

SCHEEP



TECHNIEK

23e jaargang
nummer 9
mei 1984



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 9
mei 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Veiligheidstroefferen voor 'Abida' en 'Kylix'	4
Lezing Marine Coördinator 'Meevaren' op de 'Latia'	5
Dokvoorbereiding	7
Van stuurman tot body-builder	8
'Schoon schip'	10
Personalia	12
Niet gauw te vergeten	14
	16

Mededeling

Als opvolger van de heer N. Coors, (DFF/3), die met ingang van 1 juni 1984 de dienst zal verlaten wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, is benoemd de heer J. H. de Koning, werkzaam in de subsectie Maintenance Eng. and Administration (DFMO/9).

MEDEDELING VAN HET ONDERLING MEDISCH STEUNFONDS U.A./SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS

Indienen rekeningen

Het Bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1983 vòòr 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die nà genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vòòr 1 juli 1984 niet mogelijk was.

Het Bestuur

Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A. en van het Sociaal Medisch Steunfonds.

Vakantie- en reis/ongevallenverzekering

In verband met het komende vakantieseizoen vragen de besturen van bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende. Zoals bekend kan vergoeding door het O.M.S. van in het buitenland gemaakte, verzekerde kosten – evenals een mogelijke tegemoetkoming door het S.M.S. in andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het

AFSCHEID

Op dinsdag 29 mei a.s. om 16.00 uur zal in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw in Rotterdam voor officieren die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten, een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen de scheidenden persoonlijk de hand te drukken, zijn daarbij van harte welkom.

Uitgenodigd om afscheid te nemen zijn:

Gezagvoerders: H. J. Allaart, G. Arkema, W. Croes, J. B. P. Imming, J. L. Muyskens, J. Priest.
Hoofdwerktuigkundigen: J. G. Bron, W. Groenendijk, W. J. van der Hoek, C. J. Vermeulen.
2e Werktuigkundige: A. de Jong.

Bij de voorplaat

Aanbieding van de veiligheidstroeffer 1983 aan de opvarenden van de 'Kylix'.
Meer hierover op pagina 4

lid niet elders is verzekerd – slechts plaatsvinden op basis van corresponderende Nederlandse tarieven. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat geen uitkering wordt verstrekt voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's, zoals de z.g. bijzondere risico sporten. Ook voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis, overkomst van familie etc. kan geen vergoeding worden gegeven.

GEZIEN HET BOVENSTAANDE WORDT AAN ALLE LEDEN GEADVISEERD OM IN VOORKOMENDE GEVALLEN EEN PASSENDE REIS/ONGEVALLENVERZEKERING 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.

In geval van kosten dient men zich tijdig te wenden tot de betrokken reis-ongevallenverzekeringsmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A., dan wel bij een Algemeen Ziekenfonds. Bij indiening van de desbetreffende medische kosten bij het O.M.S./S.M.S. wordt verzocht te vermelden of een reis/ongevallenverzekering was afgesloten.



Shell in zonne-energie

Shell heeft een nieuwe dochtermaatschappij opgericht, Renewable Energy Systems B.V., die zich gaat bezighouden met het ontwerpen, de ontwikkeling, de assemblage en de internationale marketing van zonne-energiesystemen en toepassingen. In het kader van deze plannen hebben Shell en Holec overeenstemming bereikt over de indienstneming door Renewable Energy Systems B.V. van de 18-talige staf van Holecsof Systems B.V., een 100 procent dochter van Holec. R.E.S. zal zich in Helmond vestigen.

Toekomst in zonne-energie?



P. A. H. Polak overleden

Tot ons leedwezen moeten wij u mededelen dat op 5 april 1984 onverwacht is overleden de heer **P. A. H. Polak**, directeur Academie Nautisch Onderwijs te Rotterdam. Ter voorbereiding op zijn carrière was de heer Polak leerling van de school. Later was hij als leraar aan de school verbonden en in 1968 werd hij benoemd tot directeur. De crematieplechtigheid op 9 april werd bijgewoond door vele belangstellenden, waaronder ook een vertegenwoordiging van onze maatschappij. De heer Polak bereikte de leeftijd van 54 jaar.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2110	26.03.84	Indoctrinatie oefeningen (PCOR)
2111	28.03.84	Nieuwe uurtarieven (PCOR)
2112	30.03.84	Initiële gageverhoging scheepsgez. per 1.04.84
2113	03.04.84	Koersen (PCOR)
2114	03.04.84	Veiligheid 1e kwartaal '84 (PCOR)
2115	06.04.84	idem
2116	12.04.84	Verkiezingen nieuwe OR (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Kylix	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Laconica		s.s. Zaria
m.s. Caurica					

Veiligheidstroeieën voor 'ABIDA' en 'KYLIX'

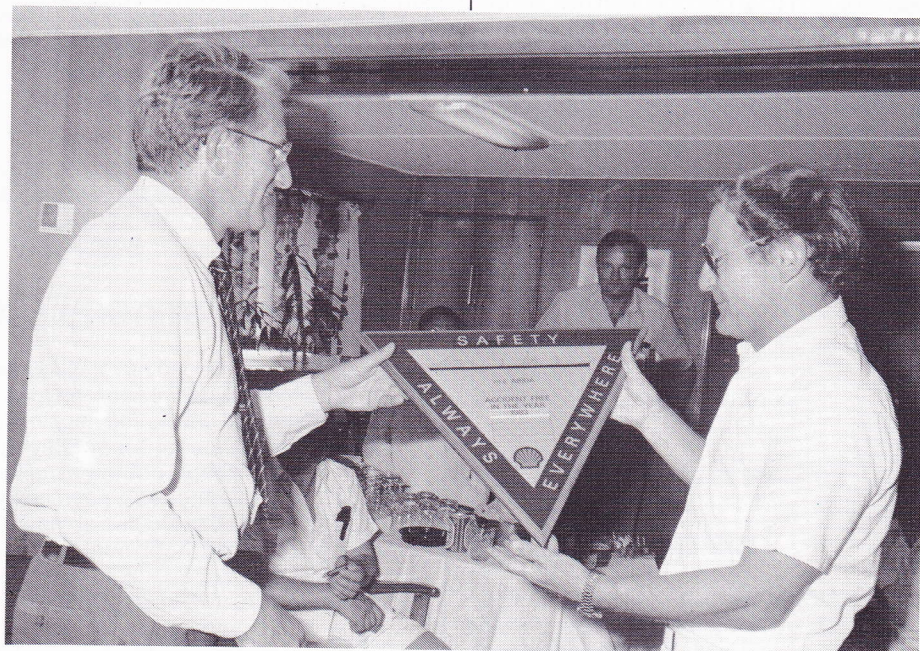
Links de heer P. van der Brug, plaatsvervangend General Manager van Shell Curaçau, rechts gezagvoerder H. A. Schelvis van de 'Abida'

Vorige maand beloofden wij u verder in te gaan op de uitreiking van de veiligheidstroeieën aan boord van de 'Abida' en de 'Kylix'. Deze twee schepen hebben, evenals de 'Acteon', 'Crania', 'Felania', 'Fusus' en 'Vitrea', gedurende het gehele jaar 1983 OMA-vrij gevaren en de opvarenden verdienen daarmee de driehoekige trofee.

'Abida'

Als waardering voor deze prestatie werd te Curaçau, in aanwezigheid van enkele genodigden, waaronder de heer G. J. B. Hartman, de veiligheidstroeie aan de 'Abida' uitgereikt. Gezagvoerder H. A. Schelvis ontving op 29 februari jl. de trofee uit handen van de heer P. van der Brug, plaatsvervangend General Manager van Shell Curaçau. De 'Abida' had gedurende het gehele jaar 1983 in 'time charter' van Shell Curaçau N.V. gevaren, onder commando van afwisselend gezagvoerders H. A. Schelvis en S. Noordenbos. Behalve de in februari jl. aan boord dienstdoende hoofdwerktuigkundige S. A. Verhage, zijn gedurende 1983 ook de

Uitreiking van de trofee aan gezagvoerder G. Arkema van de 'Kylix' door Mr. M. Kelley, hoofd Supply Operations van Shell U.K. Oil



hoofdwerktuigkundigen J. F. F. Reitsma, J. Heymans, F. G. Krijgsman en F. Bakker aan boord van de 'Abida' tewerkgesteld geweest. Het veiligheidsrecord van de 'Abida' mag zonder meer een prestatie worden genoemd, gezien de intensieve vaart, drukke tankschoonmaakprogramma's en het grote aantal havens dat in 1983 werd aangedaan door deze alweer 26 jaar

oude tanker. Bij het overhandigen van de trofee wees de heer Van der Brug op het belang van veilig werken: 'Ongelukken hebben niet alleen menselijk leed tot gevolg, maar werken ook demoraliserend en kostenverhogend'. Tevens richtte hij een speciaal woord van dank tot de Chinese bemanningsleden, die een zeer lage frequency rate behaalden in 1983 van



2.3. Namens de gehele bemanning sprak kapitein Schelvis zijn dank uit voor het verkrijgen van de trofee en overhandigde hij de heer Van der Brug ter ere van deze gelegenheid een exemplaar van het gedenkboek van Shell Tankers. 'A happy ship is a safe ship', aldus kapitein Schelvis.

'Kylix'

De veiligheidstrofee voor de 'Kylix' werd op 5 maart jl. te Shell-haven uitgereikt. Aan gezagvoerder G. Arkema werd, tijdens een gezellig samenzijn aan boord, de trofee overhandigd door Mr. M. Kelley, hoofd Supply Operations van Shell U.K. Oil. Hierbij waren als genodigden aanwezig Mr. B. Albinson, manager Shell-haven Refinery, Capt. R. Clucas, marine adviser SUKO, Capt. D. Smith, SIM Londen en van Shell Tankers de heer J. J. Osinga.

Mr. Kelley haalde in zijn toespraak enkele punten uit de geschiedenis van de 'Kylix' aan, waarbij hij ook het feit vermeldde dat dit schip, gebouwd in 1955, het enige overgebleven schip is uit de 'K'-klasse van de STBV-vloot. De Nederlandse officieren hebben altijd in combinatie met Chinese scheepsgezellen gevaren wat, aldus Mr. Kelley, blijkbaar een goede en veilige combinatie is. Kijkende naar de OMA's op de 'Kylix' over de afgelopen jaren, zien we bijzonder lage cijfers, namelijk in 1980: 0, in 1981: 2, in 1982: 1 en in 1983: 0. De 'Kylix' heeft een zeer drukke vaart en doet vaak havens aan (159 havens in 1983), met veel sluisen en kanalen op haar route. Mede gezien het intensieve scheepvaartgebied waarin de 'Kylix' opereert en de vaak slechte weersomstandigheden, is de kans op ongevallen ook veel groter. Vermeldenswaard is dat gedurende 1983 het schip 71 reizen in SUKO-charter maakte.

