

SCHIP & KA

30e jaargang
nummer 10
juni 1991



dreunende dieselmotoren



koninklijke onderscheiding



meevaren op de 'shelltrans'



shell in nederland 1990



f3-project



or-verslag

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Dertigste jaargang nr. 10
juni 1991

Redactiecommissie
010-4071805
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Wim Reininga
Rob Wijmer

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

Onderling

Medisch

Steunfonds u.a.

Noodzakelijke medische kosten, die tijdens vakantie in het buitenland worden gemaakt, vallen onder de dekking van het Onderling Medisch Steunfonds, zoals aangegeven in de Verzekeringsvoorwaarden onder de kop 'kosten', geneeskundige hulp in het buitenland.

Voor kosten, die verband houden met uitgesloten risico's, zoals de bijzondere risicoposten, wordt *geen* vergoeding gegeven. Voor bijkomende kosten, die zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, wordt *evenmin* vergoeding gegeven. Tot deze categorie kosten behoren bijvoorbeeld extra reiskosten, repatriëringskosten en kosten ten gevolge van verlenging van de verblijfstijd.

Het OMS adviseert haar leden dan ook, voor hun vakantie en bij verblijf anderszins in het buitenland, een aanvullende verzekering elders af te sluiten. Voor leden, die aangesloten zijn bij een algemeen ziekenfonds, is het noodzakelijk dat zij voor hun vertrek een formulier bij het ziekenfonds aanvragen. Leden, die tijdens hun verblijf in het buitenland medische

kosten hebben gemaakt, moeten deze direct na terugkomst melden bij het OMS, waarbij de noodzaak van de behandeling dient te worden toegelicht.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2856	25.04.91	Persbericht NAM (SATCOM)
2857	29.04.91	Koninklijke Onderscheiding (SATCOM)
2858	29.04.91	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
2859	13.05.91	Betalingen Indonesische bemanning

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1991

Tot 22/05/91

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	0
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	2
Herhalingsfrequentie 1*	0
Herhalingsfrequentie 2*	1,4
(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)	

EHBO-gevallen	4
Gerapporteerde bijna-ongevallen	4
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	1

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 160, hetgeen gelijk is aan 1,6 miljoen manuren.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMANTIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Entalina
Erinna
Erodona

Etrema
Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

NAM 'F3'-project

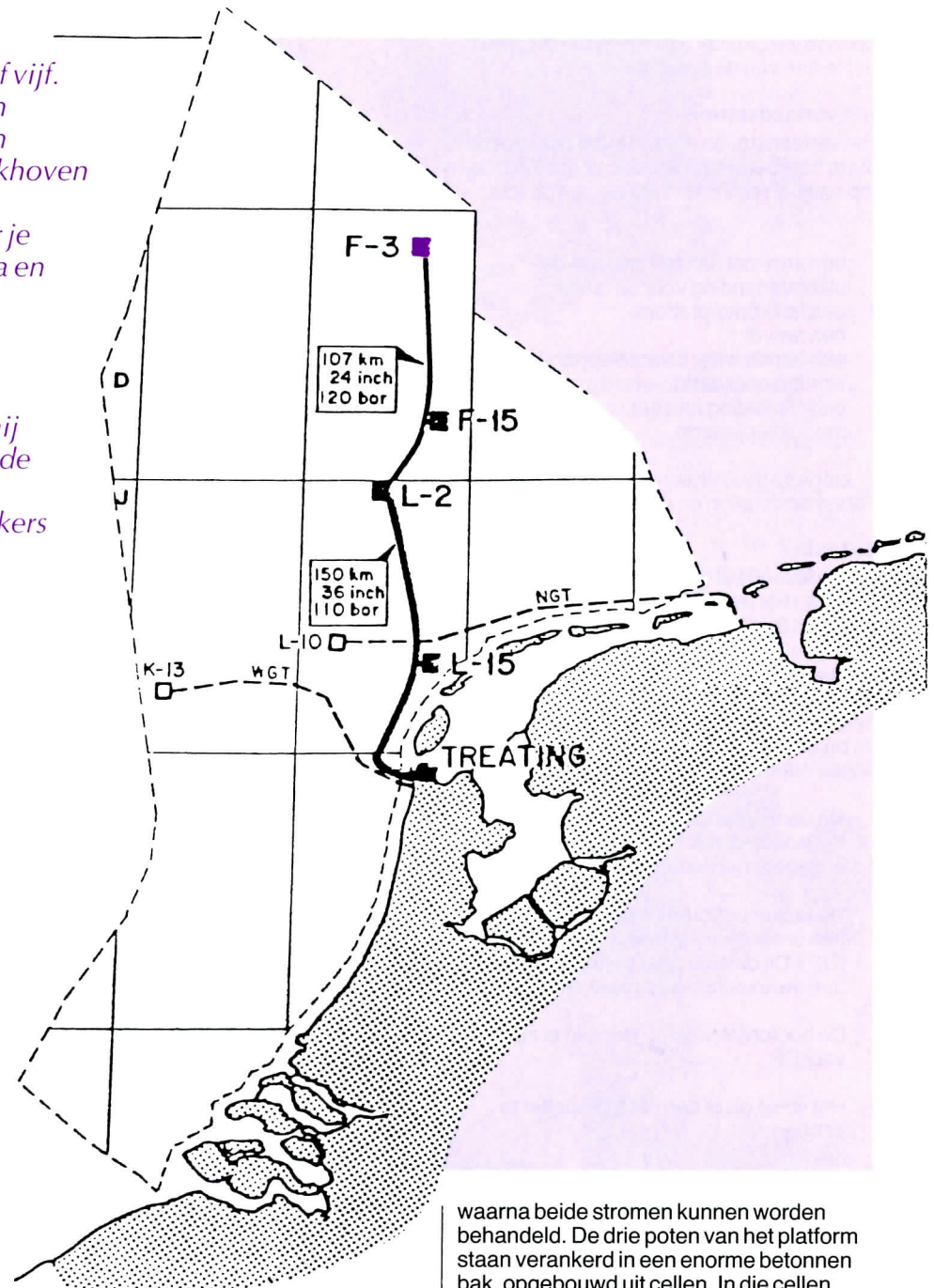
Het is vrijdagmiddag 5 april om half vijf. Ik zit in bespreking op de kamer van Fred de Rijcke als Jeanne Dumoulin binnenkomt en meldt dat Jelle Werkhoven van de NAM aan de telefoon is. Fred kijkt mij aan met een blik waar je alle kanten mee op kunt, als ik opsta en naar mijn kamer loop, alwaar ik de telefoon opneem 'Met Maarten Boersma', klinkt het door de telefoon (Maarten is de F3-projectleider), 'Jelle zit hier naast mij en wij wilden jullie mededelen dat de NAM voornemens is een 'Letter of Intent' te verstrekken aan Shell Tankers voor de verscheping van'. De opluchting na ontvangst van dit bericht is bijzonder groot. Felicitaties over en weer de spanning is gebroken.

Maanden zijn we met de tender en verdere uitleg/verklaringen bezig geweest en er is door velen keihard aan gewerkt. Soms was er twijfel, maar dan was er altijd wel iemand die erin geloofde. En nu dit bericht geweldig, het is gelukt!

F3-FB-veld

Het F3-FB-veld heeft een betrekkelijk lange historie. Het veld - zo'n 220 kilometer ten Noorden van den Helder - werd al in 1974 aangeboord. Het te ontwikkelen reservoir bevond zich op een diepte van 3000 meter in het 'Lower Graben Sand'. Latere putten toonden aan dat het zich uitstrekte tot in de blokken F2 en F6, toegewezen aan respectievelijk de Unocal Oil Group en de Elf Petroland Group. Samen met DSM Energie BV zijn deze maatschappijen partners van de NAM in het project. Reeds eerder - midden jaren tachtig - werd een prestigieus F3-project gestart door de NAM en de betrokken partners. De investering zou twee miljard gulden vergen en behelsde de bouw van een produktieplatform en een gecombineerde olie- en gastransportleiding door de Waddenzee en Noord-Groningen naar een scheidingsfabriek op het industrieterrein Eemshaven.

De olieprijsen kelderden echter en het enorme project werd in de ijskast gezet. Toch bleef het plan bij de partners bestaan. Inmiddels is het project - in een geheel andere vorm - nieuw leven ingeblazen. De



pijpleiding zoals hierboven omschreven is in zijn geheel komen te vervallen. F3 zal straks, voor wat betreft het gastransport, het meest Noordelijke punt van de 'Northern Offshore Gas Transport' (NOGAT)-leiding vormen. Via deze transportleiding zal het hoogcalorische gas ter hoogte van Den Helder aan land worden gebracht. De geproduceerde olie wordt via een verlaadstation en de tanker getransporteerd.

Het te bouwen platform is in een aantal opzichten bijzonder. Zo betreft het een produktieplatform voorzien van een installatie die olie en gas gaat scheiden,

waarna beide stromen kunnen worden behandeld. De drie poten van het platform staan verankerd in een enorme betonnen bak, opgebouwd uit cellen. In die cellen kan zo'n dertigduizend kubieke meter geproduceerde olie worden opgeslagen. Van daaruit kan de olie worden getransporteerd naar een twee kilometer van het platform verwijderd verlaadstation. Hier vandaan kan het door middel van de tanker aan land worden gebracht. Twee van de drie betonnen poten onder het platform zullen de 'well conductors' (stijgbuizen) bevatten. De derde zal worden gebruikt voor het transport van olie naar de opslagplaats. Vlak naast het produktieplatform wordt een accommodatieplatform geplaatst. Een zestig meter lange brug gaat de twee platforms met elkaar verbinden. Op het accommodatieplatform zullen zich onder meer een helikopterdek en verblijfsruimte

voor maximaal 34 bemanningsleden bevinden. Naar verwachting zal in het voorjaar van 1993 de bovenbouw worden geïnstalleerd op de in juli 1992 gereed gekomen onderbouw. In principe kan het F3-veld in juli 1993 haar eerste olie en gas produceren. Het zal echter tot ongeveer oktober van dat jaar duren voordat de productie op volle capaciteit kan worden afgenomen. Van de tussenliggende periode zal gebruik worden gemaakt voor het testen van de installatie.

het verlaadstation

Het verlaadstation is een stalen constructie die in het zeebed zal worden verankerd. De top van het station is draaibaar en bestaat uit:

- een arm met aan het uiteinde de slangverbinding voor de tanker
- een helikopterplatform
- een swivel
- een ruimte waar diverse apparatuur zal worden opgesteld
- een pijpleiding met het productieplatform

Er zal geen trosverbinding komen tussen het verlaadstation en de tanker.

