarda' en het STBV wal- en vlootpersoneel met verlof, die (een aantal was benaderd om zonnodig uitgevloegen te worden om aan boord van de 'Sarda' te assisteren) meegewerkt hebben aan deze bijzonder geslaagde oefening, is dan ook zeker op zijn plaats.

*Te uwer informatie: de personen, bedrijven, instellingen, ondernemingen enz. hiervoor genoemd zijn daadwerkelijk benaderd en/of hebben hun medewerking geleverd aan de oefening die in totaal ongeveer drie uur heeft geduurd. De doelstelling was om de casualty procedure van het schip, SIM en STBV te testen. Welnu, deze doelstelling is ruimschoots gehaald. Op enkele punten zullen de procedures, op grond van de in deze oefening opgedane ervaringen, aangepast worden. In het algemeen voldoen de casualty-procedures overigens uitstekend. Laten we hopen dat we ze nooit echt hoeven te gebruiken.*

J.A.M. Elias  
Fleetmanager

## VAART HOUDEN

### Quality Management

In vorige afleveringen is een aantal malen aandacht besteed aan het kwaliteitsbeleid bij STBV. We hoeven hier maar te denken aan de 3 A's, *Fleet Image, de drie minuten indruk, uniforme kleding, visitekaartjes, functie- en naamplaatjes en gele overalls*, allemaal duidelijke zaken die erop wijzen dat we met z'n allen werken aan een van de bedrijfsdoelstellingen voor 1989 **'de kwaliteit van onze operaties waar mogelijk te verbeteren'**.

Uw initiatieven en bijdragen in deze ondervinden steeds meer erkentelijkheid en bewondering. Als voorbeelden wil ik noemen:

- *de foto's van de bemanning van de 'Fossarina' (zie nummer 9) die door Shell International Marine gebruikt worden om aan hun klanten het image van de STBV-vloot te tonen, kwaliteit van de eerste orde*
- *de ontvangst en rondleiding van vertegenwoordigers van Thai Oil aan boord van de 'Stellata' in Sriracha, een geweldig succes waarover men nog steeds nakaart, een staaltje van gastvrijheid waar U terecht trots op mag zijn*
- *telexen van en naar schepen waarin men erkentelijk is voor bijzondere bewezen diensten, een kleine moeite maar altijd zeer gewaardeerd*

Bovenstaande voorbeelden zijn er slechts enkele uit een reeks van initiatieven genomen door vloot- en walpersoneel,

allemaal met hetzelfde doel, de kwaliteitsverbetering van het product STBV. Het is een ieders taak om hier aan mee te werken, de mogelijkheden worden slechts beperkt door Uw voorstellingsvermogen.

### 'F'-klasse

De 'F'-klasse schepen die geselecteerd zijn om vervangen te worden, zijn inmiddels ter verkoop op de open markt aangeboden en verwacht wordt dat wij gedurende de maand juni nader bericht zullen krijgen van SIM Londen over het tijdstip waarop deze schepen onze vloot zullen verlaten. Zodra wij hier nader nieuws over ontvangen, zullen wij U hierover informeren. Zoals U bekend worden deze schepen vervangen door twee nieuwe producten schepen en twee kolenboten die momenteel onder Engelse vlag varen.

### 'Zafra' - 'Zaria'

De nieuwe producten-schepen, waarvan wij de eerste verwachten gedurende de maand september, zullen 'Zafra' en 'Zaria' worden genoemd, voor velen onder U 'sweet memories', en gaan varen onder de Liberiaanse vlag. De belangrijkste kenmerken van deze schepen vindt U elders in deze editie.

### 'S' (Tung)-klasse

De 'Sidelia' heeft een nooddokking moeten uitvoeren in Hamburg in verband met opgelopen bodemschade ten gevolge van slecht weer. Er moest ongeveer 50 ton staal worden vervangen. Het is duidelijk dat de dikte van de kielplaten en de tankversterkingen minder zijn dan de 'S' (Hyundai)-klasse. Bij slecht weer dient bij de Tung-schepen dan ook duidelijk eerder 'aktie' te worden genomen dan bij onze

eigen 'S'-klasse schepen. De 'Sidelia' is het derde Tung-klasse schip dat bodemschade opliep tengevolge van slecht weer.

### Kernbemanning

De Werkgroep 'Experimenten' heeft het eindrapport 'Kernbemanning' goedgekeurd. Een kopie zal na ontvangst aan de 'Caurica' en 'Sponsalis' worden verzonden.