De heer Osinga bedankte Mr. Kelley voor zijn toespraak en uitreiking van de trofee en overhandigde hem namens Shell Tankers een ingelijste kleurenfoto van de 'Kylix', waarmede Mr. Kelley zich bijzonder verheugd toonde. Behalve de in maart jl. dienstdoende gezagvoerder G. Arkema en hoofdwerktuigkundige A. Modderman, zijn gedurende 1983 ook de gezagvoerders P. C. Rakké, R. Jousma, J. van Beele, P. F. L. Schölvinc en de hoofdwerktuigkundigen E. Jousma, T. Bakker en W. Groenendijk aan boord tewerkgesteld geweest.

Met de uitreiking van de trofeeën aan de 'Abida' en de 'Kylix' zijn nog drie schepen overgebleven die bij een eerstvolgende gunstige gelegenheid de trofee zullen ontvangen: de 'Acteon', 'Felania' en 'Fusus'.

Rest ons nu te melden dat het 1e kwartaal van 1984 geheel OMA-vrij is afgesloten, hetgeen uniek is in de geschiedenis van alle Shell-vloten. Een uitstekende prestatie van iedereen die bij veiligheid betrokken is, en wie is dat niet bij Shell Tankers?

Lezing Marine Coördinator

VERTROUWEN IN DE TOEKOMST

Het is langzamerhand traditie geworden dat de Marine Coördinator, Mr. Richard Tookey, na het voeren van de jaarlijkse besprekingen in Rotterdam met onze Directie, een lezing houdt voor sectiechefs en een aantal andere genodigden van STBV. Doel van de bijeenkomst is om de werknemers op de hoogte te stellen van de laatste ontwikkelingen op de wereldtankermarkt, aandacht te schenken aan de verrichtingen van onze

Kentering

Na door de heer Rasterhoff te zijn ingeleid begon de heer Tookey zijn betoog met te zeggen dat de laatste jaren voor de tankvaart verre van gemakkelijk zijn geweest. 'En we hebben het einde van de tunnel nog niet bereikt'. Toch is er gelukkig wat positiever nieuws te melden, alhoewel er nog geen aanleiding is voor een te groot optimisme. Het jaar 1983 vertoonde een kentering vergeleken met de voorafgaande jaren.

De wereldeconomie begon aan te trekken, het eerst in de Verenigde Staten, gevolgd door Europa. Er trad een stabilisatie op in de zich sinds 1979 manifesterende daling van het wereldolieverbruik. De maandelijkse vraag naar olie in de wereld gedurende 1983 was enigszins hoger dan in de overeenkomstige maanden van 1982 en dat was een opmerkelijke ontwikkeling, aldus de heer Tookey.

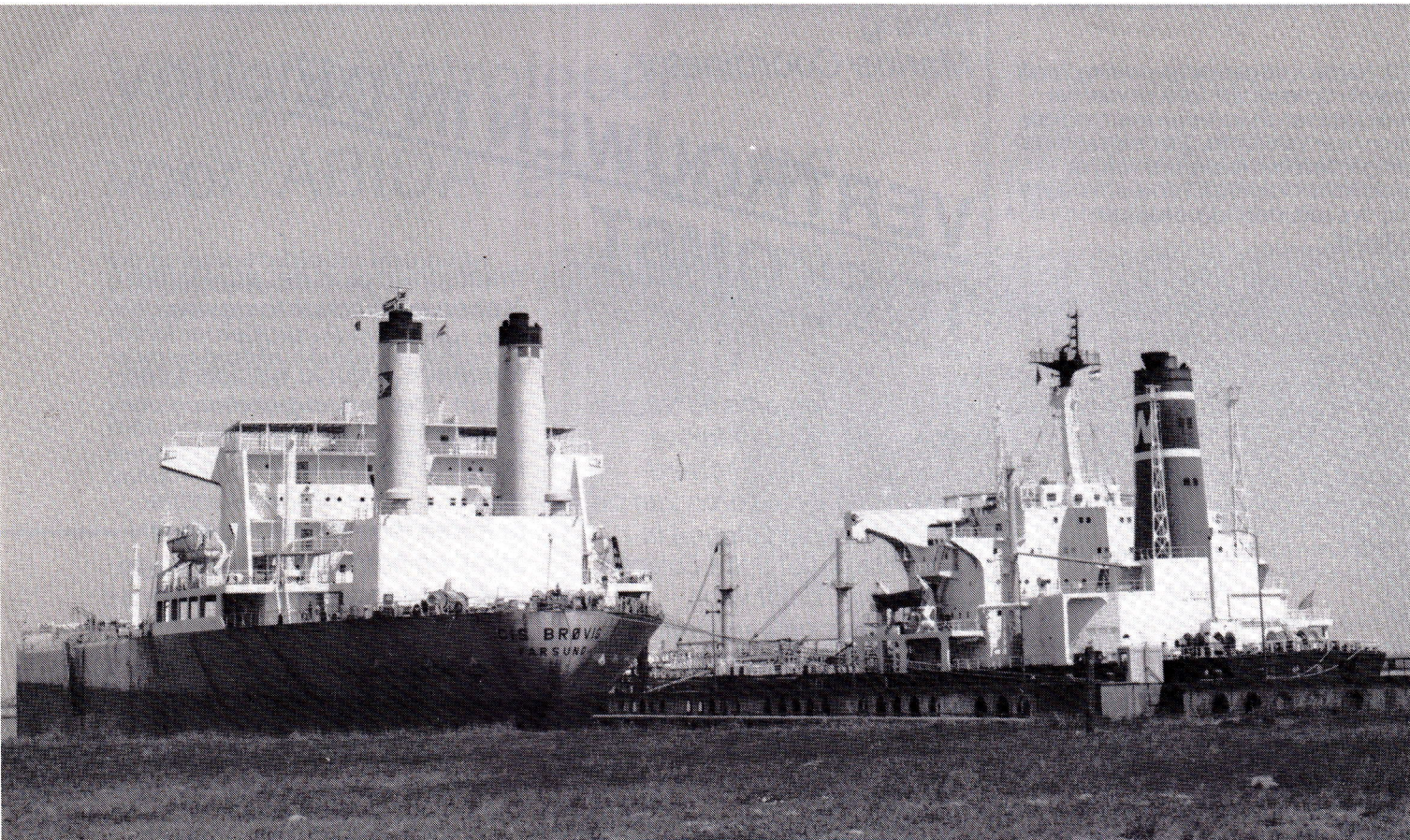
De vraag naar tankertonnage liep echter verder terug door de toenemende productie van olie uit de Noordzee en andere gebieden, waardoor het transport over aanzienlijk kortere afstanden plaats vindt dan voorheen. De Marine Coördinator liet duidelijk uitkomen vertrouwen in de toekomst te hebben. Vertrouwen dat onder meer tot uitdrukking kwam in het bestellen door STBV van drie tankschepen van 85.000 DWT.

Bovens zijn verwachtingen met betrekking tot de situatie op de wereldtankermarkt voor de eerstvolgende jaren te geven sprak de heer Tookey zijn

maatschappij in het afgelopen jaar en een indruk te geven van hetgeen ons in de komende jaren te wachten kan staan. Het is een goede gelegenheid om van de hoogste verantwoordelijke persoon in de Marine-functie te horen 'hoe de vlag er voor staat' en hem daarna vragen te stellen over onderwerpen die ons, werknemers van een tankvaart-rederij, na aan het hart liggen. Evenals bij zijn bezoek vorig jaar werd de heer Tookey ook dit keer vergezeld door het hoofd van de afdeling Planning van Shell International Marine, de heer B. D. South.



voldoening uit over de opwaartse lijn bij STBV van de veiligheidscijfers. 'Zorgt U er voor dat dit jaar nog beter wordt dan 1983! Het uitstekende resultaat over het eerste kwartaal van 1984 geeft alle vertrouwen daartoe. Zoals onze directeur tijdens zijn inleiding al vertelde is het geven van een prognose van de ontwikkelingen op de wereldtankermarkt, zelfs op korte termijn, erg moeilijk. 'Het is kijken in een glazen bol'. De Marine Coördinator houdt



rekening met een verdere groei van de wereldeconomie in 1984 en 1985 met als gevolg een toename van de vraag naar olie. Toch zal de vrachtenmarkt zeer zwak blijven. Er is nog steeds sprake van een massaal overschot aan tankertonnage, in alle klassen van schepen. Ter illustratie: van de totaal beschikbare capaciteit van 16.000 T2 equivalenten (één T2 ligt in de orde van grootte van 16.000 DWT) zijn er thans minder dan 9.000 nodig . . .

Lage pollution cijfers

Voor wat betreft de samenstelling van de vloot verkeert de Shell-Groep in een gunstiger positie dan vele anderen. Het evenwicht in de Shell-vloot bij de VLCC-klasse schepen is bijna bereikt maar er bestaat nog een overschot bij de kleinere produktentankers. De omvang van de eigen Groeps-tonnage zal in de komende vijf jaar blijven afnemen. 'We worden echter met een geheel ander probleem geconfronteerd', aldus de heer Tookey, 'reducering van het aantal Groeps-schepen heeft tot gevolg dat de mogelijkheden om op een bepaald moment het 'eigen' schip op de goede plaats ergens ter wereld aanwezig te hebben kleiner worden.' Dit houdt in dat in de toekomst zowel meer in- als vercharterd zal moeten worden. Om dit te bereiken moeten we meer dan ooit zorg dragen dat onze schepen in staat zijn op concurrerende wijze ladingen in opdracht van derden te vervoeren. Een absolute voorwaarde daarbij is dat deze schepen op een goede wijze geëxploiteerd, adequaat bemand en veilig zijn. Daarbij neemt het vermijden van waterverontreiniging door olie een belangrijke plaats in. De heer Tookey

feliciteerde STBV met de zeer lage pollution-cijfers over 1983.