de tanker

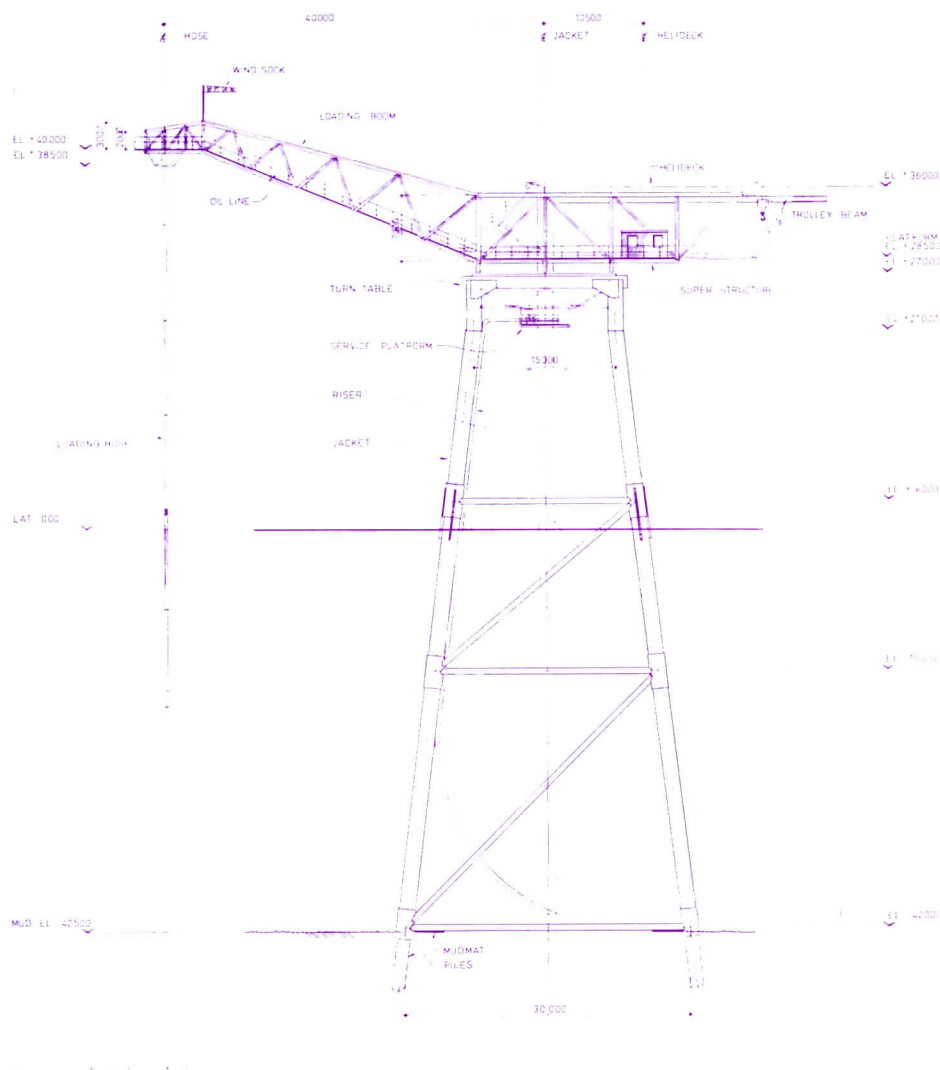
Zoals bekend zal één van de 'C'-klasse schepen het transport gaan verzorgen. Waarom de 'C'-klasse, zult U zich afvragen? De keuze van een schip voor een bepaald project hangt meestal af van een groot aantal factoren, waarbij natuurlijk de productiehoeveelheid per dag de belangrijkste is. Een aantal factoren zijn echter eveneens van belang:

- De dampspanning van de olie maakt het noodzakelijk dat de tanker is uitgerust met dompelpompen.
- De tanker behoudt zijn positie middels een proces van 'dynamic positioning' (DP). Dit betekent dat er ruimte voor drie dwarschroeven moet zijn.
- De hoofdmotor dient geschikt te zijn voor DP.
- Het schip dient een pitch propeller te hebben.
- De ladingtanks dienen geleverd te zijn.
- Het schip dient aan boord een Inert Gas- en COW-installatie te hebben.
- Er moet voldoende ruimte zijn voor de boeglaadinstallatie.

Uit het bovenstaande blijkt dat er nog één en ander moet gebeuren voordat we de eerste olie van F3 kunnen laden. Aan het einde van dit jaar zullen dan ook de eerste werkzaamheden beginnen en zullen STBV'ers worden aangewezen om het project te begeleiden.

dynamic positioning

Wat is DP? 'Dynamic positioning' is een drijvend voorwerp op zijn plaats houden zonder gebruik te maken van trossen, ankers enz. Het is een techniek die reeds vele jaren bestaat en op volle zee veelvuldig wordt toegepast. Hierbij moet

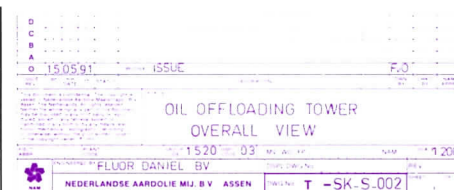


men niet alleen denken aan tankers, maar ook aan bevoorradingsschepen, drillschepen, platforms en drijvende productie units. De nauwkeurigheid waarmee dit gebeurt - zelfs onder extreme weersomstandigheden - is bijzonder groot. Persoonlijk heb ik ervaren dat een geladen tanker van 110.000 dwt in positie werd gehouden tijdens windsnelheden van 65 knots en golven van 8,5 meter. De afwijking van het schip was niet meer dan 6 meter.

Hoe werkt DP? Het verlaadstation en de tanker worden uitgerust met een bovenwater- en een onderwater-systeem die er toe dienen om de afstand tussen schip en station zeer nauwkeurig te bepalen. Een centrale computer aan boord wordt onder andere gekoppeld aan:

- wind-meetinstrumenten
- twee boegdwarschroeven
- één achterdwarschroef
- pitch propeller
- hoofdmotor

Bij het naderen van het verlaadstation - ongeveer op een afstand van 2.000 meter - en nadat de afstandbepaling door de boven- en onderwatersystemen als betrouwbaar wordt vastgesteld, wordt de besturing van het schip overgegeven aan de computer. De computer krijgt op zijn beurt door de navigator het doel opgedragen. De navigator markeert het



doel op een beeldscherm. Op dit scherm zijn in principe drie echo's te zien, te weten: het verlaadstation, het schip en de positiemarkering. Op elk gewenst moment kan het doel worden vastgezet en zal de computer het schip exact in positie houden, hierbij automatisch rekening houdend met de windrichting.

U begrijpt dat dit een vrij simpele weergave is van het DP-systeem. In de toekomst zullen wij er meer gedetailleerd op terugkomen. Een ding is zeker, als je eenmaal met DP hebt gewerkt, vraag je je af waarom niet alle schepen hiermee zijn uitgerust. De controle over het schip is namelijk fenomenaal.

Bovenstaande is een schets van wat ons te wachten staat in de komende jaren met betrekking tot het F3-project. We zullen het er nog druk mee krijgen en daar zijn we alleen maar blij om.

Met vriendelijke groet,

Joop Elias
Fleet Manager

'solaris' ruim 5 jaar oma-vrij

Op zaterdag 4 mei jl. vond eindelijk de officiële uitreiking plaats van het certificaat behorende bij de uitzonderlijke prestatie van vijf jaar ongevalvrij varen zonder arbeidsverzuim. Deze mijlpaal was reeds op 19 november 1990 bereikt. Van een officiële uitreiking was tot nu toe niets gekomen, hoofdzakelijk door de golfcrisis.

Op de reis tussen Singapore en de Arabische Golf zou er een audit worden uitgevoerd door ir J. Albers van SIPM.



Door het nuttige met het aangename te combineren werd de heer Albers verzocht deze ceremonie uit te voeren. Hij was zeer vereerd met dit verzoek. In zijn toespraak memoreerde hij de grote rol welke veiligheid sedert vele jaren binnen Shell speelt. Vervolgens bedankte hij de huidige gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige en hun voorgangers voor hun bijdrage aan deze mijlpaal. Tevens merkte hij op dat vijf jaar OMA-vrij voor de 'Solaris' betekent dat het schip sedert de nieuwbouw nog

geen enkele OMA had gekend. Hierna werd het certificaat onthuld. In zijn dankwoord gaf kapitein L.A. Veer te kennen dat er nog steeds ruimte over was voor volgende certificaten (7 en 10 jaar). En ondanks het reeds bereikte resultaat er echter ook nog ruimte voor verbetering was. Na afloop werd er een 'koningsmaal' geserveerd door de civiele dienst, welke tezamen met een drankje werd genuttigd.

R.J.M. van Beynum

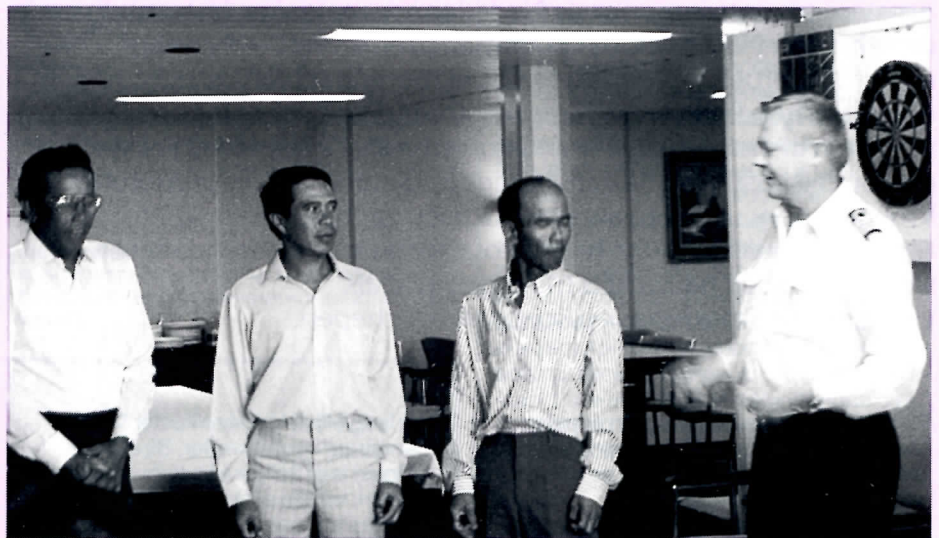
MO4

'cardissa'

Na lang wachten was het eindelijk zover, dat men de attributen aan boord van de 'Cardissa' had om met een korte ceremonie het feit te vieren, dat drie van onze Indonesische opvarenden de 10-jar diensttijd bij Shell Tankers hadden voltooid.

Op 24 maart jl. - tijdens het laden in de tegenwoordige thuishaven Punta Cardon - konden alle opvarenden, op de ploeg van dek na, zich verzamelen in de gerenoveerde afdeling nabij de bar. Daar de originele monsterboekjes inmiddels vervangen zijn, kon de juiste datum van indiensttreding bij STBV niet worden nagegaan. Bij navraag bleek dit circa 17 jaar geleden te zijn voor de heren Cece Suganda, Sanusi en Madjenawi. Zij vormden dan ook het onderwerp van een korte toespraak door kapitein Clarisse.

De oorkonde, de insigne en de enveloppe met inhoud waren de materiële blijken van waardering. De ceremonie werd gevolgd door een drankje en een hapje en later afgesloten met een typisch gezamenlijke erfenis van beide nationaliteiten: een welvoorziene rijsttafel.