Gezien het feit dat de proefnemingen met een 'kernbemanning' zijn geslaagd, wordt DGSM aanbevolen te overwegen, door middel van een Algemene Maatregel van Bestuur, Nederlandse reders toe te staan op moderne GHV-schepen van de jongste generatie met een 'kernbemanning' te varen, aldus de officiële tekst van het eindrapport.

Zodra deze AMvB bekend wordt gemaakt zal de 'Sericata' als derde schip met kernbemanning gaan varen, een verdere invoering zal geleidelijk daarna plaatsvinden op die schepen die momenteel met gemengde bemanningen varen.

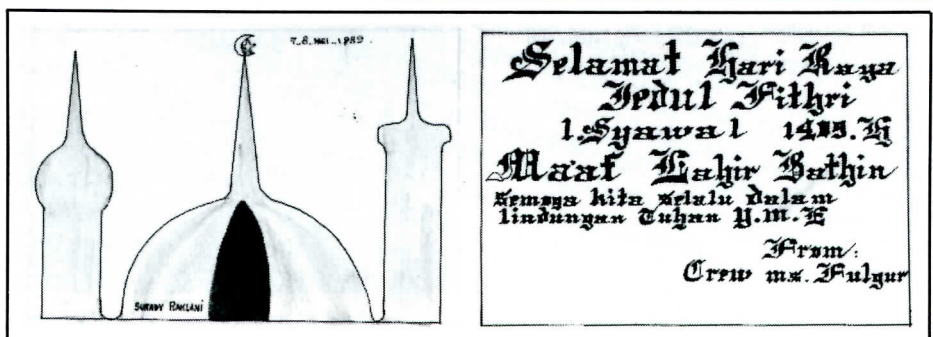
### Kostenbewaking

De beheersing van de kosten blijft een van de aller belangrijkste doelstellingen. Een uitzonderlijke bijdrage is reeds door U allen geleverd om te komen tot een aanzienlijke verbetering van de financiële bestedingen waarin een ieder op zijn eigen manier zijn bijdrage heeft geleverd. We dienen dit momentum niet te verliezen en voortdurend waakzaam te blijven op mogelijkheden en kansen om operationele kosten te beperken. Gezien Uw enorme inzet en verantwoordelijkheidsbesef moeten we dit waar kunnen maken, zeker weten!

J.A.M. Elias  
Fleetmanager

### Uit de postbak

Wij ontvingen van PO Suradi Raklani (aan boord m.s. 'Fulgur') onderstaande kaart voor plaatsing in Schip & Ka. Jammergenoeg kon deze, door de late ontvangst, niet meer in de mei-editie worden opgenomen. Het initiatief wordt door ons bijzonder gewaardeerd, en daarom plaatsen wij hem alsnog, ondanks dat het Moslim-feest al voorbij is.



# Chris de Goeij met pensioen



V.l.n.r. Truus en Chris de Goeij en Koen Borsje.

Op 27 april jl. was het een drukte van belang in de Lunchkamer van ons gebouw aan de Folkert Elsingastraat. Vele oud-collega's waren hierbij aanwezig. Op deze receptie werd ook het alcohol-vrije bier geïntroduceerd, dat bij velen zeer in smaak viel. Namens de collega's overhandigde Koen Borsje het afscheidscadeau, dat bestond uit een aantal boeken, waaronder boeken over de pre-historie.

Ook namens mijn vrouw, van deze plaats allen hartelijk bedankt voor het onvergetelijke afscheid. Het gaat U allen goed.