Flexibel

Vervolgens werd door enkele aanwezigen van de gelegenheid gebruik gemaakt vragen te stellen aan de Marine Coördinator en hoofd MRP, de heer South. We lichten er een aantal uit: 'Waarom houdt de Groep, ondanks verliezen in die sector, schepen in eigendom?' Het antwoord op deze vraag luidde dat er goede redenen zijn om het exploiteren van eigen schepen te continueren, niettegenstaande het feit dat er *momenteel* geld bij moet. Transport is een vitaal onderdeel van het oliebedrijf. Het wordt van groot belang geacht dat wij zelf over 'high standard'-schepen blijven beschikken om te kunnen voldoen aan de hoge eisen die door de opdrachtgevers worden gesteld. Dit neemt niet weg dat op langere termijn het vervoer van lading op de meest economische wijze een van de meest belangrijke doelstellingen is. 'Indien ik er zeker van zou zijn dat wij in lengte van jaren geld zullen blijven verliezen, dan zou het uiterst moeilijk worden om schepen in eigen beheer te houden. Het feit dat we in nieuwe schepen investeren is een bevestiging van mijn vertrouwen in de toekomst'. Een andere vraag had betrekking op de samenstelling van de vloot en wel de verhouding van het aantal eigen schepen ten opzichte van de gecharterde tonnage. De heer Tookey: 'Wij willen niet alle benodigde schepen in eigendom hebben maar ook niet voor 100% afhankelijk zijn van uitsluitend ingecharterde tonnage. Een wijziging in de verhouding hangt af van de omstandigheden en deze kunnen van jaar tot jaar veranderen. De markt is

wispelturig en vergeleken met vroeger zijn er nu veel minder zekerheden en aanzienlijk meer onzekerheden. Met het oog op de toekomst is de vloot flexibel samengesteld', of zoals de heer Tookey het treffend verwoordde: 'We can wave with the wind' en of we gelijk krijgen? 'Time will tell'.

Een der vragenstellers vroeg de zienswijze van de Marine Coördinator ten aanzien van een mogelijke uitbreiding van het aantal Shell-schepen in de 'central pool' om zodoende steeds tegemoet te kunnen komen aan de vraag. De heer Tookey antwoordde dat de afnemende vraag naar tankschepen een uitbreiding van de eigen 'pool' niet rechtvaardigde. Bovendien is er een opmerkelijke verandering gekomen in de olievoorziening van de Groep. Daarnaast gaan de werkmaatschappijen zelf meer en meer de markt op om scheepsruimte te charteren ter dekking van hun transportbehoeften. Als voorbeeld noemde hij Singapore, Curaçao en Australië. De gecharterde tonnage behoeft niet altijd Groeps-tonnage te zijn. Tot slot antwoordde de heer Tookey op een desbetreffende vraag dat wij op het gebied van olietransport op korte termijn niet meer concurrentie te duchten hebben van de olieproducerende landen. Integendeel, de OPEC-landen zijn zelf zwaar getroffen door de afgenomen vraag naar tanker-tonnage. 'Ook zij vinden zich thans in een weinig benijdenswaardige positie'. Daartegen is van de kant van de onafhankelijke reders wel sprake van concurrentie. Zij beheersen ongeveer 60% van de transport-markt en kunnen goedkoper opereren door lagere (personeels) kosten.

'MEEVAREN' OP DE 'LATIA'

In één van de talrijke, mooie fjorden die Noorwegen rijk is, de Molde-fjord, zijn zo'n twaalf schepen opgelegd, waaronder ook onze 'Latia'. Aan boord van elk schip bevinden zich mensen die voor het nodige onderhoud zorgen en toezicht houden op de afgemeerde kolossen. Wachtend op betere tijden... Op de 'Latia' bestaat de personeelsbezetting tijdens de oplegperiode uit een 2e stuurman, welke de leiding heeft, een 3e werktuigkundige, een algemeen scheepsvakman en een bediende/kok. Van Ankie van Doren, echtgenote van 2e stuurman L. van Doren, ontvingen wij onderstaand verslag van haar verblijf aan boord.

'Zo zette ik dan op 16 januari, 's avonds rond een uur of negen, de eerste stap op een opgelegd schip. Dat was wel even vreemd, alles zo rustig, geen lawaai uit de machinekamer of druk gedoe aan dek. Iedereen zat rustig video te kijken in een nog kale ex-tafeltennisruimte. Het grootste gedeelte van de accommodatie was inmiddels al afgesloten. Gelukkig hadden ze toch nog aan ons gedacht want op dek 1, achter de kombuis, waren vier kleine hutjes voor ons gereserveerd. In het begin vond ik de ruimte in de hut erg tegenvallen. Na een week echter piepte ik wel anders, want bij een temperatuur van 10 tot 15 graden onder nul was het bij ons tenminste behaaglijk. De eerste week was nog erg rommelig en in deze korte tijd moest nog veel werk verzet worden. Maar toen kwam toch de dag dat de meeste opvarenden met verlof gingen en de oplegploeg, bestaande uit vier personen, overbleef.

Ik ben toen het schip een beetje gaan verkennen en in de onbewoonde hutten gaan struinen of er nog iets van mijn gading bij was om de tafeltennisruimte, nu onze huis-/eetkamer, een beetje op te vrolijken. Met een plantje, een poster en hier en daar een schemerlampje is dit, dacht ik, aardig gelukt. Heleen, mijn voorgangster, had het vreselijke ruitmotief op de schotten gelukkig al weggewerkt door het hok te behangen. Overdag heeft een ieder zijn werk en de avonden komen we aardig door met het

leggen van een kaartje. Ook komt het monopoly-spel wel eens uit de kast of draaien we een video-band.

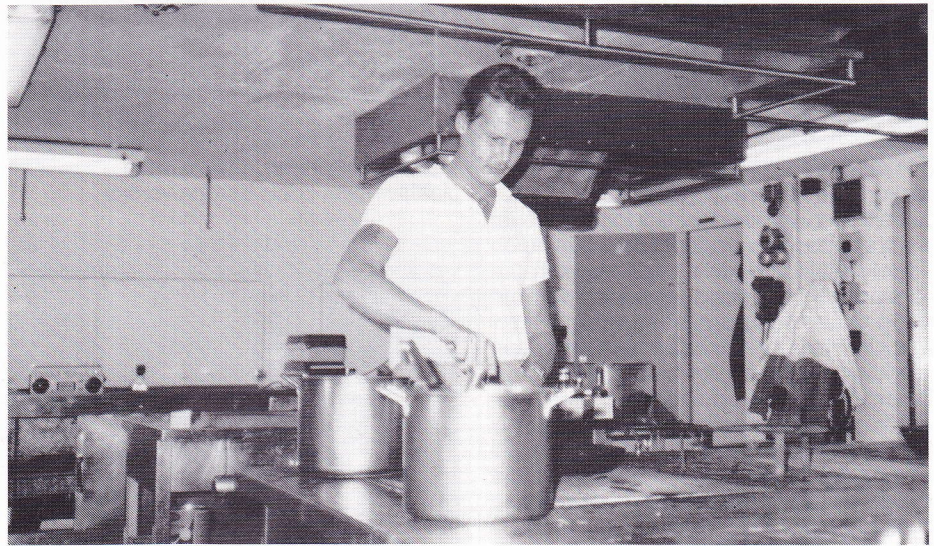
Boodschappen doen

Noorwegen is een prachtig land, maar een gezellig kroegje is ver te zoeken, beter nog, tot op de dag van vandaag hebben we er nog niet één gevonden. De mensen zijn erg vriendelijk, alleen de taal is wat moeilijk, maar met Engels en een Noors woordenboek kom je een heel eind. Dan hebben we natuurlijk ook nog onze dagelijkse uitstapjes, zoals de post ophalen en boodschappen doen. Het halen van boodschappen gaat hier wel even iets anders dan thuis. Moet je hier naar de supermarkt, nou ja, eigenlijk de kruidenier, dan heb je eerst een bootreisje voor de boeg. We hebben namelijk voor vervoer naar de wal een speedbootje ter beschikking, wat wel een uitkomst is. Je moet wel voor een paar dagen tegelijk proviand halen want je weet nooit van tevoren of het de volgende dag stormt en dan zit je in de problemen. Ook moet je, vooral op vrijdagmiddag,

rekening houden met 'parkeerproblemen' bij de steiger van het dorp Vestnes. De 'Latia' is namelijk niet het enige opgelegde schip in deze fjord, er liggen ook nog elf andere schepen waarvan de opvarenden voor hun 'natje en droogje' moeten zorgen.

Iedere keer weer schrik ik van de prijzen van de levensmiddelen. Om een voorbeeld te noemen; voor een bloemkool moet je ongeveer negen gulden betalen. Veel verse groente is hier niet te koop, maar gelukkig weet Rob, onze kok, er steeds weer iets van te maken. De maaltijden zijn de gezelligste momenten van de dag en daar kijken we dan ook allemaal telkens naar uit. Elke dinsdag vaste prik: dan gaan we er weer met de boot op uit om de video-banden van Radio-Holland op te halen en is de dinsdagavond ook weer gevuld.

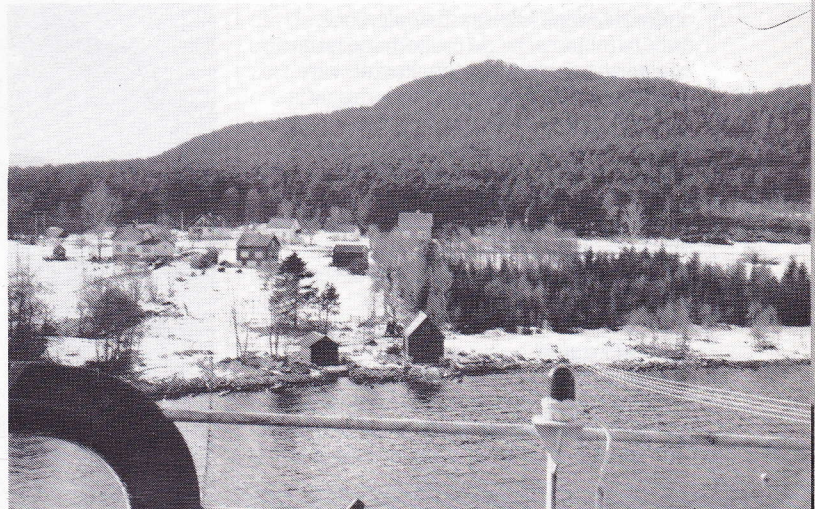
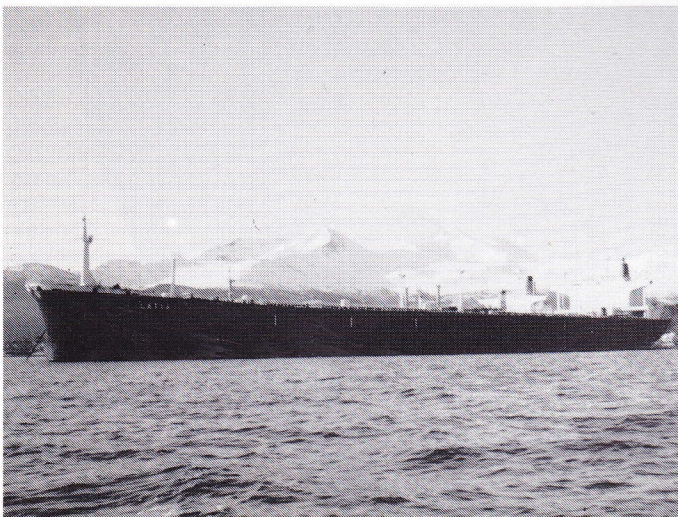
Als ik zo op de afgelopen maanden terugkijk kan je wel stellen dat het een leuke tijd geweest is. Het was weer eens heel anders dan op een 'normaal' schip; ik ben beslist weer een ervaring rijker geworden.'