V.l.n.r. Sanusi, Cece Suganda, Madjenawi en gezagvoerder Clarisse

Setelah menunggu agak lama, tibalah saatnya bahwa semua sarana tersedia di kapal 'Cardissa' untuk dengan suatu upacara singkat memperingati bahwa tiga di antara pelaut Indonesia telah menyelesaikan 10 tahun dinas pada Shell Tankers. Pada tanggal 24 Maret yl. - pada waktu pemuatan di pelabuhan induk kita yang sekarang, Punta Cardon - semua awak kapal, kecuali kelompok yang bertugas geladak, dapat berkumpul di bagian dekat bar yang telah ditata kembali. Karena buku catatan mulai dinas yang asli telah diganti, maka tanggal mulai masuk pada STBV tidak dapat ditelusuri dengan pasti. Setelah ditanyakan kepada beberapa fihak, ternyata bahwa tanggal tsb. kira-kira 17 tahun yl. bagi saudara-saudara Cece Suganda, Sanusi dan Madjenawi. Maka merekalah yang dijadikan sasaran pidato singkat Nakhoda Clarisse dan alat pemotret yang dalam pada itu telah dipasang. Sebuah piagam, sebuah peniti dan sebuah sambul dengan isi merupakan bukti penghargaan secara material. Upacara disusul dengan minuman dan kue kecil untuk akhirnya ditutup dengan hidangan yang merupakan warisan bersama kedua bangsa: 'rijsttafel' lengkap.

DREUNENDE DIESEL



Dreunende dieselmotoren, gierende pompen en compressoren, trillende looproosters en trapleuningen, een tropische warmte en de typische geur van olie en metaal: de machinekamer op een modern koopvaardijship.

In 1910 werd de dieselmotor voor het eerst toegepast in de zeevaart. Een dubbele Nederlandse primeur: de machinefabriek Werkspoor Amsterdam ontwierp voor de Nederlandse zeetanker 'Vulcanus' een dieselmotor. Na eindeloos experimenteren en verbeteren van motorontwerpen is tegenwoordig het merendeel van de zeeschepen uitgerust met deze verbrandingsmotoren. Dat succes is vooral te verklaren uit het gunstige brandstofverbruik, de betrekkelijk lage personeelskosten en de eenvoudige bediening van dieselmotoren. Vroegere concurrenten als stoomzuigermachines en stoomturbines zijn met de huidige, hoge brandstofprijzen niet meer rendabel en worden dan ook nauwelijks meer gebruikt als voortstuwingsmachines op koopvaardijshipen.

Sinds de vroege middeleeuwen bepalen houten zeilschepen het beeld van de zeevaart. In de eerste helft van de negentiende eeuw verandert dit traditionele beeld ingrijpend met de komst van de eerste ijzeren stoomschepen. Als in 1858 de oceaanreus ss 'Great Eastern', het grootste koopvaardijship van de negentiende eeuw, van de helling glijdt, is de mechanisering van de koopvaardijvloot in volle gang.

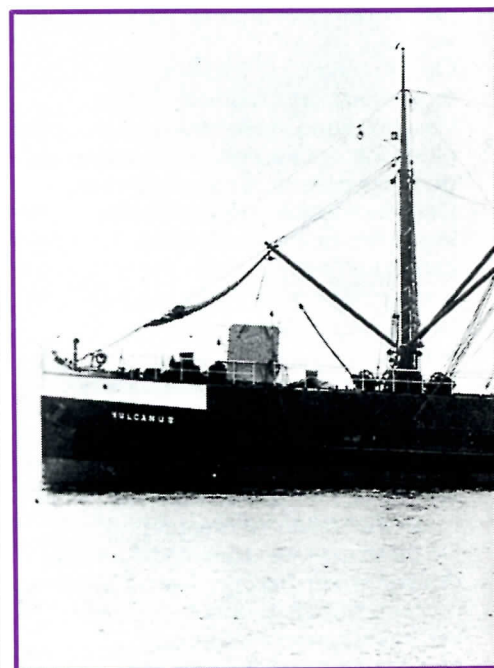
Zeilschepen gebruiken wind als krachtbron voor de voortstuwing. Wind is een voordelige krachtbron. De brandstofkosten zijn nihil en de voortstuwingsinstallatie, bestaande uit zeilen en masten, is relatief goedkoop. De zeilen en masten nemen ook nauwelijks laadruimte in beslag. Bijna de totale scheepsruimte kan voor vracht worden gebruikt. Voor het hanteren van de zeilen is echter een grote bemanning nodig. Als de

lonen laag blijven is deze kostenfactor beheersbaar voor de reder. Bij al deze voordelen is er echter één onoverkomelijk probleem: windkracht is onbetrouwbaar en nauwelijks beheersbaar. Bij windstille kan er niet gevaren worden en bij storm wordt de zeereis een hachelijk avontuur. Ondanks grote verbeteringen in de tuigage en het opvoeren van het zeiloppervlak - zoals bij de negentiende eeuwse schoenerbrikken en clippers - blijft de reisduur van een zeilend koopvaardijship een onzekere factor in het redersbedrijf.

Stoomschepen gebruiken daarentegen een dure krachtbron voor de voortstuwing. De brandstofkosten zijn hoog. De voortstuwingsinstallatie, stoomketels, stoommachines, brandstofbunkers en rookafvoerleidingen met schoorstenen nemen veel ruimte in die niet voor lading gebruikt kan worden. Ook de bouw van het

schip wordt hierdoor aanmerkelijk duurder. Vergeleken met zeilschepen kan er met minder bemanning gevaren worden, maar de loonkosten per bemanningslid zijn hoger. Er is immers gespecialiseerd en technisch geschoold machinekamerpersoneel nodig voor het bedienen, onderhouden en repareren van de machines. Al deze nadelen wegen echter niet op tegen het grote voordeel van mechanische voortstuwing: varen onafhankelijk van de wind. De reisduur van het schip wordt daardoor aanmerkelijk verkort. Maar, en dat is misschien nog wel belangrijker, ook de aankomst van schepen wordt voorspelbaar. Met een stoomschip kan een tamelijk constante snelheid gevaren worden zodat een strak reisschema mogelijk is, onafhankelijk van de weersgesteldheid, maar door het lage thermische rendement en de hoge brandstofkosten zijn stoominstallaties relatief dure voortstuwingsmachines. Reders en machineconstructeurs zoeken dan ook naarstig naar een goedkopere machine. Omstreeks 1900 is er een voor de scheepvaart geschikt alternatief: *de dieselmotor.*

Na verschillende proefnemingen slaagt ingenieur Cornelis Kloos, technisch directeur van Werkspoor, er in een dieselmotor voor de zeetanker 'Vulcanus' te ontwerpen. Op 15 december 1910 loopt de 'Vulcanus', gebouwd door de Nederlandse



MOTOREN

Scheepsbouw Maatschappij Amsterdam, van stapel. De 'Vulcanus' is het eerste door een dieselmotor voortgestuwde koopvaardijship ter wereld. De zes cilinder dieselmotor ontwikkelt een vermogen van 'maar' 460 PK. De 'Vulcanus' is dan ook een betrekkelijk klein schip, bestemd voor olietransport in de Indonesische archipel. De dieselmotor heeft voldoende vermogen om het ongeveer zestig meter lange schip een snelheid te geven van bijna 14 kilometer per uur. Als dit kleine zeeschip met een stoominstallatie was uitgerust, dan zou de machinekamer aanmerkelijk groter moeten zijn om plaats te bieden aan de stoomketels, de verschillende stoomleidingen en de stoomzuigermachine. Dat zou ten koste van de laadruimte van het schip gaan. Bovendien is het brandstofverbruik van de dieselmotor zo gering dat de brandstofbunkers met een stoominstallatie vijf maal zo groot zouden zijn. Ook dat zou weer ten koste gaan van de laadruimte.

Een belangrijke besparing in de voorstuwingskosten blijkt het machinekamerpersoneel te zijn. De machinekamer van de 'Vulcanus' wordt bemand door vijf machinisten en oliemannen. Op een stoomschip van dezelfde grootte zouden dat er veertien zijn geweest. Het bedienen en onderhouden van een nieuwe machine vergt veel van de machinisten. Er bestaat geen scholing

voor: de walopleiding van 'meesters', machinisten, richt zich op de gebruikelijke stoommachines in de zeevaart. De nieuwe techniek moet bij de motorfabrikant aan de wal worden geleerd. Eenmaal op zee hangt veel af van de vindingrijkheid en het improvisatietalent van de 'meester'. Het experiment met de 'Vulcanus' wijst uit dat de nieuwe dieselmotor een redelijk betrouwbare voortstuwingsinstallatie voor een klein zeeschip is. Als de 'Vulcanus' in 1931 wordt gesloopt, blijkt de dieselmotor nog in uitstekende conditie te verkeren. De reder van de 'Vulcanus', de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij (NIT), is zeer tevreden. Werkspoor heeft inmiddels wereldfaam verworven. Al snel volgen nieuwe orders. De nieuwe dieselmotor heeft immers in de praktijk bewezen de betrouwbaarheid van de stoomzuigermachine te kunnen evenaren.

Omstreeks de Eerste Wereldoorlog lijkt de dieselmotor de concurrentiestrijd met de stoommachines te gaan verliezen. Dieselmotoren kunnen niet in grote zeeschepen worden gebruikt omdat het machinevermogen te klein is. De vraag naar grote schepen neemt echter toe en

De 'Vulcanus' was de eerste tanker met een dieselmotor. Draagvermogen 1215 ton; het schip kwam in de vaart op 15 december 1910. Het was het eerste zeevarende motorschip te wereld.

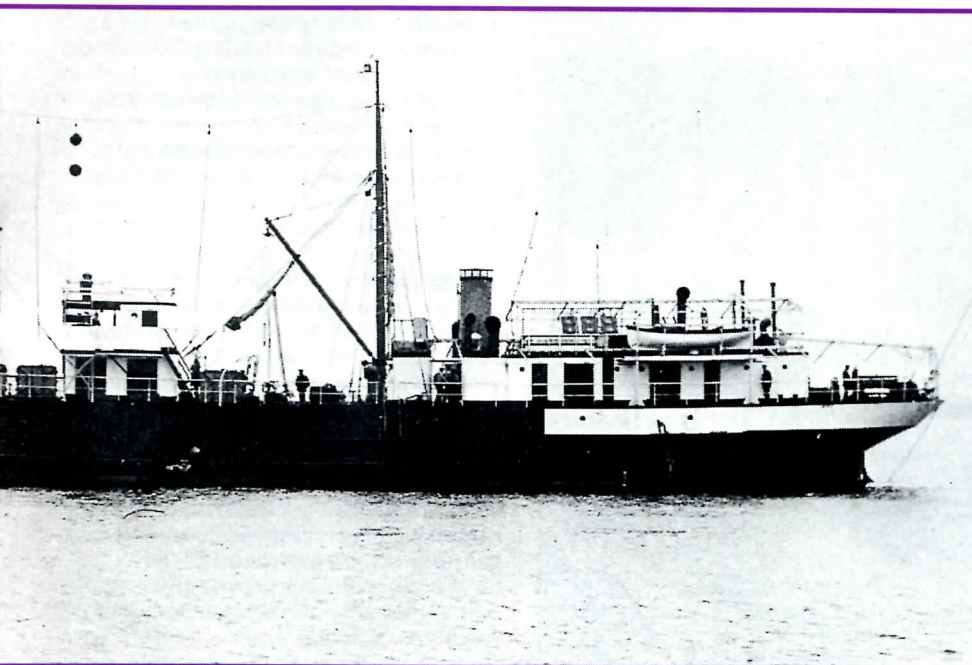
De tentoonstelling 'De Diesel Meester' is vanaf heden te bezichtigen en maakt de komende jaren deel uit van de vaste presentatie van het Maritiem Museum, Rotterdam.