Chris en Truus de Goeij

# 'NISO' weer een 'gewone' tanker

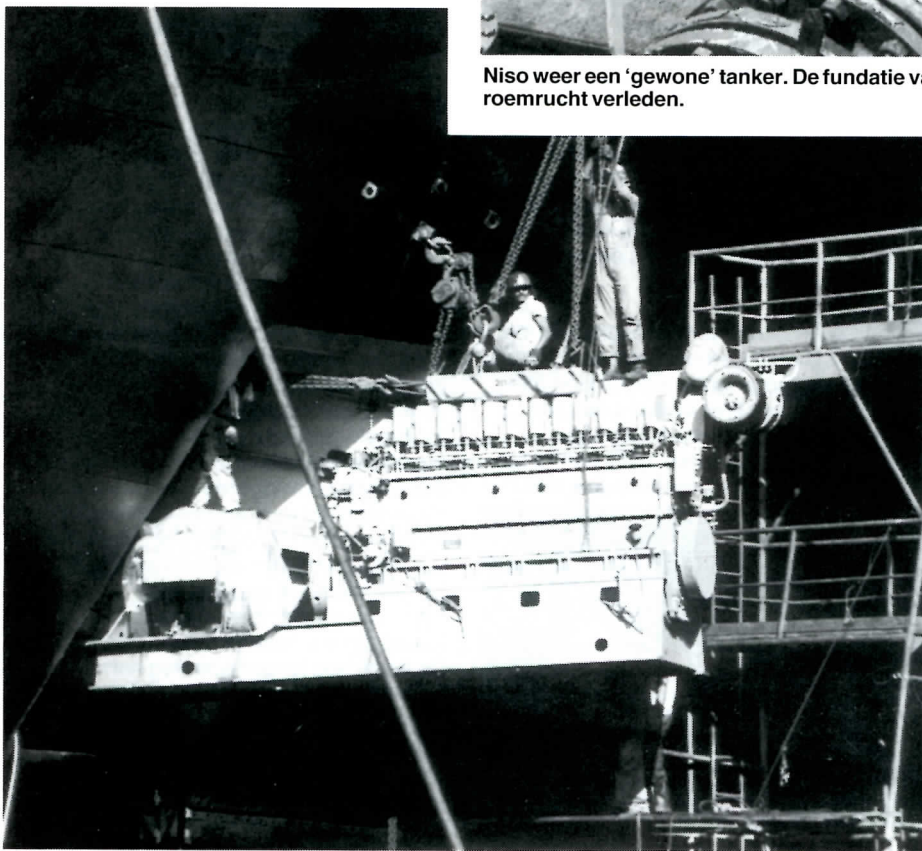
Tijdens de periodieke dokbeurt van de 'Niso' in april, die werd ondergaan bij de overvolle *Sembawang Shipyard* te Singapore, werd de 'Niso' teruggebracht tot een gewone tanker. De flowboom en de fenderdavits werden verwijderd. Alleen de fundatie van de flowboom is eenzaam op het nu zo lege dek achtergebleven, als een soort monument voor een roemrucht verleden van driehonderd lichtereringen zonder schade, en doet nu dienst als dekstore.

Voor de reizen die de 'Niso' maakte, nadat zij uit de Noordzee verdween, de laatste tijd veelal tussen de Arabische Golf en Sriracha om Thailand van crude te voorzien, was het lichter-equipment niet langer nodig. Aangezien de verwachting is dat dat ook in de toekomst zo zal zijn, werd na overleg met Londen besloten alle lichter-apparatuur van dek te verwijderen.

Destijds werden ook twee ladingtanks, wings 3, omgebouwd tot ballasttanks. Dit is zo gelaten. Lading wordt vaak aangeboden in parcels van minder dan honderd duizend ton, en zo'n pakket kan er net in, er hoeven geen tanks te worden schoongemaakt tijdens de reis, en alle ballast is absoluut *schone ballast*.



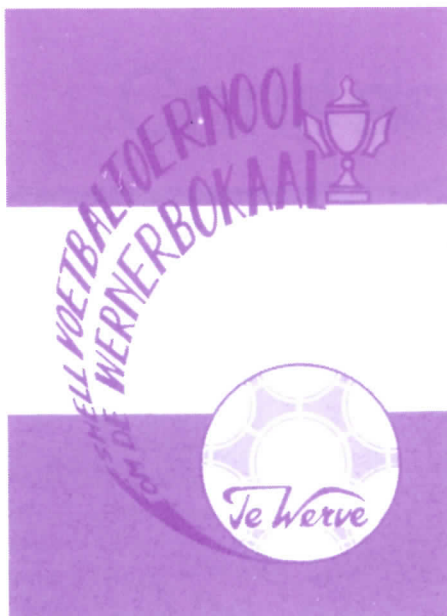
Niso weer een 'gewone' tanker. De fundatie van de flowboom als enige herinnering aan een roemrucht verleden.



De nieuwe dieselmotor wordt door een gat in de scheepshuid, de zogenaamde keizersnede, de machinekamer in getransporteerd.

Om tijdens het lossen geen pomp kwijt te zijn aan COW'en, hetgeen steeds een aanzienlijk tijdverlies met zich meebracht, wordt binnenkort een aparte COW-pomp geïnstalleerd. Helaas was deze pomp tijdens de dokking nog niet beschikbaar, en zal deze tijdens de reis moeten worden ingebouwd. Wel werden vast de fundatie en de leidingen in de pompkamer aangebracht, evenals de electromotor in de machinekamer met de noodzakelijke aanpassingen in het schakelbord.