Bediende/kok R. A. Snel bereidt de maaltijd

Gezicht vanaf de 'Latia': een prachtige kerstplaat

Voor anker in de fjord



DOKVOORBEREIDING

Omstreeks 1981 werd op kantoor een werkgroep geformeerd om een onderzoek in te stellen naar een aantal dokaspecten, te weten de hoogte van de dokkosten en de lengte van de dokperiode. Het werd nodig geacht hier eens naar te gaan kijken omdat de kosten verbonden aan het dokken van onze schepen een sterke opwaartse lijn vertoonden. Ook de tijd die was uitgetrokken voor een dokking werd meer dan eens fors overschreden. De werkgroep, waarin de operationele, technische en financiële hoek uit ons bedrijf was vertegenwoordigd, kwam tot een aantal aanbevelingen die door de directie in beleidsrichtlijnen werden vertaald. De vloot werd op de hoogte gebracht van de uitkomst van het onderzoek, sindsdien is geruime tijd verstreken, de vraag is nu: hebben de genomen maatregelen effect gehad? Verloopt het voorbereidende werk nu efficiënter en behoort het 'natte vingerwerk' met betrekking tot het opstellen van de begroting tot het verleden? De heer P. de Leeuw van Weenen, hoofd van de subsectie 'Dock Planning' (DFMD/1) gaf onlangs, tijdens een bijeenkomst op kantoor van een aantal 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen in een lezing over het onderwerp 'Dokvoorbereiding' een antwoord op deze vragen.

Accentverschuiving

De subsectie 'Dock Planning' bestaat thans uit vier personen: de heren Oppelaar, Ouwens, de tijdelijk aan de wal tewerkgestelde 2e werktuigkundige F. A. M. Vergroesen en de heer de Leeuw van Weenen zelf. Zij zorgen er voor dat een dokking goed wordt voorbereid en hebben, reeds lang voordat het schip voor de dokbeurt bij de werf arriveert intensief contact met de scheepsstaf. *Hetgeen aan de dokking voorafgaat is zeker zo belangrijk als de dokking zelf.* De Leeuw van Weenen vertelde eerst in het kort hoe het in het verleden ging. 'Er is duidelijk een accentverschuiving, de prioriteiten lagen vroeger anders dan nu. Toen was op de vloot het mijlen maken nummer één, de overige aspecten waren, tot op zekere hoogte, ondergeschikt. Tijd was geld. Hoe sneller het schip weer vaarklaar was na de dokking, hoe beter. Daarna volgde een periode waarin gedokt werd volgens standaard-prijzen. Meer en meer moest de kostenfactor in de gaten worden gehouden, zowel voor de dokking zelf als de personeelskosten, kosten bunkers, enz. Een jaar of drie geleden is besloten om te gaan dokken op tender-basis. Dat houdt in dat de werf die de meest concurrerende offerte uitbrengt de opdracht krijgt. Uiteraard spelen ook andere factoren bij de toekenning een rol, zoals schoonmaakkosten, kosten van deviatie, enz. Dokken op tenderbasis is mogelijk geworden door de grote concurrentie tussen de werven. Er is weinig werk en zij zetten alles op alles om orders binnen te krijgen. Wel is het zaak dat een zo volledig en duidelijk mogelijke reparatielijst wordt gebruikt, wil de tender-procedure maximaal rendement geven.

Hoeveel geld?

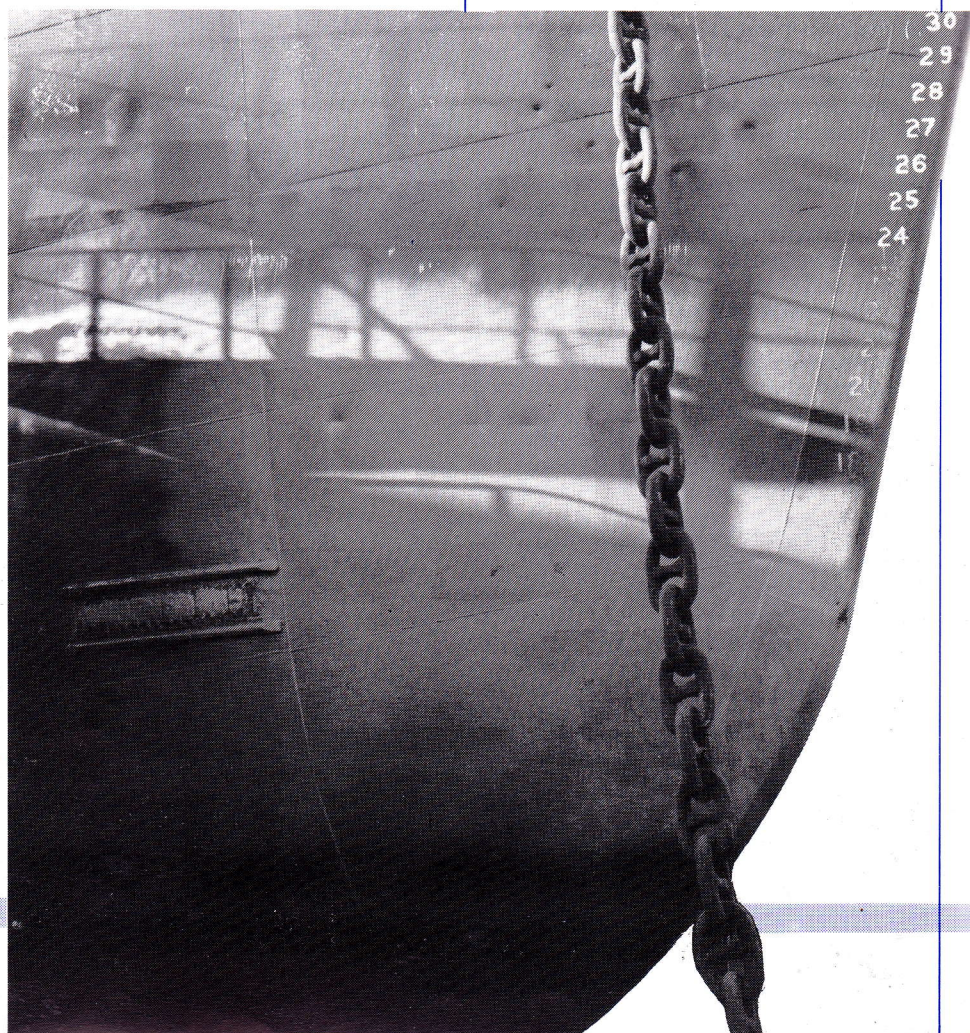
Hoeveel geld moet er voor de dokkingen worden uitgetrokken? In overleg met de Marine Coördinator en zijn experts wordt

ieder jaar het zgn. vlootplan samengesteld. Uit dit gegeven is dan de levensduur van de verschillende schepen bepaald, hetgeen een direct gevolg heeft op de uit te voeren reparaties en als zodanig heeft dit dan weer een direct effect op de voor het volgende jaar te maken kostenramingen, het budget. Behalve die voor het komende jaar worden ook ramingen van kosten gemaakt voor de daaropvolgende vier jaar. Een van de moeilijkheden bij het schatten op wat langere termijn is het prijsverschil van de verschillende locaties waar de dokkingen kunnen gaan plaatsvinden, zoals Europa versus

Singapore. Omtrent de locatie waar zal worden gedokt valt veelal pas kort voor het gebeuren een beslissing. In de schattingen wordt daarom uitgegaan van een bedrag, gebaseerd op 50% Europese en 50% Verre Oosten prijzen. Geldkoersen kunnen voor niet onaanzienlijke verschillen zorgen, zowel ten gunste als ten ongunste. Ook de escalatie-factoren (stijging van prijzen) kunnen sterke invloed uitoefenen op het budget.

Kostensoorten

Hoe komen we aan een zo nauwkeurig mogelijke schatting? De Leeuw van Weenen vertelt dat wordt uitgegaan van de ontvangen Workorders Drydock (WOD's) en inspecties tijdens de laatste dokking en de daaruit voortvloeiende recommendaties. In grote lijnen weten we eigenlijk al wat er moet gebeuren. Bij een zorgvuldige inspectie tijdens de vorige dokking is vrij goed vastgesteld waar en wanneer bij voorbeeld staalvernieuwingen zullen moeten plaatsvinden. Ook zijn, aan de hand van meetrapporten, de corrosiefactoren bekend. Er kunnen zich nog eventualiteiten voordoen, maar die zijn natuurlijk niet te voorzien. Veel WOD's zijn 'standard items' en zijn, in verband met levensduur, te voorzien. Het kan ook voorkomen dat bijzondere reparaties moeten worden verricht, onder meer ter verhoging van de efficiency van