In de tentoonstelling kan de bezoeker de werksfeer in een machinekamer op een zeeschip aan den lijve ondervinden: dreunende dieselmotoren als huizen zo hoog, gierende pompen en compressoren, trillende looproosters en trapeuningingen en een tropische warmte. De tentoonstelling is ingedeeld in drie perioden en kijkt daarbij ook naar de sociale omstandigheden van het machinekamerpersoneel: rond 1910, de jaren dertig en na de oliecrisis in 1973.

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

daarmee de vraag naar grote machinevermogens. Het vergroten van het machinevermogen is een lastig probleem voor de dieselmotorfabrikanten. Boven de tweeduizend paardekrachten treden er grote technische moeilijkheden op. De in de motor gebruikte metaallegingen blijken niet tegen de hoge drukken en temperaturen opgewassen. Bij grotere vermogens zijn er ook problemen met de smering van zuigers en lagers. De onderhouds- en reparatiekosten nemen hierdoor toe. Omdat de prijs van dieselolie ver boven die van steenkool ligt, is het gunstige thermisch rendement van de dieselmotor niet van doorslaggevend belang. Diesels zijn wel ruimtebesparend, maar dat weegt in deze beginperiode niet op tegen de hogere aanschafprijs en de hoge onderhouds- en reparatiekosten.

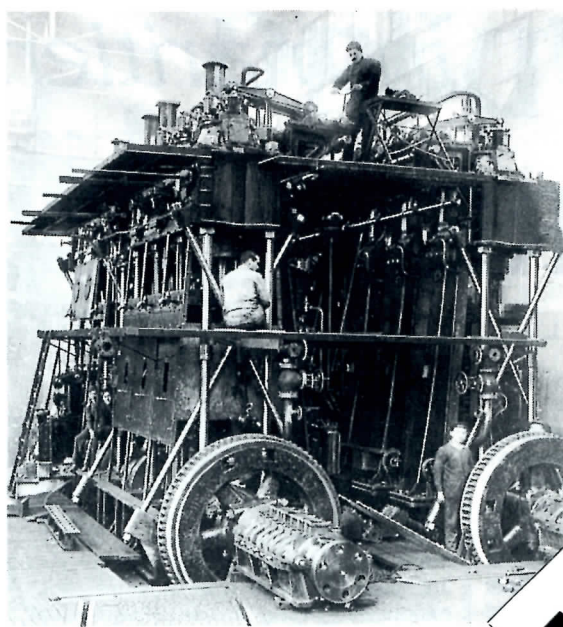
Tot in de zeventiger jaren blijven de motorfabrikanten de ontworpen typen verder ontwikkelen en perfectioneren. Daarbij wordt telkens een hoger thermisch rendement bereikt, tot ongeveer 50 procent, en nemen de vermogens per cilinder sterk toe. Vermogens van 30.000 pk per machine en 2500 pk per cilinder, zijn geen uitzondering. Deze vermogenswinst tast de betrouwbaarheid van de dieselmotor niet aan. Reparaties aan boord komen minder voor. Het onderhoud aan de motoren wordt op een planmatige manier gedaan. De meester - de machinist uit de beginperiode - is inmiddels gepromoveerd tot scheepswerktuigkundige en staat in rang gelijk aan de stuurman. Tijdens zijn opleiding op HTS-niveau is veel aandacht besteed aan verbrandingsmotoren en aan



theoretische vakken als thermodynamica, mechanica en electrotechniek. Allerlei meet- en regeltechnieken worden gebruikt om de motoren tijdens de vaart te controleren. Bij onregelmatigheden kan er tijdig worden ingegrepen wat veel onderhouds- en reparatiekosten bespaart.

De oliecrisis van 1973 doet de brandstofprijzen explosief stijgen. Door de algemene economische malaise daalt ook het vrachtaanbod in de zeevaart. Er ontstaat een overcapaciteit aan scheepsruimte, waardoor de vrachtprijzen kelderen. Scheepvaartmaatschappijen worden zo geconfronteerd met veel hogere bedrijfskosten en sterk dalende inkomsten. De oplossing wordt gezocht in schepen die minder energie gebruiken en met minder bemanningsleden kunnen varen. Opmerkelijk is dat niet vanuit een afzonderlijk standpunt, vanuit de scheepsbouw of vanuit de machinebouw, wordt gezocht naar een oplossing. Er wordt gekozen voor een geïntegreerde aanpak. De fabrikanten van dieselmotoren veroveren met hun aangepaste motorontwerpen al snel de markt.

Op een zeeschip is behalve voor het voortstuwten energie nodig voor allerlei andere doeleinden, bijvoorbeeld voor het verwarmen van water, het omzetten van zout in zoet water, het opwekken van stoom en electriciteit en het voorverwarmen van brandstof. Voor 1973 worden hiervoor aparte machines gebruikt, zowel stoommachines als dieselmotoren van allerlei vormen en afmetingen. In machinekamer taal wordt dit het 'hulpbedrijf' genoemd. Na 1973 gaat men dieselmotoren ontwerpen die voortstuwingskracht leveren en tegelijkertijd energie leveren voor het hulpbedrijf. Hiervoor wordt de 'afval-energie' van de dieselmotor, de warmteverliezen die optreden bij het omzetten van warmte-energie en mechanische-energie, gebruikt. Voor 1973 werd die 'afval-energie' nauwelijks benut.

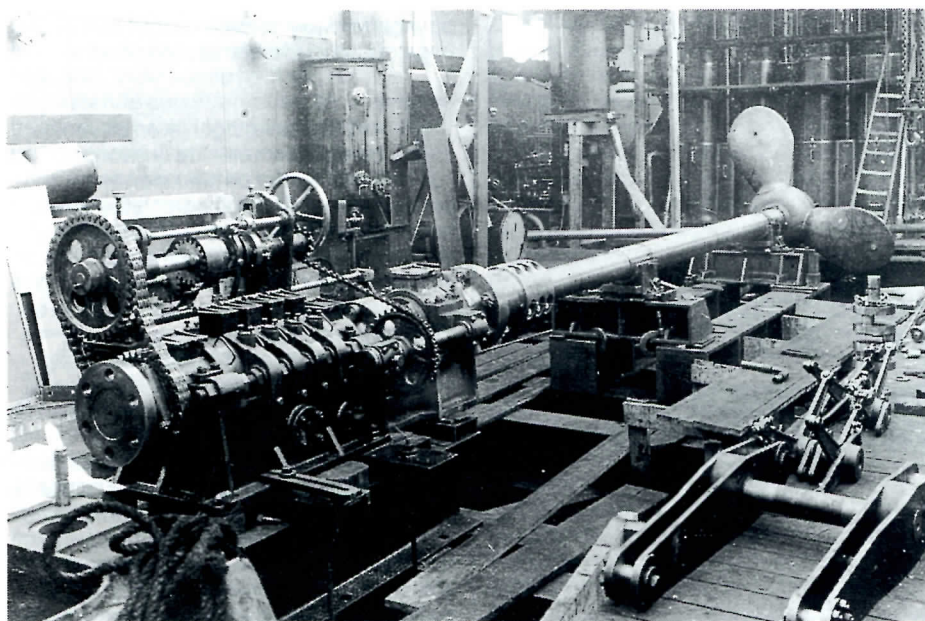


Werklieden monteren in de fabriekshal van de machinefabriek 'Werkspoor' te Amsterdam, de twee dieselmotoren voor het vrachtschip 'San Miguel' (1919). 'Werkspoor' verwerfde in 1910 wereldfaam door de dieselmotor te bouwen voor de zeetanker 'Vulcanus'.

Tegelijkertijd wordt veel onderzoek gedaan naar de ideale scheepsromp. Er worden nieuwe gestroomlijnde vormen ontworpen met typische 'bulb'-voorstevens en 'praam'-achterstevens die een kleinere waterweerstand hebben, waardoor bij dezelfde vaarsnelheid minder machinevermogen nodig is. Grote langzaam draaiende schroeven blijken het effectiefst te zijn bij deze rompvorm. De langzaam lopende 2-takt dieselmotor met kruishoofdzuigers is hiervoor ideaal. Deze motor kan immers direct aan de schroefas worden gekoppeld, waardoor er geen vermogensverliezen optreden. Ook een besparing is het gebruik van goedkopere brandstofsoorten. Omstreeks 1900 werd dure dieselolie gebruikt, een aardolie destillaat met een hogere ontvlammings temperatuur dan benzine en een viscositeit of stroperigheid die met benzine vergelijkbaar is. Sinds 1910 is er voortdurend gezocht naar goedkopere aardoliedestillaten. Naarmate de luchtdrukken en temperaturen in de motorcilinders door constructieve verbeteringen oplopen, kunnen

brandstoffen met hogere ontvlammings temperaturen en viscositeit worden gebruikt. Deze afval- of residu-olie is goedkoper. Na 1973 wordt veel onderzoek gedaan naar het gebruik van olie van zeer lage kwaliteit. Deze olie heeft een zeer hoge ontvlammings temperatuur, is bijna niet meer vloeibaar en bevat veel verontreinigingen. De zwarte stroperige massa moet aan boord eerst verwarmd en gereinigd worden voordat het als brandstof voor dieselmotoren is geschikt. De brandstofbehandelingsapparaten die hiervoor nodig zijn, worden weer van energie voorzien door de dieselmotor zelf.

Door deze ontwikkelingen zijn er zeeschepen mogelijk die minder energie gebruiken. Minstens zo belangrijk is de besparing op de loonkosten van de bemanning. Dit is alleen mogelijk door een vergaande automatisering. Een groot deel van de werkzaamheden van het machinekamerpersoneel bestaat uit meten, regelen en controleren. Verfijnde elektronische meet- en regelapparatuur, opslag van die gegevens door computers en door geautomatiseerde besturingssystemen maken nu deel uit van de machinekamer. Er zijn beduidend minder mensen nodig en ook de aard van de werkzaamheden in de machinekamer is veranderd. De scheepswerktuigkundige maakt nu plaats voor de 'maritieme officier'. Naast de zorg voor de voortstuwingsinstallatie verricht deze 'machinist' nieuwe stijl ook navigatiewerk op de brug van het schip. Zowel vanuit de controlekamer als in de machinekamer zelf kan hij de machines bedienen. De snelle ontwikkeling van de meet- en regeltechnieken maken het zelfs mogelijk vanuit zijn slaaphut de vitale machinefuncties te controleren.