Het grote elektrische vermogen nodig voor deze pomp, maakte het noodzakelijk de aanwezige generator, waarvan de dieselmotor enige jaren geleden buiten bedrijf werd gesteld, te voorzien van een vervangende dieselmotor. Hiertoe werd een zo goed als nieuwe Stork Werkspoor diesel aangekocht, vrijgekomen uit een afgedankt werkschip van de Oosterschelde-afsluiting. Nu zijn er dus weer drie generatoren. Bovendien werden, om het onderhoud aan dek te verminderen, werden de twee achterste (roei)sloepen verwijderd.



**Op sportief gebied heeft Shell Tankers 13 mei jongstleden van zich doen spreken. Voor het eerst in haar bestaan namelijk heeft zij met een team bestaande uit wal- en vlootpersoneel deelgenomen aan het Shell voetbaltoernooi om de Wernerbokaal. Schip & Ka was ter plaatse om de verrichtingen van uw collega's te volgen op dit voor ons nieuwe terrein.**



**Staannd v.l.n.r.:** Ed Barsingerhorn, Ferry Schröder, Sander Zijlmans, Tino de Vries, Peter Hak, Alfred Smith, Pieter Jan van der Pols, Koen Borsje en Wim Reininga.  
**Zittend v.l.n.r.:** Ron Eeuwijk, Michiel Zoethout, Bob Scholten, Bert Kamsteeg, Huub Timmers en Hielke Brugts.

### De aanloop

Op initiatief van Tino de Vries, onze sportieve personeelsmanager, werd in april besloten om te proberen een team samen te stellen voor dit binnen Shell zeer bekende voetbaltoernooi. Met behulp van Ed Barsingerhorn werden de vlootmensen op alle mogelijke manieren benaderd. Aan de wal werd eveneens naarstig gezocht naar sportieve en bereidwillige medewerkers. Uiteindelijk hadden we een team van maar liefst vijftien spelers bijeen gekregen. De deelname van Shell Tankers was daardoor een feit geworden.

### De start van de dag

Bij aanvang van het toernooi ontstond er bij de reeds aanwezige spelers naarmate het tijdstip van de eerste wedstrijd naderde een steeds groter wordende onrust. Tino de Vries, die voor de tenue's zou zorgen was nog niet komen opdagen evenals uw verslaggever, die ook mee zou gaan spelen. Deze onrust werd ten dele weggenomen doordat Tino toch nog net op tijd verscheen en we dus in onze nieuwe outfit het veld konden betreden. Uw verslaggever echter miste de eerste wedstrijd vanwege een niet geheel vrijwillige rondtoer door Rijswijk. Hij had zich namelijk naar een verkeerd sportcomplex begeven en kon pas in de tweede wedstrijd worden ingezet.

Overigens leidde het feit dat de spelers van STBV zich voor het merendeel nog aan elkaar moesten voorstellen tot de nodige hilariteit bij andere teams. Deze hadden waarschijnlijk niet in de gaten dat het deelnemende vlootpersoneel uit alle windstreken naar Rijswijk was gekomen en aldaar walmensen aantrof die veelal voor het eerst werden ontmoet. Het mocht de pret niet drukken en vol goede moed begonnen we aan het toernooi.

### De resultaten

Van de in totaal twintig deelnemende teams waren vier poules van vijf samengesteld waaruit de eerste drie naar

de volgende ronde zouden overgaan. Aangezien wij ingedeeld waren in poule A leek ons dit een hele pittige opgave. We begonnen de eerste wedstrijd uitstekend. Reeds na enige minuten bracht Ferry Schröder ons tegen SPB met een technisch hoogwaardige lob op een verrassende 1-0 voorsprong. Dit gaf de burger moed zou je zeggen. Of het echter de schrik was of het niet goed weten van elkaars naam, feit was dat hierna SPB het heft in handen nam en ons uiteindelijk met 3-1 versloeg. Opmerkelijk feit was dat, volgens insiders, wij in deze wedstrijd niet één overtreding hadden gemaakt. Sportief waren we in elk geval geweest, maar daarover later meer. De tweede wedstrijd had een voor ons ongelukkig verloop. Ondanks de duidelijk waarneembare opgaande lijn verloren we met 1-0. Dit doelpunt viel in de eerste helft uit een scrimmage voor het STBV doel. Of de doelpuntenmaker zelf wel wist hoe hij de bal had geraakt hebben we niet kunnen achterhalen, maar hij zat erin en dus ging ODH/1 met de eer strijken.