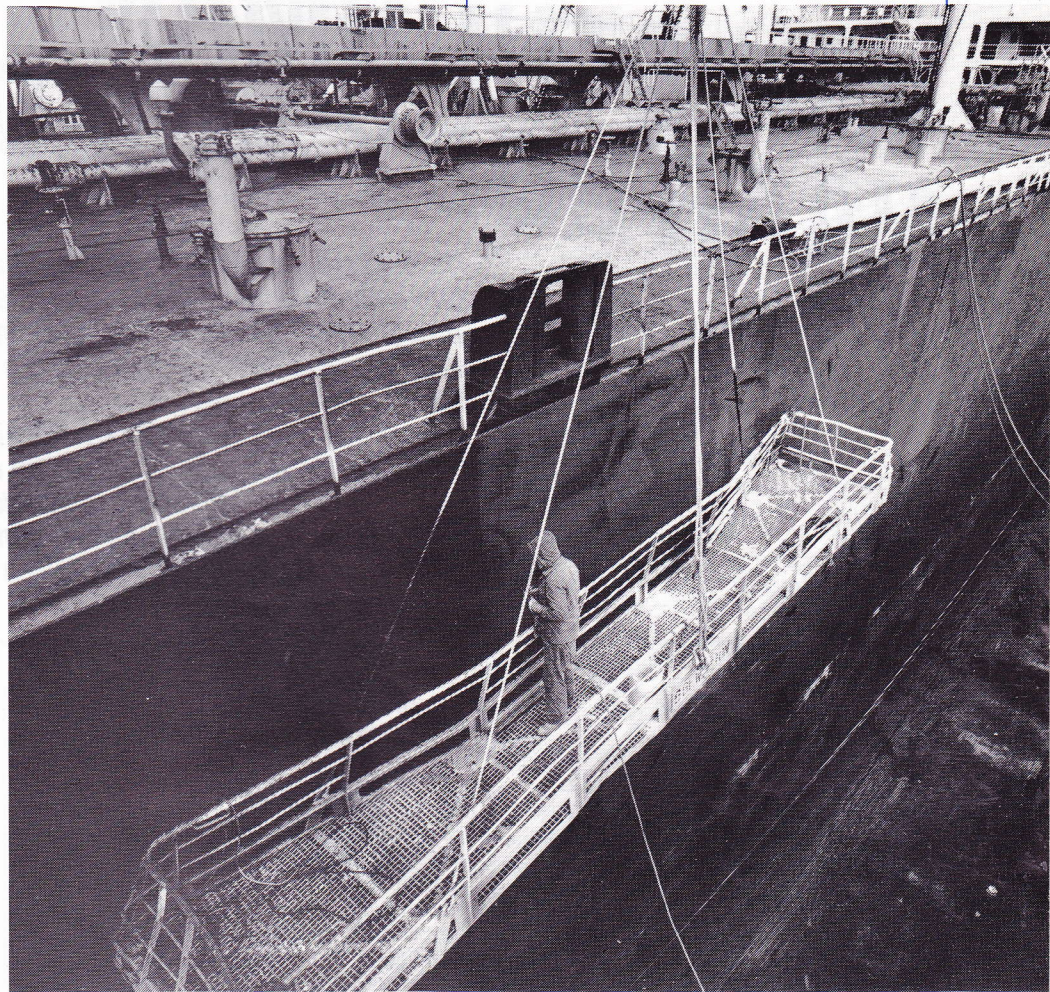


het schip. Bij dit soort reparaties wordt gebruik gemaakt van een Extra Ordinary Maintenance form, beter bekend als EOM. Een voorbeeld van zo'n EOM is het aanbrengen van een self-polishing laag op de scheepshuid om aangroei tegen te gaan (brandstofbesparing!). Een EOM is een geheel andere kostensoort dan die van een WOD. Het is een investering uit vrije keus, maar wel een investering die, na de uitvoering van de aanpassing of modificatie, geld moet gaan opleveren en niet pas over vijf jaar of langer. Een derde kostensoort: de 'Capitals'. Deze uitgaven zijn een direct gevolg van invloeden van buiten de maatschappij. Een voorbeeld daarvan is het installeren van inert gas om te voldoen aan de IMO-voorschriften. Ook het aanbrengen van sewage tanks, op voorschrift van de US Coast Guard, valt hieronder. De gemaakte kosten helpen mee de waarde van het desbetreffende schip te verhogen. Na goedkeuring van de budgetten door Fleet Management (DFM) gaan deze naar de afdeling Finance (DFF) voor verwerking in een uitgebreide rapportage aan het Management van STBV. Na goedkeuring door het Management worden het 'next year budget' en de schattingen voor de volgende vier jaar besproken met de Marine Coördinator in Londen.

Te summier

We komen nog even op de WOD's terug omdat daar meer dan eens misverstanden over ontstaan. Een WOD is een opdracht aan derden om bepaalde werkzaamheden uit te voeren. Met name bij werkzaamheden die op 'tender basis' (afwijkingen van de werkelijk uitgevoerde werkzaamheden zal de afgegeven prijs verhogen of verlagen) door de werf worden uitgevoerd moet de tekst op de WOD duidelijk en volledig (in het Engels) worden vermeld. Hoewel men er meer en meer van doordrongen raakt dat dit nodig is mankeert daar nog wel eens wat aan . . . Onvolledige en/of onduidelijke WOD's geven de sectie 'Dock Planning' veel extra werk.

Zoeken naar gegevens en tekeningen en het heen en weer telegraferen naar het schip voor meer details werken zeer vertragend. De Leeuw van Weenen vroeg aan de hand van een willekeurig voorbeeld de reactie van de aanwezigen. 'Is de tekst op deze WOD voor u duidelijk of niet?'. Men was het er unaniem over eens dat de gegevens afkomstig van het schip voor de dokvoorbereider veel te summier waren om zelfs maar een zeer globale kostenberekening te kunnen maken. 'Waar zit dat lek in het schot precies? Welke platen moeten er, na gasvrijmaken van de tank, worden vervangen? Wat is de hoogte in verband met het al of niet aanbrengen van een stelling?'. Allemaal zaken die ruim voordat de werkzaamheden een aanvang nemen met de werf moeten zijn geregeld. Om te vermijden dat voor aanvullende en nieuwe werkzaamheden f 70,— per uur aan arbeidsloon moet worden betaald,



terwijl het op tender basis afgesproken uurloon f 25,— was (dit is onlangs voorgekomen . . .). Maak bij vervanging van een stuk pijp even een tekeningetje in isometrische vorm. De werf is dan in de gelegenheid het pijpgedeelte van te voren aan te maken.

De Leeuw van Weenen deed een dringend beroep op allen die WOD's opmaken om daarbij vooral het onderhoudsadministratie-systeem als leidraad te gebruiken.

Tenderen

Nu iets over de tender procedure. Hoe gaat dat bij ons? Na de sluitingsdatum van het insturen van de WOD's wordt de doklijst samengesteld. Vervolgens wordt een aantal werven gevraagd of zij geïnteresseerd zijn in het ontvangen van de specificatie. Na instemming wordt deze verzonden en de werf wordt verzocht de ontvangst ervan te bevestigen. Vóór een bepaalde datum wordt de tender, in gesloten envelop, voorzien van een nummer, terugverwacht. Alle ontvangen aanbiedingen worden door de 'Tender Board' (oftewel de offerte-commissie), bestaande uit de fleet manager, chef Boekhouding en chef sectie Drydocking, geopend en gecontroleerd. Er wordt een proces-verbaal opgemaakt. De beoordeling van de verschillende

tenders wordt na technische evaluatie door Dokvoorbereiding via een computer programma uitgevoerd, waaruit ten slotte het totaal van de aangeboden prijzen per werf volgt. Er vindt een onderverdeling in hoofdgroepen plaats van de verschillende items. De koersen van de valuta's worden ingevoerd (b.v. de gulden ten opzichte van de escudo), de extra kosten om naar de werf te varen (brandstof), schoonmaakkosten, enz. Het aantal dagen dat de werf denkt nodig te hebben voor het karwei wordt in geld omgezet. Daarna komt pas vast te staan welke werf de opdracht krijgt. Gezien alle bijkomende kosten (deviatie, schoonmaken e.a.) is het beslist niet zo dat de scheepswerf met de laagste tender ook inderdaad het schip mag dokken. Dat zou door de omstandigheden wel eens de naasthogere of die daarboven kunnen worden.

Kosten sterk omlaag

Hebben de indertijd doorgevoerde aanpassingen vruchten afgeworpen? De Leeuw van Weenen kon dit volledig beamen. De dokkosten zijn, vergeleken met enige jaren geleden, sterk omlaag gegaan. Door betere planning (niet te veel voorbereidend werk op het laatste nippertje, geen waslijst met 'additional'), behoort ook overschrijding van de doktijd tot de grote uitzonderingen.

VAN STUURMAN NAAR BODY-BUILDER

De zon vergezelde ons op de reis naar de ver van Rotterdam gelegen provincie Friesland. Het doel was de vriendelijk ogende plaats Drachten, om een bezoek te brengen aan Paul Jaarsma, voormalig 3e stuurman van onze Maatschappij en nu eigenaar van een fitness-studio.

Enkele maanden geleden vertelde hij ons van zijn plannen om 'iets voor zichzelf' te beginnen en dat hij ons op de hoogte zou houden van de vorderingen. Nadat dit 'iets' werkelijkheid was geworden en de zaak eenmaal goed op gang was vonden wij hierin een mooie gelegenheid om eens te gaan kijken hoe het Paul vergaat in zijn walbaan.

Grote stap

Onze voorstelling van een fitness-studio is waarschijnlijk wat stedelijk, want je verwacht een 'klinisch' ogende gevel met neonreclame en dan tref je een prachtig verbouwde boerderij aan. Alleen uit het reclamebord in de tuin voor het huis blijkt dat er achter de gevel zo'n studio verborgen moet zijn. Was onze nieuwsgierigheid al gewekt, dan werd die nu nog groter. Binnentredend kom je eerst in een gezellig barretje met daarnaast een grote ruimte vól trainingstoestellen. Paul verwachtte ons al en onthaalt ons gastvrij in zijn grote woonkamer. 'Ja, dit hoort er ook bij, ik woon en werk in één gebouw', vertelt hij als hij onze verbaasde blikken ziet. De vraag brandt natuurlijk op onze lippen: 'Hoe ben je hier toch toe gekomen, want dit is toch wel een hele grote stap nietwaar, van zeevarende naar eigenaar van een fitness-studio?' Paul had deze vraag waarschijnlijk wel verwacht, want hij heeft zijn antwoord al klaar. 'Kijkende naar de toekomstmogelijkheden bij Shell Tankers met de geringere promotiekansen en gezien het feit dat gewichtheffen één van mijn hobby's was, liep ik al een tijdje te piekeren over de mogelijkheden om zelf iets op touw te zetten. Aan boord oefende ik vaak in gewichtheffen en op mijn laatste boot, de 'Felania', hadden we zelfs een soort fitness-club opgericht. Als materiaal voor gewichtheffen gebruikten we spullen uit de machinekamer. Door zelfstudie en veel lezen over voeding is toen langzaam het idee gegroeid om een eigen fitness-studio te beginnen'. Hij is er vooral tijdens zijn laatste reis zeer bewust mee bezig geweest en sprak er ook met de andere opvarenden over. Over het algemeen was de tendens toch

van 'dat zou ik niet doen, dat lukt toch niet'. Maar je moet wel zelfvertrouwen hebben en dat had Paul dus, want toen hij eenmaal een besluit genomen had is alles in een stroomversnelling geraakt. Binnen drie maanden had hij alles geregeld. De boerderij waarin de fitness-studio gevestigd is was van een bouwbedrijf geweest dat failliet ging en de verbouwing heeft hij, met behulp van kennissen, in 1½ maand kunnen realiseren. Hoe durft hij in deze tijd zo iets te beginnen? 'Om in deze economisch slechte tijden iets voor jezelf te starten behoeft natuurlijk moed en openstaan voor de ontwikkelingen om je heen', aldus Paul. Hij heeft hierop ingespeeld en zijn beleid is er vooral op gebaseerd een bijzonder lage contributie te vragen van de leden.