**Maritiem
MUSEUM**
PRINS HENDRIK

meevaren met de 'shelltrans'



Van 29 april tot en met 5 mei jl. hadden Wim Reininga (DFF/1) en Adrie Breevaart (DFP/3) het genoeg om mee te varen met de 'Shelltrans'. Dit om als walmedewerker een (betere) indruk te krijgen van het 'reilen en zeilen' aan

...doen!

boord van onze schepen. Uit het EOS-onderzoek (wal) was dit ook één van de aanbevelingen om de

betrokkenheid van de walmedewerkers met de collega's op de vloot te vergroten en meer begrip voor elkaars werk te ontwikkelen. In dit artikel van Wim Reininga vindt U een verslag van zijn ervaringen.

Op 29 april jl. was het moment voor mij dan aangebroken. Na ruim drie en een half jaar werken bij STBV binnen de financiële afdeling, zou ik mijn 'maiden-trip' aan boord van de 'Shelltrans' gaan maken. Ik was erg nieuwsgierig, want om nou te zeggen dat alles haarfijn bekend was neen! Natuurlijk wist ik het één en ander van de schepen, deels vanuit mijn functie en deels vanuit mijn nevenfuncties (HSEQ-werkgroep, projectgroep kwaliteitscertificaat, contacten met de OR-leden etc.), maar het bleef in alle gevallen beperkt tot abstracte, theoretische kennis. Van ervaring aan den lijve was nog geen sprake.

zeer belangrijk

Zoals gezegd, eindelijk was het zover. Na een voorspoedige vlucht van Schiphol naar Manchester, vervolgd door een taxirit naar Stanlow, kon ik - samen met Adrie Breevaart - aanmonsteren op de 'Shelltrans'. Dit aanmonsteren gebeurde in het begin van de avond terwijl het schip lag te lossen. De ontvangst door gezagvoerder Henk Lenstra en zijn bemanning was allerhartelijkst. Voordat echter het afwickelen van de vanzelfsprekende zaken, zoals het wijzen van de hut, koffers uitpakken en dergelijke een aanvang kon nemen, werden Adrie en ik geconfronteerd met de voor



Adrie Breevaart (DFP/3) in vol 'ornaat'.

zeevarenden zeer belangrijke vraag: *'Hebben jullie de post van kantoor meegenomen?'* Ik had eerlijk gezegd wel begrepen dat de post heel erg belangrijk voor de mensen aan boord was, maar toch bleek mij nu pas hoe intens mensen uitzien naar de post, waarvan akte! Henk Lenstra verdeelde dan ook onmiddellijk de post onder de opvarenden om ons vervolgens onze hut te wijzen.

in de bar

Na ons geïnstalleerd te hebben, begaven Adrie en ik ons naar de bar, althans dat was de bedoeling. Het is namelijk een vreemde gewaarwording om in het trappenhuis van een schip gedesorienteerd te raken en steeds weer de verkeerde deur te nemen. Maar goed, na een aantal dwaalsporen geraakten we toch in de bar waar we met nog een aantal andere opvarenden kennis maakten. Het restant van de avond werd gebruikt om nader met elkaar kennis te maken.

De volgende dag - 30 april en dus Koninginnedag - werden we rondgeleid door Henk Lenstra over het dek, de bak, door de pompkamers, de cargo controlroom en de brug. Hoofdwerktuigkundige Jan Ludekuse nam onder andere de werkplaats en de machinekamer voor zijn rekening, zodat

Adrie en ik daarna enig idee hadden over wat er zich allemaal aan boord van het schip bevond en waartoe dat alles diende. En alhoewel de 'Shelltrans' een relatief kleine, maar zeker een zeer volwaardige tanker is, kwam het geheel op ons allemaal behoorlijk groot over. De rest van de dag werden diverse onderwerpen met Henk en/of Jan besproken, onder andere communicatiekosten/-middelen, budget/actual rapportages, de contractuele situatie van het schip, prijsinformatie spares/stores, foutleveranties, representatiepakket en HSEQ aan boord. Waar mogelijk werden zaken uitgelegd door ons of actiepunten vastgelegd. Ook bij de overige mensen aan boord konden wij onze vragen steeds kwijt en de antwoorden waren ruimschoots naar tevredenheid, mede door het enthousiasme en de openhartigheid van de mensen. Overigens werd Koninginnedag op ludieke manier luister bijgezet door de vertegenwoordiger van de agent op zeer eigenaardige 'tradities' te wijzen, die tot groot vermaak lijdzaam door hem werden geëerbiedigd. Dit tot groot vermaak van de bemanning.

in de tank

Om na het lossen over te gaan tot het schoonmaken van de tanks om vervolgens te laden, diende er in de nacht van 30 april op 1 mei verhaald te worden naar een andere steiger. Voor Adrie en mij was dit de eerste 'zeemijl'. De manier waarop dit ging was voor ons erg aansprekend. Sleepboten, trossenbehandeling en andere zaken konden door ons nu 'live' worden aanschouwd en met name de organisatie er rond omheen gaf ons een geheel andere indruk dan wij hadden vermoed. De volgende ochtend was het merendeel van de bemanning al weer volop in touw om rond 08.00 uur te starten met het schoonmaken van de tanks. Deze werkzaamheden had ik mij heel anders voorgesteld dan het in werkelijkheid geschiedde. Daarom was het des te interessanter om later op de dag in een schone tank af te dalen om daar het resultaat van het 'cleanen' als ook het repareren van een ladingpomp te bekijken. Ik probeerde mij nu voor te stellen hoe warm het daar wel zou kunnen zijn als dit niet in Engeland in de lente maar in de Arabische Golf in de zomer plaats moest

De serieuze beleving van de veiligheidsoefening.



vinden, omdat ik het beneden nu al behoorlijk warm vond.

's Avonds vertrokken we richting Shellhaven en we gingen nu dus echt varen. Ook hier veel dingen die anders gingen dan verwacht. De manier waarop de loodsen functioneerden, de 'Shelltrans' een nauwe sluis moest passeren en niet te vergeten het opstarten van de motoren natuurlijk als eerste, waren voor ons toch uitermate boeiend. Ook hier werd weer door een ieder met graagte uitleg gegeven over de werkzaamheden en bij het starten van de motoren mochten we zelf de laatste handeling verrichten door op een knop te drukken. Alhoewel we vrij lang waren opgebleven hadden Adrie en ik 's nachts niet meer het varen op volle zee meebeleefd. Die gewaarwording deden wij pas 's ochtends bij het ontwakken.

op de brug

In de loop van deze dag werden ons vele zaken met betrekking tot het navigeren met veel enthousiasme uitgelegd. Laat op de avond ben ik nog een tijdje op de brug geweest om het varen bij nacht mee te maken en ik moet zeggen dat dit voor mij één van de leukste en interessantste momenten van het meevaren was. Het navigeren onder deze omstandigheden -



met ook nog eens vervelende zeilbootjes en snelle veerboten - was voor mij echt ontzettend boeiend. Als afsluiting van de dag hebben Adrie en ik nog even de bar bezocht. Het was tenslotte vrijdagavond. We hebben toen even flink gelachen om de diverse moppen die er werden verteld.

Op zaterdagochtend 4 mei hebben wij een veiligheidsoefening meegemaakt en met name de serieuze beleving van de oefening sprak ons zeer aan. In een verwoede poging om onze zeebenen te testen, gooiden de elementen er 's avonds nog een scheutje bovenop. Een naar onze mening forse wind (kracht 7 à 8) en een flinke deining deden onze magen wel wat rommelen, maar met ingehouden trots doorstonden wij deze test. Laat op de avond arriveerden wij tenslotte aan de monding van de Thames, alwaar tegen middernacht de loods zijn opwachting maakte. Aangezien het aanmeren wel enige tijd in beslag zou nemen (tot circa 04.30 uur), zijn Adrie en ik na aankomst van de loods naar onze hut vertrokken.

Het lossen was 's ochtends om 07.00 uur gestart. De bemanning had zowel bij vertrek uit Stanlow als bij aankomst in Shellhaven heel wat nachtelijke uren moeten maken. Een ieder aan boord is zeven dagen per week een zeer groot aantal uren intensief met zijn werk bezig en op elk moment kan er een alarm afgaan, waardoor men wederom in actie moet komen. Ik moet eerlijk zeggen, petje af voor de mensen aan boord voor de wijze waarop men bezig is met zijn of haar werk.

Een tip voor in de toekomst meevarende walmedewerkers is zeker, dat enige voorbereiding vanuit de eigen werksituatie tegenover het te bezoeken schip een uiterst zinvolle bijdrage levert aan het meevaren, zowel voor betrokkene zelf als voor het schip.

Tot slot wil ik - mede namens Adrie - Henk Lenstra en zijn bemanning oprecht bedanken voor de genoten gastvrijheid en ik kan hun verzekeren dat aan de diverse actiepunten voor de wal inmiddels is, dan wel wordt gewerkt.

Wim Reininga

O VERSLAG

Het Sociaal Jaarverslag 1990, beleidsstukken betreffende alcohol/drugs en bedrijfsgezondheidszorg, conclusies naar aanleiding van de beoordelingsenquête en de milieu-enquête en de uitbreiding van de meevoerbevoering vormden de onderwerpen van de vergadering die plaatsvond op 6 en 7 mei jl. Bovenstaande OR-leden voerden overleg met Gerard Veldt (DF) en Tino de Vries (DFP). De overlegvergadering werd bijgewoond door de heer T.P.J.M. Stoltz, Commissaris van STBV. Op uitnodiging van de Raad was tevens Rob Wijmer (DFP/2) aanwezig. Jeanne Dumoulin droeg zorg voor de notulen.

veiligheid

Ten aanzien van de frequency rates zijn de resultaten bijzonder goed te noemen. Tot 1 mei geen ongevallen met arbeidsverzuim (OMA's), maar wel 1 ongeval, waarna beperkt inzetbaar, en 4 EHBO-gevallen. Het aantal OMA-vrije dagen bedraagt 140, hetgeen 1,4 miljoen OMA-vrije manuren betekent. De beide frequency rates 1 en 2 bedragen respectievelijk 0 en 0.8.

kwaliteit

In verband met het verkrijgen van het kwaliteitborgingscertificaat voor STBV, is door Lloyd's Register een eerste audit gehouden om na te gaan welke correcties er nog dienen plaats te vinden in de walorganisatie en aan boord van de schepen. De bedoeling is, dat na het aanbrengen van de nodige correcties een

tweede audit (half juli) zal plaatsvinden. Aan het eind van het jaar zal een laatste audit worden gehouden op basis waarvan aan ons een kwaliteitborgingscertificaat wordt uitgereikt, indien alles volgens plan verloopt.

financiële resultaten

In het eerste kwartaal van dit jaar zijn de financiële resultaten enigszins tegengevallen. Een operationeel verlies van 4.1 miljoen gulden en een netto verlies - na bijzondere baten en lasten - van 1 miljoen gulden. Hierbij speelde de lage US dollar gedurende het merendeel van het kwartaal een rol. Het overzicht van de resultaten met betrekking tot de uitgaven geeft aan dat we aan de hoge kant zitten. De kosten die gemaakt zijn voor aankoop van reserveonderdelen/stores en voor

aanwezig tijdens de vergaderingen waren:

Groep A

Jos Govers
Chris Slieker
Dolf Mittelmeijer

Groep B

Huub Tummers
Jaap van Triet

Groep C

Estella Juursema
Ivo Lovricevic

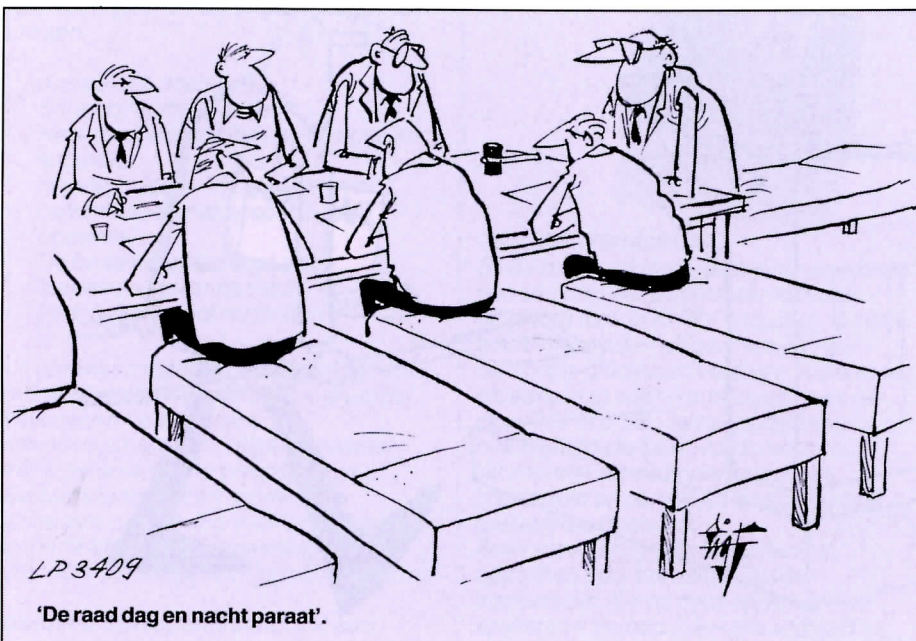
reisreparaties hebben het budget met 20 procent overschreden. De Marine Sector resultaten zijn redelijk goed te noemen. Mede door de verhoging van de chartertarieven als gevolg van de Golfoorlog is een positief resultaat geboekt van 23 miljoen US dollar.

vlootgebeuren

Tijdens het jaarlijks overleg met de Marine Coördinator en de Finance Manager van SIM, zijn de resultaten van 1990 en de plannen voor 1991 onder de loep genomen. Er heerst binnen SIM waardering voor de inspanningen van STBV met betrekking tot de financiële en operationele performance. Niettemin bedraagt het verschil met de 'quality independent' plusminus 30 procent, veroorzaakt door met name de vlootpersoneelskosten en overhead. We zullen ervoor moeten zorgen dat dit verschil kleiner wordt. Naar aanleiding van de recente ontwikkelingen betreffende het NAM 'F3'-project, deelde de bestuurder mede, dat binnenkort een uitgebreid artikel in Schip & Ka zal verschijnen. De heer Veldt deelde vervolgens mee, dat nieuwbouw voorlopig niet aan de orde is. De markt levert niet voldoende op om investeringen te rechtvaardigen. Shell ziet op dit moment meer in het huren van schepen of het afsluiten van time-charters.

personeelssituatie

Naast de gebruikelijke getallen en ontwikkelingen op dit gebied, kende dit agendapunt een specifiek onderwerp 'stagiaires'. Van de aangeschreven stagiaires met een HBO-opleiding hebben tot dusver 18 positief gereageerd op een uitnodiging om bij STBV te komen werken. 24 HBO'ers en 3 MBO'ers hebben zich aangemeld om het komend jaar bij STBV hun stage door te brengen.



sociaal jaarverslag 1990

Dit verslag is in eerste instantie door de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken behandeld. De op- en aanmerkingen van de Commissie zijn in de definitieve uitgave van het verslag verwerkt. Het jaarverslag is interessant genoeg om hiervan kennis te nemen en wordt aan alle schepen verstuurd. Een exemplaar is op aanvraag te verkrijgen bij de sectie DFP/2 (010-4071831).

drugs en alcohol

Door de bestuurder is een concept beleidsplan opgesteld betreffende drugs en alcohol. Het beleid heeft als doel het voorkomen en beheersen van risico's op het gebied van alcoholgebruik. Het beleid bevat als hoofdelementen: preventie, controle en begeleiding. In de overlegvergadering stelde de Raad, dat voldaan is aan de wens - voortkomend uit de gehouden workshops - om meer duidelijkheid te scheppen in het alcohol- en drugbeleid. De alcoholische dranken zullen in prijs worden verhoogd en soft-drinks (inclusief alcoholvrij/arm bier) in prijs verlaagd, hetgeen als een ontmoedigingsbeleid moet worden gezien. Na enige tijd zal met de Raad worden overlegd of deze prijswijzigingen kosten neutraal blijken te zijn of dat aanpassingen wenselijk zijn. Eveneens uit de workshops naar voren komend was, dat er geen overwegende bezwaren zijn tegen het plaatsen van ademtest-apparatuur aan boord, mits het testen op vrijwillige basis plaatsvindt. Binnenkort zal deze apparatuur aan boord worden geplaatst met een nadere toelichting op het gebruik. Testen zal plaatsvinden op vrijwillige basis.

bedrijfsgezondheidszorg

Ook dit beleidsstuk volgde de weg via de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken naar de Raad. Het doel van het beleid is het beschermen van de gezondheid van de werknemers van STBV en van al degenen, die betrokken zijn bij de

ALLE REI

- ★ *Het OR-lid Hans ten Katen was niet aanwezig tijdens de OR/OV-sessie, in verband met zijn betrokkenheid bij de dokking van de 'Naticina'.*
- ★ *Uitstel van de OR/OV-sessie bleek noodzakelijk aangezien door onvoorziene omstandigheden het quorum op de oorspronkelijk vastgestelde data 18 en 19 april niet kon worden gehaald.*
- ★ *Ten gevolge van dit uitstel bleek het voor de heer P. van Duursen - als Commissaris van STBV - niet mogelijk de vergadering bij te wonen. Zijn plaats werd bereidwillig ingenomen door de Commissaris de heer T.P.J.M. Stoltz.*
- ★ *In verband met mogelijk te verwachten aflosproblemen in december, heeft de Ondernemingsraad besloten de jaarretraïte te vervroegen en plaats te doen vinden in de week van 11 tot en met 15 november 1991.*
- ★ *Naar aanleiding van vragen uit de Raad is door DFP een notitie opgesteld om meer duidelijkheid te verschaffen betreffende het onderwerp Fiscale Faciliteit. De werknemers zullen hierover spoedig worden bericht.*
- ★ *Naar aanleiding van voorgestelde wijzigingen in het Shell Pensioenfonds Reglement, zal de Ondernemingsraad van STBV zich inzetten voor de belangen van die vrouwen, waarop de wijzigingen van toepassing zijn.*
- ★ *Dit verslag is geschreven door Dolf Mittelmeijer.*

activiteiten van STBV. Van de zijde van de Raad werd opgemerkt dat naast asbest glasvezel ook schadelijk zou zijn voor de gezondheid. De heer Veldt zal dit met dr Louwe opnemen.

beoordelingsenquête

Om een antwoord te geven op vragen die gesteld zijn naar aanleiding van het beoordelingsformulier en het gebruik van dit formulier is door DFP een notitie opgesteld, die aan de schepen zal worden verstuurd. Hierin worden de uitkomsten van de enquête overzichtelijk behandeld en aanbevelingen gedaan. Tevens is de route van de vlootbeoordelingen in een schema weergegeven.

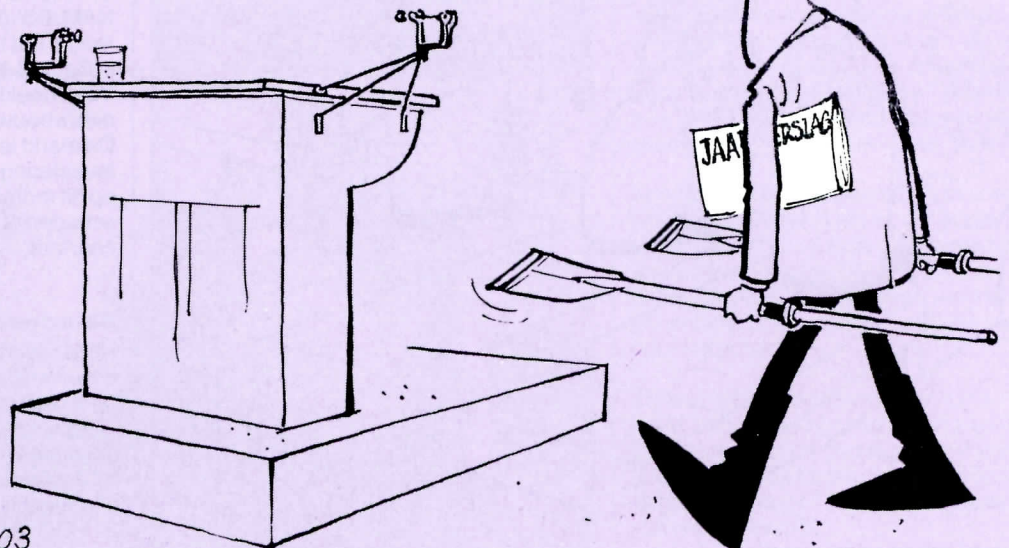
milieu-enquête

De resultaten van de milieu-enquête van verleden jaar hebben geleid tot een inventarisatie van bestaande knelpunten. De Raad opperde of in de toekomst de Halon-blusinstallatie wellicht moet worden vervangen door milieu-vriendelijkere apparatuur en of dit niet in de enquête had moeten worden meegenomen. De heer Veldt antwoordde dat ter zijner tijd een kosten/baten analyse zal moeten worden opgesteld over eventuele vervanging van Halon.

meevaarregeling

De heer Veldt zegde toe dit onderwerp in Commissie verband te behandelen.

Bunkerbesparende maatregelen





Het is niet gelukt om de ideeënbus van Shell Tankers uit zijn voegen te laten barsten door de hoeveelheid inzendingen. Hopelijk dat dit verslag U een volgende keer kan inspireren om Uw idee naar ons op te sturen. Slechts drie ideeën bereikten de ideeënbuscommissie en op 26 april bogen de leden zich hierover.



idee no. 577
3e stuurman
W.M. de Bruyn

toepassing van zonnepanelen

In de sloepen - van onder andere de 'Shelltrans' - bevinden zich accu's die dienen voor de elektrische start van de dieselmotor en voor de verlichting. Aangezien de wijze van opladen der accu's nogal wat complicaties kan opleveren, wordt door de inzender voorgesteld om de oplaadmogelijkheden plaats te doen vinden door zonnepanelen.

reactie commissie:

Het is moeilijk om een afgerond antwoord te geven, maar het idee verdient zonder meer de aandacht. Een aantal zaken zullen moeten worden onderzocht als men er toe overgaat om zonnepanelen toe te passen.