De derde wedstrijd werd door ons niet met een gerust hart tegemoet getreden. Pernis/1 had beide voorgaande wedstrijden met 3-0 gewonnen en leek de aangewezen poulewinnaar. Op miraculeuze wijze doorstonden we de eerste helft. Het lukte hun, mede door goed keeperswerk van



**Aanvoerder E. Barsingerhorn neemt de sportiviteitsprijs in ontvangst. Geheel rechts de heer Werner.**

Bert Kamsteeg, niet te scoren. In de tweede helft gaf het kwaliteitsverschil echter toch de doorslag. Met een eervolle 2-0 nederlaag moesten we genoeg nemen.

Over de vierde en tevens laatste wedstrijd kunnen we kort zijn. Na een schitterend doelpunt van de langste speler van ons team (P.J. v.d. P) in eigen doel (!) was ons laatste verzet gebroken. Billiton versloeg ons met 2-0 en daarmee was onze uitschakeling een feit.

### Eind goed, al goed

Wie dacht dat we nu zwaar teleurgesteld huiswaarts zouden keren heeft het niet bij het juiste eind. We hadden immers geen enkele wedstrijd met blamerende cijfers verloren terwijl we moesten aantreden tegen teams die al meer samen hadden gevoetbald. Gezamenlijk werden de overige wedstrijden ter lering en soms vermaak aanschouwd en de echte volhouders zijn tot ruim na vijf uur gebleven om ook de prijsuitreiking mee te maken. Bij deze prijsuitreiking kwam het motto 'Eind goed, al goed' voor STBV duidelijk aan de orde. Het bleek namelijk dat we door ons zeer sportieve gedrag de sportiviteitsprijs in ontvangst mochten nemen. Aanvoerder Ed Barsingerhorn mocht vol trots de bijbehorende bokaal in ontvangst nemen. Gezien de ervaringen die we nu hebben opgedaan lijkt een herhaling zonder meer in het verschiet te liggen. We zullen daar volgend jaar tijd aandacht aan besteden. Mogelijk kunnen we zelfs een oefenwedstrijd spelen. Door verschillende teams zijn we daartoe reeds uitgenodigd. Rest ons nog langs deze weg namens STBV de organisatoren te feliciteren met een, met name door hun inspanningen, zeer geslaagd evenement. Tevens willen alle spelers de opgekomen supporters bedanken voor de enthousiaste aanmoedigingen en welgemeende adviezen.

Uw voetballende redacteur, Wim Reininga.

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 30 april 1989

## Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

### m.s. 'Caurica'

MO1N: A. Zwierts

### m.s. 'Felipes'

VO: H. van Popta, 2e Wtk.: L.F. Kruyt, Off2: Prihandjono, RdoF: Rizal

### m.s. 'Ficus'

3e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen, Stag.: H. Remmerswaal

### m.s. 'Flammulina'

Wnd. Gezagv.: A.J. Verheul, Wnd.

1e Stm.: A.E.R. van de Griend

### m.s. 'Fossarina'

1e Stm.: R.A. de Boer, Hwtk.: J.B. van Haaster, Eng3: Wartama

### m.s. 'Fulgur'

Wnd. Gezagv.: R.W. Overdijkink,

3e Wtk.: P.D. Koudenburg

### m.s. 'Fusus'

Hwtk.: H. Kuijper

### m.s. 'Niso'

4e Wtk.: H. van Weenen, HECA: Ujang

### m.s. 'Sarda'

Gezagv.: T.W. Scharrenburg,

Wnd. 1e Stm.: A. Breevaart, Wnd.

2e Stm.: H.J. Otte, 3e Stm.: A.W.F.

Pera, MO4N: P.B. van Leunen,

Hwtk.: J. Kruysse, 4e Wtk.: W.G. de

Leeuw van Weenen, PO: Hasoloan

Siregar, G1S: Amos Radjah, Ismail

Bin Siharat, Andrias an Data, Notje

Mirah, Baku, G2S: Kohar,

Mohamad Amin, Acmad, Ashari B.

Abdullah, HECA: Sugito, JSCJ:

Sabur Ruchiat, 2NDC: Oman

Rochman, Husein

### m.s. 'Sericata'

1e Stm.: M. Buth, 3e Stm.: M.R.