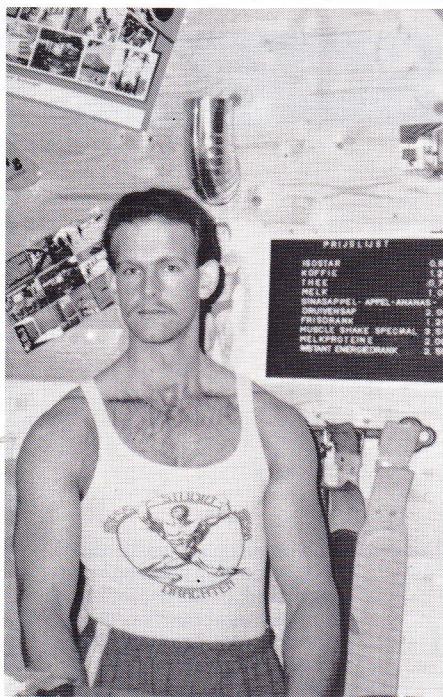
Succes

Wetende dat Paul een enthousiast en uitstekend tekenaar is verwonderde het ons niet toen hij vertelde dat hij zelf zijn reclamebiljetten tekent. In streek- en buurtkranten verschenen dan ook diverse advertenties van zijn hand en niet zonder

succes, want op dit moment telt zijn club al bijna 300 leden. Niet alleen jongeren zijn lid, maar ook enkelen van middelbare leeftijd komen regelmatig de training volgen (ook twee ex-zeevarenden van Shell Tankers zijn lid).

Dat Paul het geheel professioneel aanpakt blijkt wel uit het feit dat hij lid is van een landelijke vereniging en dat hij een gediplomeerd sportmasseur in dienst heeft. Als zijn plannen voor de toekomst om ook aerobic-dancing en vechtsporten in zijn programma op te nemen, gerealiseerd zijn, zal er meer personeel aangenomen moeten worden. Nu begeleidt en regelt hij alles zelf. 's Avonds na tien houdt hij het gebouw schoon en daarna gaat hij naar bed, want 's morgens om 10 uur is de studio alweer open, en dat zes dagen in de week. 'Zijn er zo vroeg dan al mensen die komen trainen?', vroegen wij ons af. Paul: 'Ja, toch wel, maar ook al komen ze niet, ik vind dat je de mogelijkheid open moet laten, de leden zijn zo niet gebonden aan een bepaalde tijd, ze kunnen komen wanneer ze willen van 's morgens 10 tot 's avonds 10. 's Avonds is het wel wat drukker dan overdag, de piek ligt eigenlijk tussen 7 en 8 uur'.





Way of life

Een rondleiding door het gebouw mag natuurlijk niet ontbreken bij ons bezoek. Hij neemt ons mee naar de grote trainingszaal, waar op dat moment zo'n twintig jongeren aan het oefenen zijn met allerlei apparatuur. We vragen ons af of deze mensen uiteindelijk in een soort uit de kluiten gewassen Hulk-figuren moeten veranderen. Maar Paul geeft hierover duidelijke uitleg. 'Kijk, je moet fitness eigenlijk in tweeën splitsen. Ten eerste is er de conditionele training, maar daarnaast is er ook de training voor figuurverbetering, het zogenaamde 'body-building', waarbij je dan ook bijzonder goed op je voeding moet letten. Het doel van body-building is een perfect harmonieus en gezond lichaam op te bouwen. Gebleken is dat body-builders inderdaad bijzonder gezond zijn. Griep bij voorbeeld is voor hen een vrijwel onbekend woord. Het afweersysteem van het lichaam werkt optimaal, dit door de uitgebalanceerde voeding en verhoogde activiteit van het lichaam. Helaas is het body-building in Nederland nog niet overal geaccepteerd. Opmerkingen als opgeblazen mannen en nepspieren zijn veel geslaakte kreten. Wel is opvallend dat deze critici vaak zelf een typisch welvaartslichaam hebben, te herkennen aan de nodige 'zwembandjes', onderkinnen en bierbuiken. Ook bij

vrouwen bestaan er nogal wat misvattingen. Vaak denken zij dat wanneer ze met gewichten gaan trainen ze gigantische spierballen zouden krijgen. Kort gezegd: ze zijn bang om een onvrouwelijk figuur te krijgen. Maar het tegendeel is waar. Het is volstrekt onmogelijk dat spieren bij een vrouw d.m.v. haltertraining zouden groeien zoals bij mannen. Het vrouwenlichaam produceert namelijk maar een beperkte hoeveelheid mannelijk hormoon, dat er uiteindelijk voor zorgt dat spieren groeien. De Amerikanen zijn over deze tak van sport erg duidelijk, want zij zeggen: *body-building is a way of life!*

Uniek in Paul's studio is dat de leden, aan de hand van door hem verstrekte schema's, hun training op eigen initiatief kunnen voortzetten en tevens kunnen ze van hem adviezen over voeding krijgen. Achter de fitness-ruimte is de sauna-ruimte gelegen en ook is er nog een aparte kamer voor de liefhebbers van een bruin velletje, want op de super-zonbank kan je in slechts vier keer bruin worden, wat natuurlijk een bijzonder aantrekkelijk idee is. In deze kamer staat ook een apart gevormd model stoel en het voorstel van Paul om even te gaan zitten, slaan we niet af, want het blijkt een Japanse shiatsu-massagestoel te zijn. Na een demonstratie lijkt het ons een prima gedachte enkele van deze stoelen op kantoor te plaatsen om vermoeide ruggen tussendoor te ontspannen. . . . Apart van de boerderij staat een soort grote schuur, waar Paul zijn toekomstplannen omtrent aerobic-dancing en vechtsporten wil realiseren.

Spoken

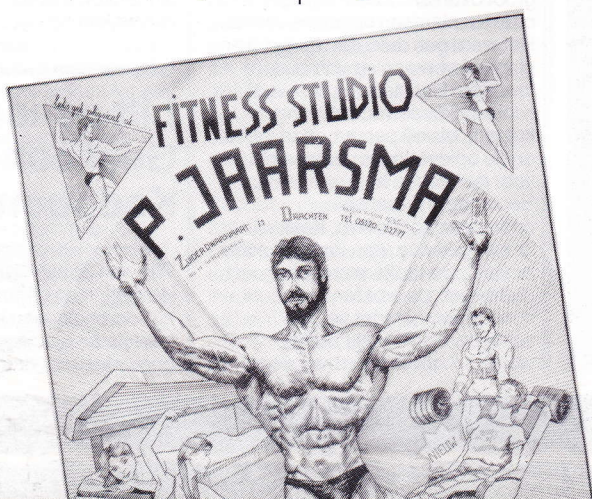
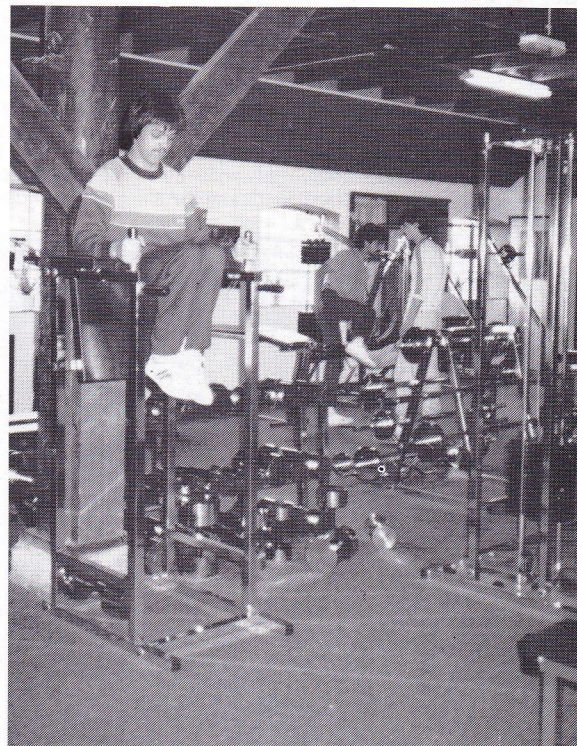
Na de rondleiding door alle vertrekken rijst de vraag bij ons of hij het niet een beetje griezelig vindt om hier helemaal alleen te wonen. Hierop vertelt Paul nog een leuke anekdote, want hij is inderdaad wel eens een beetje bang geweest. Toen hij hier pas woonde hoorde hij een paar nachten achter elkaar, terwijl hij boven in bed lag, beneden kastdeurtjes dichtslaan. Paul dacht dat alles weggeroofd werd, maar toen hij ging kijken was er niets aan de hand. Later werd hem wijsgemaakt dat het spookte in zijn huis, want vroeger was er naast de boerderij een begrafenisondernemer gevestigd geweest. Gelukkig gelooft Paul niet in spoken, maar hij heeft wel sinds kort een bijzonder lieve (waak?)hond aangeschaft. . . .

Goede herinneringen

Na een door hem aangeboden (gezonde!) broodmaaltijd brandt ons nog één vraag op de lippen: 'Mis je het varen eigenlijk niet?' 'Nee, ik zal er altijd de goede herinneringen aan bewaren, vooral de leuke momenten vergeet je niet gauw. Op mijn laatste boot zat een gigantisch gezellige ploeg en dit was een mooie afsluiting van mijn vaarperiode'. Hij vindt dat je in deze tijd reëel genoeg moet zijn om te zeggen 'ik stop met varen' en iets aan de wal te zoeken. 'Ik ben verschrikkelijk blij met deze studio, er zijn hier vroegere collega's geweest die meenden dat ik hartstikke maf was'. Dat hij de jaren op de vloot nooit zal vergeten blijkt wel uit de levendige verhalen die hij ons vertelt over zijn verschillende activiteiten aan boord. Zo was hij onder andere een geestdriftig beoefenaar van filmen en verraste hij de opvarenden dikwijls door met hen een soort Top-Pop in elkaar te zetten. 'Iedereen deed dan erg enthousiast mee en zo maak je het onder elkaar enorm gezellig; sfeer moet je maken'. Inmiddels is het voor ons de hoogste tijd geworden weer te vertrekken, want er ligt nog een 3½-urige reis terug naar Rotterdam voor de boeg.