- Acceptatie door Scheepvaartinspectie.
- Het kostenaspect inclusief mogelijke subsidie.
- Het vermogen van de panelen met betrekking tot het beschikbare oppervlak.
- De bestendigheid voor deze toepassing en onderhoud.
- Internationale voorschriften.

Dit idee kan mogelijk interessant zijn voor reddingbootfabrikanten, te meer omdat het beschreven systeem arbeidsbesparend, veiliger en minder milieubelastend is in vergelijking met bestaande systemen. Hoewel de eventuele toepassing voor Shell Tankers beperkt lijkt, zal de toepassing worden voorgelegd aan de reddingbootfabrikant.

De ideeënbuscommissie kent een aanmoedigingspremie toe van f 200,-.

ideeënbus commissie

idee no. 578
DFF/1
mw E. Juursema-De Wild

sponsoring/werving

Sedert enkele jaren wordt door Shell Tankers op diverse manieren geprobeerd om maritieme officieren te werven. Om het zeevarend beroep meer bekendheid te geven, wordt door inzender het idee voorgelegd, om te overwegen contacten te leggen met organisaties die mogelijk potentiële maritieme officieren onder hun ledenbestand hebben. Voorgesteld wordt om door middel van sponsoring Zeeverkenner-groepen hiervoor te benaderen.



reactie commissie:

STBV besteedt reeds vele jaren aandacht aan werving van potentiële maritieme officieren (ook in KNRV-verband). Dit idee wordt niet gezien als een 'vondst' om potentiële officieren te werven, maar meer als aanvraag voor een donatie zoals die door DFF/2 in bepaalde gevallen samen met Shell Nederland wordt verstrekt. Dit voorstel zal als zodanig worden behandeld en ook wordt de toezegging gedaan om bedoelde Zeeverkenner-groep binnenkort te bezoeken door een Shell Tanker-functionaris, die op deze wijze aan het zeevarend beroep meer bekendheid kan geven.

idee no. 579
MO4
A.V. de Groot



hulpstuk ten behoeve van montage van platenpakket in de Alfa Laval-koeler

Naar aanleiding van problemen die kunnen ontstaan bij het monteren van de platen in de smeeroliekoeler, heeft de inzender een hulpstuk ontwikkeld, dat het platenpakket zodanig inklemt dat een eenvoudiger montage kan plaatsvinden.

reactie commissie:

De beschrijving en de technische gegevens zijn door de inzender zeer goed verwerkt in zijn rapportage. Het hulpstuk is zeer zeker de moeite waard om uit te proberen op de 'Z'-klasse schepen, waar het wijken van de platen in de koeler een probleem kan geven. Het hulpstuk kan tijdsbesparend (dus kostenbesparend) werken en zeer eenvoudig aan boord te vervaardigen zijn. Het ontwerp zal zo spoedig mogelijk aan de betrokken schepen kenbaar worden gemaakt.

De commissie besluit de keurige presentatie en de relatief eenvoudige en goedkope oplossing te belonen met een bedrag van f 600,-

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 24.05.1991

m.s. 'Cardissa'

Wnd. Gezagv.: A.J.W. Rommes
1e Stm.: R. van der Voort (eerste helft juni)
Hwtk.: J.L. van der Rijst (eerste helft juli)
MO2: J.G. Verbeek
MO3: R.A. Schoevers
MO4: P. van den Brink, S.F.J. Gerrits
Stag.HO: J.M. Zwaard (eind mei), M.H. Dekker (eind mei)
Roff: S.M. Mcfaul
ST: J.H. Winands, B. Corputty
ASPI: C. van de Groep (begin juni)
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: J.D.M. Paath (eind mei)
PO: Cece Suganda (eind mei)
G1S: Madjen Naw (eind mei), Sanusi (eind mei)
G2S: Suhanda (eind mei), Leonard Runtulalo (eind mei)
ASTD: O. Juhari (eind mei)
2NDC: Agus Harun (eind mei)

m.s. 'Caurica'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Stm.: A. Breevaart
Hwtk.: M. Schmidt (eind juni)
MO3: A.C.M. Zijlmans, A. Eijgenraam, P. Kees
MO4: H.A.J. Stoop (begin juni)
Stag.HO: C.J.M. Lawalata (eerste helft juni), G.C. van Manen (eerste helft juni)
Roff: N.J. McCarthy
ST: R. van Buuren, M.A.J. Veen (eind juni)
ASPI: G.C. van Vulpen (eind juni)
CPO: Monafi
PO: Sulaiman
G1S: Achmad Marpudin, Sur'an Gozali
G2S: Makrop, Madras Bin Jamsir
ASTD: Masiran
CICA: Sujai
2NDC: Rahmat Purnama

m.s. 'Entalina'

Gezagv.: M.F.D. Becc
1e Stm.: F. van Bommel
Hwtk.: G. de Goede (begin juli)
2e Wtk.: I.J. Albrechts
Off2: A.K. Pasuribu
Off3: Arcadya
Eng3: Aribowo
Eng4: S.F. Pangemanan
IRO: K.B. Nunardja (eind mei)
Stag.HO: L.H. van Dijk (medio juni), T.B. Jonkers (medio juni)
CPO: Naim Bin Dulasik
PO: Suhardi, Nurkalam
G1S: Ashari Bin Abdi, O. Nahhu
G2S: Sugiarto, Timbang, Jakfar

ASTD: Mostafa Bin Monai
JSCJ: Rusli
CICA: Haryono
2NDC: Musali

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: R.M. van der Aa, F. Makkee
Hwtk.: J.L. de Bondt
Stag.MO: R. Bijlsma (medio juni)
Off2: R.F. Abbas
Off3: J.G. Wibisono
Eng3: S. Wartama
Eng4: A. Sukarsan
IRO: D. Sarono
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Donkokambey, M. Simandjuntak
G1S: Djaelani, Muh Irwan, Abdul Haji S., Abdul Halil
G2S: M. Komarudin, Pukasan Bin Jumadin, Mohamad Hosen
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Sukur Ramli
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Mohamad Jusuf

m.s. 'Erodona'

Gezagv.: G.L.A. Martens
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek (begin juni)
2e Wtk.: J. Klemann, A.M.P.B. Fluitsma
MO1: A. Leffers (eind mei)
MO4: H. van den Elsaker
Stag.MO: J. Klomp (eind juni)
ST: R.F. Huysers
Off2: F.R.B. Danuwidjaya
Off3: Susmanto
Eng3: Jenafri (medio juni)
Eng4: R.I. Subekti (eind mei)
IRO: R. Nendissa
CPO: Pieter Nikijalun
PO: Andrias An Data, Adi Sutoro
G1S: Munier, Nat Nawi Bin Monai, Ismail, D. Rodjali
G2S: Dedi Bukhori, Abdul Hadi, Amri Bin Muyo
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Yac. Faut Ngil Janan
CICA: Mad Idrus Sopandi
2NDC: Hasjardi

m.s. 'Etrema'

Wnd. Gezagv.: W. Beekman (medio juni)
1e Stm.: R.P. Regout
Hwtk.: G.J. van Eyk
Wnd. 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen (begin juni)
Off2: A.M. Husain

Off3: Mugianto
Eng3: R.G. Masinambow, B. Agusdin
Eng4: M. Pangaribuan
IRO: H.J. Santoso
Stag.HO: H. de Bruin (medio juni), P. Frederiks (medio juni)
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Mahmud, Ilham Pandji M.
G1S: Rudolph H.J. Lopian, Huzairi Shah, Bin Muridi, Simanjuntak
G2S: Mashuri, Moh. Nasir, Masji
ASTD: Edy Yusuf Setiady
JSCJ: Mohamad Nasir
CICA: O. Irsal
2NDC: Sidik

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: A.H. van Haaften
2e Stm.: M.C. Swart
Wnd. Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
2e Wtk.: L.F. Kruyt
3e Wtk.: G.J. Harlaar
4e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen
MO1: L. van den Ende
MO4: A. Blok
ST: R. Mammen
IRO: R.K. Adang Gadjali
IJD: A. Muis
IJE: A.T. Krovan, B. Sambarani
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Buntaran, Maman Suparman
G1S: Daie, Umar Bin Talan, Mohamad Nasir, Bin Satimin, Dukak, O. Sukkur, Kasim Bin Mohamad
G2S: O. Acmad, Umar, Zainul Arifin
ASTD: Harun
JSCJ: Bahari Madruisdi
CICA: M. Sardi
2NDC: Maman

m.s. 'Niso'

Wnd. Gezagv.: C.B. Slieker
1e Stm.: H. van Popta
Wnd. 2e Stm.: J.N.M. Sinnige
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: P.A. Ankerman (eerste helft juni)
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
3e Wtk.: J. Kruize
MO4: J. Minnaard
Roff: D.C. Beckwith
ST: F. Oostdijk
Wass: H. Klijnstra, J. Brederveld
CPO: Gunugn H. Ritonga
PO: Ahmad Serang, Sjaifullah Siregar
G1S: Eddy Nurhati, Kuswara, Supartoyo, Nawari Usman
G2S: Hery Kaharu, Maruji, Sutomo
ASTD: Madsaleh

JSJC: Moh. Masykur
CICA: Suharto Bin Jasin
2NDC: Tanggan Bin Idris

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen (eind juni)
Hwtk.: E. Aanen
MO1: C.A.M. Rovers
MO2: R.L.H. Mooring
MO3: C.J. Muyskens (begin juni)
MO4: J.F. Bastiaansen
Roff: M.J. Hogan
ST: S.H.J. Gieling (medio juni), A.A.O. Schenk
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Moh Sjansudin
PO: Desmond Kordak
G1S: Max Donald Hosang, Jaja Ahmur
ASTD: Suharto
2NDC: Aksan Busri

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: H.J. Lenstra
2e Stm.: A.E.R. van der Griend
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse
3e Wtk.: P.J. Farla
MO3: J.D.C. Plug
MO4: R.A. Hens (eind juni), W.D. Pols, J. Lahuis
Stag.MO: H.C.T. Bodenstaff (medio juli)
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Didik Adiyanto, Ade Taryat, Arifuddin, Sugandi
G2S: Wawan Herawan, Mustopa
ASTD: Warno S.
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: N. Venendaal (begin juni)
Wnd. 1e Stm.: K. Cramer
Hwtk.: W. Muis
3e Wtk.: A. Harkink
MO3: P.G. Harts, D.J. Gijsbers
MO4: J.T.E.M. Spoor
IJD: B. Baharianto
IRO: S. Rizal
CPO: Mat Tohir
PO: Hinsa Manurung, Hasoloan Siregar
G1S: Rachman, Sugiadi, Matrawi Bin Rofi, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, Agus Salim, Satiman
ASTD: Achmad Djarkasih
JSCJ: Sabur Ruchiat
HECA: Wawan Setiawan
2NDC: Djunaedi Arsini

m.s. 'Siratus'