Vogelpoel, Hwtk.: J.H.S. van der

Pas, ASV: R. van Buuren, Techn.: C.H.

Roozendaal, H. de Vries

### m.s. 'Shelltrans'

3e Wtk.: R. van der Heide jr., PO:

Sugiman, G1S: M. Ali Tanete,

Sumian, Bin Matroyal, G2S:

Timbang, Yosepanus, Moch. Ali,

Agus Harun, Johnny Uruilal, CHCK:

Koesman, JSCJ: Jwan Edmonf

Sjafri

### m.s. 'Sidelia'

MO4T: N.G. Butter

### m.s. 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer, MO3N: P.H.

Stegeman, MO2T: A.M.M. Duyn,

ASV: J.J. Donleben, R.F. Huysers,

K.G.J. Schefferlie, G2S: Panut

### m.s. 'Spectrum'

MO4N: A.H. van Loon, MO4T: N.

de Vries, Stag.: J.W. Gepkens

### m.s. 'Sponsalis'

Gezagv.: W. Hoogendijk, Roff.: J.H.

van den Toorn

### m.s. 'Stellaris'

2e Stm.: P.A.D. Bouwman, 3e Stm.

P.J. Veenman, MO4T: J.W. van

Duuren, RdoF.: Sarono

### m.s. 'Stellata'

Wnd. Gezagv.: R. Agema, 1e Stm.: R.

van der Voort, PO: Moh Toha,

G1S: F.X. Djoko Nursjamad, G2S:

Desmond Kordak, Sutjipto,

Nurkalam, ASTD: Harjono, JSCJ:

Chairruddin, 2NDC: Abdu

## Aflossingen/Signed Off

Gezagv.: A.J. Bloem, A.J. Both,

G.A.M. Dorren, R. Knol, F.W. van

Oerle

MO1N: L.F.F.T. van Oudvorst

1e Stm.: S.S. Abma, F. van

Bommel, W. Holwerda, F. Makkee

MO2N: J.R.N. Bode

3e Stm.: W.J. Levering, C.J.M.

Roels

MO4N: P.G. Harts, P.J.H.M. van

Daal, A. Eijgenraam

Hwtk.: J.L. van der Rijnst, J. Smid,

D. Westdorp, J. Wielart

2e Wtk.: R.H. de Haan, H.J.

Lammertink

3e Wtk.: A. van Beek jr.

4e Wtk.: M.J.E. van den Broek, R.J.

Fortanies

MO4T: E. Smit

Roff.: N. Eijlers

SAW: E.H. Vissia

ASV: N.H. van der Geugten, J.P. de

Landes, J.H. Winanders

ITech.: R.J. Dekker, F. Oostdijk

Off2: Sugianto

RdoF.: Trijono, Ruskam

CPO: Mat Tohir, Rustam Zen,

Erens Robot Wowor

PO: M. Kadar, Bachri

G1S: Matrawi Bin Rofi, Zulani

Adjeri, Cece Suganda, Supartoyo,

Hinsa Manurung, Gozali, Sudjadi

Rahardjo, Aki Bin Samiri

G2S: Sadar Utoyo, Henky Hendrik

H., Bambang Prasetyo, Ibrahin

Cachtiar, Sukri, Mohamad Nasir,

Djusup Bin Maruki, Leonard

Runtulalo, Atim B. Pereman, Julius

Tohmas

HECA: Zainal Abidin

CHCK: Tony Sugihartono, Suharto

Bin Jasin

ASTD: Abraham Pieter Willem,

Anas Idham, Sudarmono

JSCJ: Ripin

2NDC: Lopies Salvador, Sidik,

Bambang Suyanto

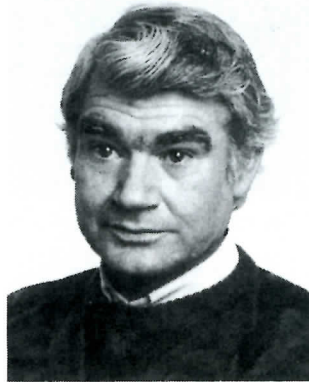
## Geboren

03.04.89 - Henne, zoon van H.

Hennis, 3e Stuurman en mw. C.