Paul's fitness-studio is in anderhalve maand tijd een begrip geworden in Drachten en omgeving en Paul zelf is erg gelukkig met deze ommezwaai in zijn leven. Zijn enthousiasme zal hem ongetwijfeld helpen om de stap naar een toekomst aan de wal tot een groot succes te maken.

Al met al, een initiatief om je pet voor af te nemen!



SCHOON SCHIP

Opmars plastic kaart

Door achtereenvolgens een conventionele betaling met een EUROShell kredietpasje, met de daarbij behorende papierwinkel, af te wikkelen met de chauffeur van de oudste nog rijdende vrachtauto (uit 1924) in Nederland en vervolgens hetzelfde te doen maar dan geautomatiseerd, stelde de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw N. Smit-Kroes onlangs de honderdste MicroMax betaalterminal in bedrijf.

De MicroMax betaalterminal is een nieuwe ontwikkeling op het gebied van tanken zonder contant geld en is van belang in verband met de bestrijding van fraude en het tegengaan van de papierwinkel die kredietsystemen met zich meebrengen. Onlangs kregen alle deelnemers

aan EUROShell en EUROShell Holland een nieuwe credit card, die voorzien is van een magneetstrip waarop gegevens zijn opgeslagen van de klant en van degene die de pas mag gebruiken. Opname in het kredietsysteem lukt echter niet eerder dan nadat op de terminal tevens een persoonlijke code is ingetikt.

De MicroMax terminals zijn verbonden met een computercentrum in Rotterdam, waar alle gegevens automatisch op tape worden verzameld en aangeleverd bij FOM/12, de afdeling van Shell Nederland Verkoopmaatschappij die zorgdraagt voor kreditering en facturering in verband met het EUROShell en EUROShell Holland kredietsysteem.

Cricket in Shellverband

Evenals op 't gebied van hockey en roeien is er thans ook belangstelling geconstateerd voor 'bedrijfs-cricket'.

Het zal gaan om een drie- à viertal wedstrijden op door-de-weekse zomervonden van 18.00 uur tot 21.00 uur.

Denkbare tegenstanders zijn ABN, AMRO, Australische Ambassade, Fokker, Journalisten XI, NAM, Nieuw-Zeelandse Ambassade, Tweede Kamer en Unilever. Belangstellenden voor deelneming aan een of meer wedstrijden van het Shell-cricketteam kunnen zich melden bij Rob Ravelli – SN-PAO/2 – Rotterdam – tel. 010-696030.

Nieuwe VLCC's

Het tankvaartbedrijf is een boeiende tak van scheepvaart. Spijtig alleen dat er zo weinig positief nieuws te melden valt. Nog steeds een aanhoudend surplus, vooral in de VLCC-klasse. Daarom waren we wel een beetje verrast toen we heel recent een berichtje onder ogen kregen dat een rederij in Japan bij een werf in dat land een tankschip van 258.000 DWT had besteld. Nieuwsgierig geworden hoe een bedrijf de euvele (over?) moed kan hebben om bij zo'n groot overschot toch nog een order te plaatsen lezen we verder. Het werd ons duidelijk dat het hier ging om vervanging van oudere tonnage. Het nieuw te bouwen schip zal dieselvoortstuwung krijgen, 14 mijl per uur gaan lopen en de oplevering is vastgesteld voor de tweede helft van 1985. Een andere Japanse onderneming, Daikyo, heeft iets langer geleden, een identiek schip besteld. De tankerwereld behoeft niet angstig te worden voor concurrentie omdat beide schepen te zijner tijd zullen worden ingezet om ruwe olie te

vervoeren op een vaste route PG-Japan, een heen-en-weer dienst die, tot het gereedkomen van de nieuwbouw, wordt onderhouden door VLCC's met turbine-voortstuwung. Overigens is de werf, Ishikawajima-Harima Heavy Industries, (waar de 'Macoma' en 'Niso' zijn gebouwd) voor zover bekend, een van de weinige werven waar thans nog schepen boven 200.000 DWT in aanbouw zijn. Onlangs leverde I.H.I. twee 300.000 tonners af aan Kuwait Oil Tanker Comp.

Uitstel geen afstel

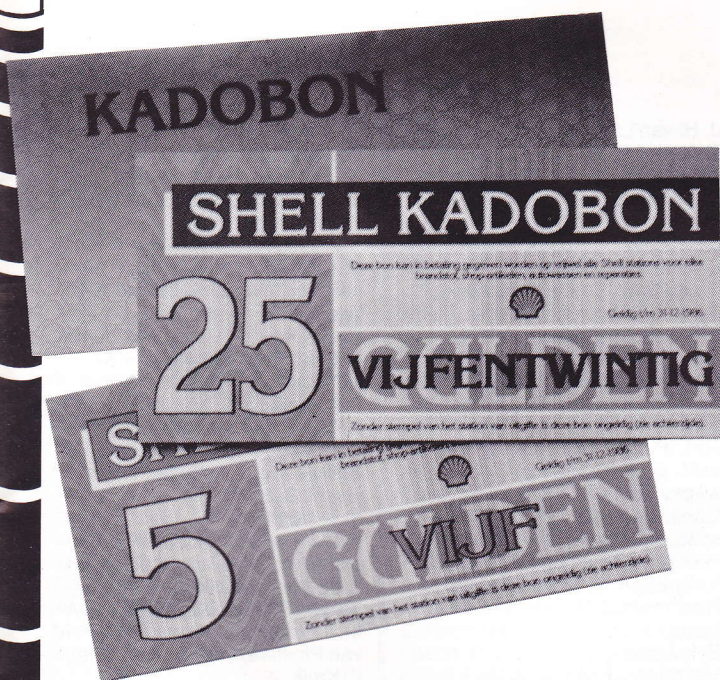
Indertijd gaven wij u een berichtje door over de verkoop, eind 1981, naar Pakistaanse slopers van de stoomtanker 'Wassima', voor een aantal onder ons beter bekend als de voormalige in 1957 door onze maatschappij in dienst genomen 'Vivipara'. Als een dergelijke verkoop bekend wordt is het schip waar het om gaat meestal al in de sloophaven aangekomen of zelfs al tot schroot verwerkt. Maar nu blijkt dat het 32.000 DWT metende schip de dans nog even wist te ontspringen, de verkoop ging op het nippertje niet door. Vrolijk verscheen de naam 'Wassima' weer in de Lloyd's scheepvaart-berichten. De tanker deed nog steeds dienst als bunkerschip in Jeddah. Maar het uitstel van executie duurde niet lang. Naar verluidt gaan scheepsslopers in Thailand zich binnenkort met de 'supertanker' van weleer bezighouden.

Lift gehad? Geef een Shell Kadobon

Wie een lift heeft gehad van iemand, hulp bij een verhuizing of, bij voorbeeld, een klusje in huis heeft laten opknappen door een goede kennis, vindt het soms



SCHOON SCHIP



moelijk om daarvoor een aardigheidje te geven. Niet iedereen rookt en geld is zo onpersoonlijk. Vanaf 16 april jl. is er op menig Shell-station een aantrekkelijk alternatief: de Shell Kadobon.

De Shell Kadobon is verkrijgbaar in waarden van vijf en van vijftig gulden en kan worden ingewisseld voor brandstof en shop-artikelen. De dealers ontvingen een schrijven waarin zij werden opgeroepen om mee te doen, om te komen tot een hecht netwerk, want dat is één van de sterke kanten van het nieuwe waardepapier. Je kunt hem altijd kwijt.

De Kadobonnen vertonen qua afmeting en vormgeving een oppervlakkige gelijkenis met de onlangs geïntroduceerde Personeelsbonnen, doch zijn veel nadrukkelijker uitgevoerd als waardepapier. Het irisverloop is zeer moeilijk na te maken en is,

evenals het volgnummer, uitgevoerd in fluorescerende inkt, waardoor fraude onder UV-licht snel door de mand valt. Verder bevat de bon een watermerk. Behalve particulieren behoren ook bedrijven tot de potentiële afnemers van de Kadobonnen. Zo heeft het bekende postorderbedrijf Wehkamp tweeduizend bonnen van vijf gulden besteld, ten einde deze als proef te gebruiken om degenen die een catalogus in huis hebben aan te moedigen alsnog iets te bestellen. Verder kan een Shell station de Kadobon uiteraard gebruiken als actiemiddel. De introductie van de Shell Kadobon maakt deel uit van de zogenaamde paraplu-campagne. Deze bestaat verder uit de deelname aan de 1.2.3.-actie, de introductie van de 24-uur stations, de hernieuwde aandacht voor ASD in de benzine en nog enkele zaken die zullen komen.

Eendracht-winnaars

Maar liefst 42 aanmeldingen kregen we binnen voor de verloting van de twee kooien op de 'Eendracht'. Een absoluut record, maar waarschijnlijk ligt dit aan de gunstige periode waarin de reis plaatsvindt (2-12 augustus a.s.). Vrijwel alle scholen zijn dan nog gesloten vanwege de zomervakantie.

Zo'n aantal gegadigden brengt natuurlijk wel met zich mee dat het loterij-element groter wordt. Toch konden maar twee jongeren de gelukkige winnaars worden van deze fantastische reis. Op 26 maart jl. werd, onder het toezicht oog van de Ondernemingsraad, de trekking verricht. Als winnaars van de gratis reis kwamen uit de bus: **Clara Pietersen**, dochter van gepensioneerd

hoofdwerktuigkundige C. Pietersen en **Martin Doorn**, zoon van walmedewerker N. J. Doorn

Na de trekking hebben we iedereen zo spoedig mogelijk ingelicht, de winnaars, maar ook de verliezers, die dan nog andere plannen konden maken voor de geplande periode. Vreugde bij de winnaars, teleurstelling bij degenen die dit jaar 'aan de wal blijven staan'. Maar wie niet waagt, die niet wint! Iedereen maakt ten slotte een kans, de winnaars van deze reis dachten misschien ook 'ik win toch niet'.

Onze felicitaties voor Clara en Martin en . . . wij zijn erg benieuwd naar hun ervaringen op de 'Eendracht'.