Wvd. Gezagv.: R.A. de Boer
Hwtk.: E. Dallinga (medio juli)
3e Wtk.: P. van Noort
MO1: A.L.M. Nagelkerke
MO2: W. Verschuure (begin juni)
MO4: J.F. van Dijk, A. Slot (eind mei)
IRO: Helmy Anwar
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Abdul Rachman, M. Kadar
GS1: Nasril B. Matjilis, Panut, Achmad Husin, Sumitro B. Muhammad
G2S: Napseri B. Igwan, Herman Lumohiung, Moh. Mosleh
CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
2NDC: Nawai
ASTD: Umar Bin Salian
JSCJ: Andi Jamaludin

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer (begin juni)
Wvd. 1e Stm.: P.A. Vermolen
Hwtk.: H. Kuiper (medio juni)
MO2: B.A. Glas (medio juni)
MO3: H.C. van Petersen
MO4: A.V. de Groot, R.J.M. van Beynum
Roff: J. Black
ST: R.J. Dekker, J.P.W. Dallmeijer, R.G. van den Brink
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Rustam Zen
PO: Julizar Helmy
G1S: Zulani Adjari, Ibrahim Cachtiar
G2S: Faisal Muchtar, Suparno
ASTD: Sadikin Sumantri
CHCK: Musairin

m.s. 'Spectrum'

Gezagv.: J. Baard
1e Stm.: L.A.H. Vader
Hwtk.: J. Kruysse
MO1: J.C. van Koten
MO3: A.J. Haasnoot
MO4: M.J. Oosterkamp
Roff: J.G. O'Donovan
ST: D. van Eenige, F.J. Tryselaar
Hovo: J.H.A.J. Orië
PO: Dr Sony Wonok, Abdon Tatuwo
G1S: Sutijpto, Mardjub
G2S: O. Sungkono, Achmad Fadjeri
ASTD: Moniri
2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Sponsalis'

Gezagv.: R. Agema
1e Stm.: A.L.M. van Dun
Hwtk.: F. Bakker
MO3: R.M. Simonides, J. Hoekstra
MO4: J.W. Gepkens
Roff: E.P. Gegan
ST: B.A. Amstelveen, J.J. Donleben
Hovo: L.H. Thibaudier
ASPI: D. Windt (eerste helft juli)
CPO: Hasanuddin Pohan
PO: Suhandan Warjo
G1S: Muljono Adhy Sukardi, Robby Obtom Podung
G2S: Nurdin, Burhan
ASTD: Taufic Nafi
2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Stellata'

Wvd. Gezagv.: J. Jongeneel
1e Stm.: D.M. Alderlieste
Hwtk.: H. Japin
MO2: W.M. de Bruyn, T. Franssen
MO4: R. van Aalderen (eerste helft juni)
Roff.: N. Macaskill
ST: J.M. van Hoeven, P.P. van der Pol
Hovo: A.P. Maat
CPO: Bingen
PO: Jamil Erang
G1S: S. Bachri, Mat Sum Bin Anwar, Nafir, Asdi Bin Asmat, Mail Bin Toyib
G2S: Latuheru, Siradjudin
ASTD: M. Ripin
2NDC: Bin Ngaripandi

m.s. 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink (begin juni)
Hwtk.: C. Hemmer (eerste helft juli)
2e Wtk.: J.H.A. Schulten (eind juni), J.D. Compiet
3e Wtk.: P.D. Koudenburg
4e Wtk.: R.F. van Loon
MO1: J. de Boer
MO3: W.P. Kolyn
MO4: R.C.R. Oldenburger
ST: W.H. Klein
IJD: J.L. Takaria (begin juni)
IJE: C. Ganur, F.L. Umboh, Y.V. Jarawaru
IRO: M.M. Kasio
CPO: O.O. Suntoso
PO: Mohamad Sibli, J. Ben Pattilima
G1S: Rukning B. Abuhusen, Eddy Subardi, M. Hosen, J. Yosepanus
G2S: Abdullah B. Moh. Arif,

Mohamad Mursid, O. Arif
ASTD: Sudarmono
JSCJ: Sukma Gunawan
CICA: Suparman
2NDC: Endi Suryadi

m.s. 'Zafra'

Gezagv.: F. Kuyt (eerste helft juni)
Hwtk.: J. Smid (begin juli)
MO1: B.E. Broekhuysen, S.S. Abma
MO3: L.P.A. van Saase
MO4: L.J. Salomons
IRO: Mujib
CPO: Ch. A. Rumengan
PO: Frederik Pelopessy, F.X. Djoko Nursjamad, Amir Hanif
G1S: Bambang Prasetyo, Abifakih
G2S: Djaka Senjaya, Naiman
ASTD: Harjono
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Kusnadi

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul
Hwtk.: A.J.A. de Groot (eind juni)
MO2: J.H. van Zanden, H. Ammerlaan (eerste helft juni)
MO3: S. van der Zee (eind mei)
MO4: T. Troost
ST: G. Struik, N.H. van der Geugten
IRO: Machfud
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Mamam Suwarman
G1S: Muyoto, Achmad Dasuki
G2S: Usman Madjoka, Djaelani
ASTD: W. Tjuandy
CICA: Purnomo Jasman
2NDC: Inuh Bin Tamin

Vlootjubilarissen



R.W. Overdijkink
Gezagvoerder
25 jaar op 15.07.91



A.J. Verheul
Gezagvoerder
25 jaar op 25.07.91



F.J. Kronenberg
1e Stuurman
25 jaar op 20.07.91



J.D. Compiet
2e Werktuigkundige
25 jaar op 25.07.91

Over naar Groep buiten Nederland

MO2: P.J.B. de Jong (SIM)

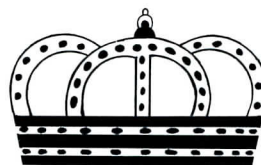
Met pensioen

Gezagv.: A.T. van Es

De dienst verlaten

2e Stm.: C.J.M. Roels
MO4: P.H. Ekkebus
MO4: H. Remmerswaal
ASV: C. Vogelzang

koninklijke



onderscheiding

Ter gelegenheid van Koninginnedag heeft H.M. de Koningin hoofdwerktuigkundige J. Wielart benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Op 29 april jl. ontving hij deze onderscheiding uit handen van de burgemeester van zijn woonplaats, Veere. Onze fleet manager Joop Elias en zijn echtgenote waren op het stadhuis aanwezig, alsmede gepensioneerd gezagvoerder J.E. Dekker en zijn echtgenote.

Na de plechtigheid werd de net benoemde ridder en zijn gezin een lunch aangeboden. Bij deze gelegenheid ontving hij tevens de bij zijn onderscheiding behorende zilveren draagmedaille.

Na het voltooien van zijn opleiding aan de Hogere Zeevaartschool te Vlissingen trad de heer Wielart op 15 augustus 1957 als leerling-werktuigkundige in dienst van Shell Tankers BV. Na het vlot doorlopen van de verschillende werktuigkundigen-rangen, werd hij met ingang van 2 augustus 1974 aangesteld als hoofdwerktuigkundige. De heer Wielart beschikt over een uitstekend vakmanschap en leidinggevende

capaciteiten; daarnaast zet hij zich in voor een goede samenwerking en goede onderlinge verhoudingen aan boord.

Vanaf het begin in 1976 was hij betrokken bij het project dat zich bezig hield met de modernisering van de bedrijfsvoering aan boord van schepen en hij heeft hieraan een belangrijke bijdrage geleverd. Dit project heeft ondermeer geleid tot de opleiding tot maritiem officier in zijn huidige vorm aan de Hogere Zeevaartscholen. Hierbij zijn de vroegere opleidingen tot stuurman en scheepswerktuigkundige samengevoegd.

In het kader van dit project was hij enkele malen tijdelijk tewerkgesteld in de kantoororganisatie van STBV. Voorts was hij gedurende twee jaar gedetacheerd bij het Nederlands Maritiem Instituut te Rotterdam in verband met het project 'Schip-80'; zijn inbreng aldaar werd zeer op prijs gesteld. Op grond van zijn kwaliteiten als hoofdwerktuigkundige en zijn betrokkenheid bij de moderne bedrijfsvoering aan boord, werd hij in 1982 geselecteerd voor tewerkstelling op een nieuwbouw-schip voor STBV op de scheepswerf van Verolme in Heusden.

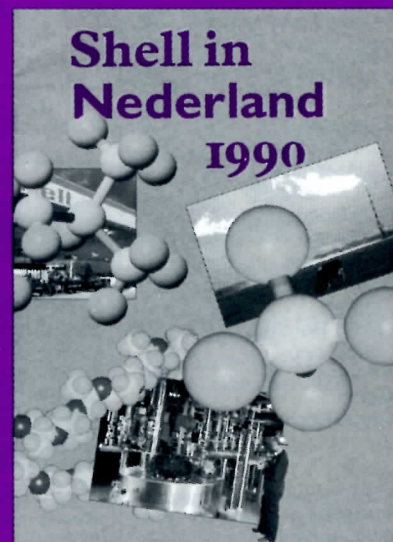
'shell in nederland 1990' verschenen

Begin mei is bij de medewerkers en gepensioneerden van Shell in Nederland het overkoepelende activiteiten- en sociaal verslag over 1990 in de bus gevallen. In zijn voorwoord op dit verslag stelt Peter van Duursen – president-directeur van Shell Nederland – dat met name 'kwaliteit' en 'milieu' grote aandacht hebben en zullen houden. Op sociaal- en personeelsgebied waren de vaak ingrijpende maatregelen van de overheid duidelijk merkbaar. In zakelijk opzicht speelden de sterk schommelende olieprijsen, de aarzelande economie en de lagere Amerikaanse dollar Shell parten. Desondanks waren de omzet en het netto-resultaat bevredigend. De omzet over 1990 was met 21,0 miljard gulden 1 procent lager dan in 1989 en het netto-resultaat van 1756 miljoen

gulden was 12 procent hoger dan in het voorgaande jaar.

Het activiteitenverslag behandelt per maatschappij de belangrijke ontwikkelingen. Grafieken en tabellen geven aanvullende informatie over de periode 1986-1990. Onder het hoofdstuk 'Andere activiteiten' worden onderwerpen als kolen, informatieverwerking, milieu en veiligheid uitgediept.

Het sociaal verslag heeft als rode draad het thema 'dialoog': het gesprek met de eigen medewerkers en met de buitenwereld: klanten, leveranciers, buurtbewoners, overheden en milieu-organisaties. Voor Shell in Nederland is dit van groot belang, omdat de samenleving waarin Shell functioneert en waarvan ze afhankelijk is, in hoog tempo verandert. Gelijktijdig veranderen ook de opvattingen,



wensen en behoeften van mensen. Interviews met Shell-medewerkers die betrokken zijn geweest bij onder andere milieu-acties, beter werkoverleg, welzijnsbeleid en open dagen, maken duidelijk dat woorden ook in daden zijn omgezet.

Het verslag 'Shell in Nederland 1990' is schriftelijk aan te vragen bij de afdeling PAS/14 van Shell Nederland BV, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.