Hennis-van der Toorn

## Vlootjubilaren



J.A. van Kesteren  
Gezagvoerder  
25 jaar op 27.06.89



M.C. Swart  
3e Stuurman  
10 jaar op 18.06.89

## Gehuwd

27.04.89 - Hoofdvoeding W.C.  
Kapper met mw. C. Schoolenberg

## Behaalde diploma's

'S1' - J.H. van Zanden

'A' - H. Ammerlaan

'B' - E. Smit

'C' - M.P.M. Boeren

## Aanstellingen

MO2N - H. Ammerlaan

## Over naar Groep binnen Nederland

5e Wtk.: J.A. Beukelman (SNV)

## Met Pensioen

Bed. A. Smit

## Uit dienst getreden

Beko: G.M. Kaandorp  
ASV: R.J.S. Vrugteman

# WAL

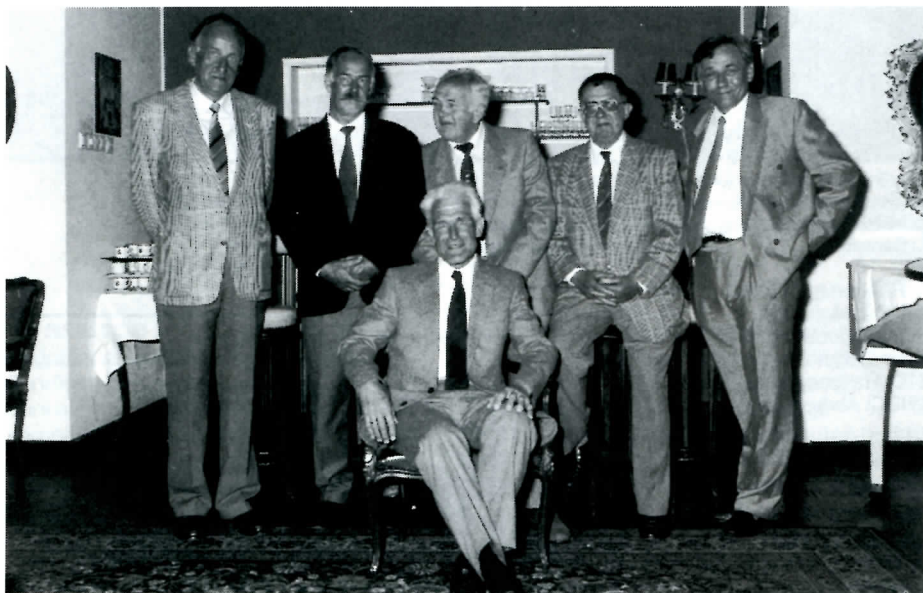
## Waljubilaren



C.G.M. van Schuppen  
DFM/24  
30 jaar op 03.06.89

# 'Geïntegreerde' afscheidsoceptie in Engels

**Op 11 mei jl. vond in Restaurant Engels in Rotterdam de eerste 'geïntegreerde' afscheidsoceptie plaats, dat wil zeggen dat wij afscheid namen van twee gezagvoerders te weten, D. M. Mos en C. P. Schoenmakers, drie scheepsgezellen, namelijk H. J. Denies, W. Gerritsen en T. H. van Vlijmen en één walmedewerker, A. van der Graaf.**



V.l.n.r. Staand: C. P. Schoenmakers, W. Gerritsen, T. H. van Vlijmen, H. J. Denies en D. M. Mos. Zittend: A. van der Graaf.

## Spitsuur in 'Rotonde'

Om half vijf leek het al echt spitsuur in de Rotonde-zaal waar veel vloot- en walcollega's zich verdrongen om afscheid te nemen.

Het was dan ook niet gemakkelijk om zo rond kwart over vijf iedereen stil te krijgen en voor het spreekgestoelte te verzamelen, ten einde naar de toespraak van onze directeur, G. Veldt, te luisteren.

## Een reis door de tijd

'Voor sommigen onder ons een gewone dag, business as usual, voor een aantal van ons echter een zeer bijzondere dag, een mijlpaal', zo begon de heer Veldt. Voordat hij zijn toespraak tot de afscheidnemers voortzette, richtte hij zich eerst tot onze pas tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau benoemde gezagvoerder R. Knol die door hem van harte gefeliciteerd werd.

Vervolgens noemde de heer Veldt de namen van de afscheidnemers waarbij hij traditiegetrouw toch maar met de gezagvoerders als hoogsten in rang begon, 'want je moet die mensen op hun laatste dag bij STBV niet shockeren door ze als middelste of zelfs laatste te noemen!'

Zijn probleem, zo zei hij, was aanvankelijk dat deze groep zo gemeleerd was. Toch was er één duidelijk bindend element, Shell Tankers B.V., vaak gesymboliseerd door een schip, 'waarvan U en ik de bemanning vormen'.

Hij stelde voor een soort reis door de tijd te maken met dat 'schip STBV', beginnend in de periode dat de afscheidnemers voor het eerst aan boord stapten.

Dat betekende dat we zo'n dertig jaar terug in de tijd moesten, 'mid vijftiger jaren, de oorlog tien jaar voorbij, jaren van opbouw, langzaam beginnende welvaart, maar nog lang niet die verspreiding van materiële zaken als TV's, video's, CD's enz. die veel mensen nu zo normaal vinden'.

Wat Shell Tankers betreft, 'toen voeren we met meer dan vijftig schepen met zeer grote bemanningen van zo'n vijftig man per schip, met een sterke scheiding tussen nautische en technische opvarenden.

## Veel veranderingen sindsdien

De heer Veldt maakte daarop even een snelle sprong in de tijd door erop te wijzen dat nu alles in één opbouw op het achterdek geconcentreerd is, dat er sprake is van onbewaakte machinekamers, geïntegreerde bedrijfsvoering, kernbemanning, maritieme officieren, kortom er was erg veel veranderd in die dertig jaar.

De heer Veldt noemde vervolgens 'de groei in aantallen en tonnage, van 12.000 naar 315.000 ton, maar ook de teruggang in schepen en mensen, van 50 naar 20 schepen, met daarbij nog alle spanningen als oliecrisis, Vietnam-oorlogen, de Golfoorlog tussen Iran en Irak.

De heer Veldt benadrukte dat we ondanks alle problemen er toch gezamenlijk door

zijn gekomen, en dat we door zijn blijven varen en optimistisch gebleven zijn, zelfs toen er letterlijk sprake was van 'overleven of ten onder gaan'.

Het feit dat we nog bestaan en weer een gezonde toekomst hebben, waarbij over niet al te lange tijd weer een nieuwe 'Zaria' en 'Zafra' aan onze vloot worden toegevoegd, was in de ogen van de heer Veldt 'ook of misschien zelfs met name aan u aller inzet te danken, niet in de laatste plaats mede door de steun van uw achterban, die ik hierbij eveneens zeer hartelijk wil bedanken'.

## Foto van het eerste schip: maar A. van der Graaf dan?

Vervolgens vond de traditionele uitreiking plaats van de foto van het eerste schip waarop de afscheidnemers gevaren hadden, en de overhandiging van bloemen aan hun partners.

'Tja en wat te doen met Aad van der Graaf', verzuchtte de heer Veldt, 'als walfunctionaris werkte hij in de sectie Vlootpersoneelsplanning volledig voor de vloot, maar een eerste schip heeft hij niet'. De heer Veldt had daarom iemand gevraagd het woord van hem over te nemen, die bij uitstek als vertegenwoordiger van de vloot (en de wal) gezien kan worden, OR-voorzitter Ed Barsingerhorn.

De OR-voorzitter schetste zijn eerste indruk van 'meneer Van der Graaf' in zijn ogen een 'grijzige man' waarbij hij op de grijze hardos doelde en 'bijzonder gewaardeerd met name bij de vrouwen' waarbij hij zich afvroeg of dat nu 'door die fraaie grijze haren kwam of door de soepele medewerking bij plaatsingen aan boord?'

Gebleken was dat met name van de vloot veel reacties (en bijdragen) waren gekomen zodat Ed Barsingerhorn niet alleen wat enveloppen met inhoud kon overhandigen, maar ook een cadeau om zijn grote hobby, het luisteren naar klassieke muziek, nog beter te 'verklanken'.

Na deze woorden van de OR-voorzitter liep geheel onverwacht, Aad van der Graaf, spontaan naar de microfoon en verzuchtte tot de aanwezigen 'de truc is dus niet gelukt', dat wil zeggen, het zonder in het middelpunt te staan geruisloos door de achterdeur verdwijnen bij zijn pensionering.

Na het officiële gedeelte gingen de gezellige gesprekken en ontmoetingen in de steeds voller wordende Rotonde-zaal weer met volle kracht voorwaarts.

Om zeven uur werd deze zeer geslaagde eerste 'geïntegreerde' afscheidsoceptie afgerond met een diner voor de gepensioneerden, hun partners, de directie en enkele genodigden.

**Zij monstern nu af, het schip STBV vaart verder: bedankt en vaar wel!**