Geboren:

19.03: Marijke Carla dochter van G. Mensing, 3e stm. en Mw. H. Mensing Lümer;
16.03: Inge dochter van A. van der Ster, 3e wtk, en Mw. E. M. M. van der Ster-Witte;

Aflossingen

roff.: H. K. Tuinman, J. W. Hendricks, A. J. Rietveld, W. Schelling, S. Bierlee, J. J. Langeree, C. M. Smits, A. Pijpers, R. van den Berg, J. Hofstee, H. E. Haalmeyer;
gezagv.: P. R. Brunet de Rochebrune, W. Croes, P. Hoogesteger, R. Knol, J. Priest, B. Ritman, H. van Slegtenhorst, A. C. Weide, H. Wijnberg;
1e stm.: R. Agema, J. P. J. M. Cobelens, A. L. M. van Dun, G. L. A. Martens, F. B. Schroder, S. Termeer, T. H. Tromp;
2e stm.: S. S. Abma, E. M. M. van den Bosch, P. A. D. Bouwman, D. Dankart, J. Jongeneel, H. J. Lenstra, H. den Ouden, B. M. Stubbe, P. A. Vermolen;
3e stm.: W. van Dijk, L. van den Ende, G. E. H. Gerritsen, E. J. D. de Leeuw, H. Oudenes, A. W. F. Pera, R. Rodenburg;
4e stm.: G. Y. Bouma, G. H. Reitsema, M. Zoethout;
hwtk.: K. L. J. Aertssen, A. Bax, C. H. J. van Dijk, A. Modderman, L. J. van Onselen, J. L. van der Rijnt, A. J. G. Weitzel;
2e wtk.: J. D. Compiet, R. H. de Haan, F. C. Koens, J. H. E. Nijhuis, F. de Roos, A. van Rijswijk, F. J. van der Vorm;
3e wtk.: J. L. B. de Bruin, H. E. Daniels, G. J. Harlaar, A. J. Leget,

J. H. van Leuven, P. A. van Splunter, O. Wink;
4e wtk.: F. C. Boer, E. Boeve, P. J. M. Heyns, E. van der Holst, J. Lijkelema, D. Struyk Jr.;
5e wtk.: W. A. Abbas, M. Boersma, R. H. J. Bos, P. Drewes, T. de Graaf, D. J. Haazebroek, P. J. Hanemaayer, D. Hemstra, A. F. den Hengst, P. Kees, H. T. J. Meyer, J. C. Paul, P. A. B. Sniijders, E. J. M. Trimbach, H. van Weenen;
wtkl.: J. M. Slot;
vrn.: P. van der Toorn;
vakl.: G. A. Vermeer;
wass.: G. J. C. Dudink, J. de Gans, J. Pronk;
saw.: J. Booy, G. Buys, M. J. Heiligers, P. de Jong, F. Kromjongh, C. H. Moerkerk, R. E. Riedewald, J. H. T. M. Vissers;
asaw.: J. Dijkstra, J. A. H. Eykelenberg, R. de Jong, B. R. M. Metzelaar, J. Mol, C. J. Otto, F. Smagge, P. Y. van Sluisdam, R. H. G. Smeysters;
asv.: L. J. Afink, A. de Baat, J. Brederveld, W. P. L. Broers, G. H. Clever, J. J. F. M. Coppelmans, J. R. van Engel, M. H. Grootveld, J. Jager, F. G. M. van Kleef, R. W. A. van Loon, H. Noordam, A. R. Oosterhof, A. Pervoost, F. T. M. Pizarowitz, K. G. J. Schefferlie C. Vogelenzang, R. Vijlbrief, D. A. C. Wink;
aasv.: R. Engelsman, A. van Eysden, H. C. J. van Laarhoven;
hovo.: A. G. Freeth, G. H. H. Lammers, W. A. van Noort, J. Roosenburg;
kok.: W. N. Top;
akok.: P. J. J. Burger, P. T. Post;
bed.: A. Barendse, J. M. M. Behle, M. Bouwkamp, C. J. A. W. M. Jakobsson-Buenen, J. Havenga, H. H. P. van Koppen, M. de Vrijer;
hbed.: J. Breyer, A. R. Tanasale;
jaw.: H. Bootjes, A. J. Lankhof, J. L. G. van der Loop, A. van Maanen, H. W. Muller, K. Roelvink, J. P. Snels, R. Verberne.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
roff. G. K. Wouters, 2e stm. K. T. Wiegert Jr., 3e stm. E. E. de Rijcke, 4e stm. R. de Leur, 5e wtk. A. B. M. Bokkers, wass. R. M. Nelson
m.s. 'Acila'
roff. C. P. Verschoor, *gezagv.* P. Cammel, 1e stm. A. Vlaar, 3e stm. G. Mensing, 5e wtk. D. W. van Heyst, G. Ipremburg
m.s. 'Acmaea'
roff. J. van der Linden, *wnd.* 1e stm. L. A. H. Vader, *wnd.* 2e stm. J. de Boer, 2e wtk. J. H. Burger, 3e wtk. P. D. Koudenburg, 4e wtk. M. J. Hoekman, 5e wtk. H. J. P. M. van Pinxteren, wass. A. O. Koetje, L. Kruik
m.s. 'Caurica'
hwtk. F. Bakker, 2e wtk. J. A. de Groot, *asv.* J. H. Spaans, *hbed.* D. Seip
m.s. 'Cinulia'
2e stm. D. A. L. Hitz, 3e wtk. N. P. Dekker
m.s. 'Dallia'
roff. A. A. M. Lapidaire, 1e stm. H. van Popta, 2e stm. A. Leffers, 3e stm. D. F. A. Maljers, 5e wtk. J. B. A. Heerbaart
m.s. 'Daphne'
hwtk. P. A. Ankerman, 5e wtk. A. C. Kleijn, M. Punter, *saw.* J. Bovenkerk, P. J. M. van Dillen, E. P. Kesauly, P. Luyten, *kok* T. de Vos, *bed.* A. Cumming, *jaw.* R. van Arkel, J. G. C. van Delft, R. van Geyswijk, M. I. G. Hervy, R. B. Popken, C. van der Stoep, R. H. Telder, E. J. S. Weber
m.s. 'Diadema'
1e stm. J. van Ruiven, 2e stm. F. van Bommel, 4e stm. P. H. Stegeman, 5e wtk. P. J. Veldhuizen
m.s. 'Felania'
2e stm. M. M. Scheele, 4e wtk. R.

J. Verspoor, asv. M. Kumentas, R. W. van Rooyen
m.s. 'Felipes'
 wnd. 2e stm. K. Winters, 2e wtk. H. Japin, asv. P. den Hamer, W. H. Klein, aasv. S. G. Hoedjes, R. A. van de Sande, jaw P. W. Buhler, A. den Hartog, F. van der Werff
m.s. 'Ficus'
 roff. H. J. van Leeuwen, gezagv. W. Bosma, 3e stm. A. R. Pieters Graafland, 2e wtk. E. Dallinga, 3e wtk. K. Elshout, 4e wtk. P. F. van Gent, asaw. R. A. J. W. Coppens, J. M. Vermeulen, asv. A. J. de Gooyer, J. W. P. Grommen, D. Rovers, H. de Vries, hovo. W. C. Kapper, bed. G. M. Kaandorp, H. Wezenaar, hbed. F. P. Lommerse
m.s. 'Flammulina'
 gezagv. M. de Graaf, wnd. 3e stm. J. van der Ster, asv. R. van Buuren, E. R. van Engel, aasv. H. S. Elia, kok I. C. van Gend, bed. P. J. Geenen, J. Wilhelm
m.s. 'Fossarina'
 gezagv. A. J. Bloem, hwtk. W. Muis
m.s. 'Fossarus'
 gezagv. J. van der Zouwen, hwtk. J. L. 't Mannetje, 2e wtk. E. S. Petrusma, 3e wtk. F. W. Mooiweer, asaw. R. Mammen, asv. J. J. van Hulst, G. J. H. Muilenburg, K. van der Sluis, aasv. R. J. Dekker, J. B. W. F. Jansen, hovo. J. R. L. van Toornburg, hbed. D. J. Bakker
m.s. 'Fulgur'
 2e stm. J. B. Winkelhuis, 2e wtk. J. Klemann, aasv. H. van der Laaken, A. Valkeneer, bed. J. L. Vos, hbed. H. Moes
m.s. 'Fusus'
 hwtk. W. J. Meuldijk, asv. P. M. Hendriks, H. Kammenga, aasv. G. Henderikse, R. E. Hubbard
s.s. 'Kylis'
 roff. M. K. Bierlee, hwtk. O. A. van der Want, 4e wtk. R. J. Mooring
s.s. 'Laconica'
 roff. N. Eijlers, gezagv. R. Jousma, 3e stm. B. de Roos

Nieuwkamp, hwtk. C. G. Pusch, 2e wtk. J. M. van de Wal, hovo. J. L. Menger
s.s. 'Latia'
 3e wtk. J. J. F. Govers
s.s. 'Laturus'
 2e stm. A. Breevaart, 3e stm. H. Ammerlaan
s.s. 'Lepton'
 vrm. T. H. van Vlijmen, vakt. L. A. T. Blankemeyer, saw. D. A. Emanuels, P. C. Groen, H. Sandifort, L. J. Verburg
m.s. 'Niso'
 2e stm. N. J. C. M. van der Palen, 4e stm. H. Ris, hwtk. C. P. de Waard, 5e wtk. G. T. Ligtenberg, vrm. M. Nieto Dacosta, vakt. J. Crespo Fontenla, saw. F. Costas Parceró, R. Martínez Andrade, M. L. Rodríguez Vieitez, J. Rodríguez Cabral, G. Suárez Tajés, kok A. Lorenzo Miguez, bed. A. Dieguez García, J. E. Pineiro Martínez, hbed. F. Dieguez García
s.s. 'Ondina'
 roff. J. Verduyn, 3e stm. J. Hooghiem, 3e wtk. P. Naaktgeboren, wass. G. A. Cornelissen
s.s. 'Onoba'
 roff. H. W. Hogeweg, gezagv. J. S. Schregardus, 1e stm. W. van der Meulen, 2e wtk. J. Smid, H. Tesink, hovo. W. E. M. van Lieshout
m.s. 'Tagelus'
 roff. P. W. Veygen, gezagv. C. P. Donken, 1e stm. R. W. Overdijkink, hwtk. C. de Witte
s.s. 'Vitrea'
 roff. J. H. ter Horst, 3e stm. W. M. Ritter, hwtk. L. Buitenkant, 4e wtk. K. G. Visser, 5e wtk. W. R. H. van der Meer
s.s. 'Zafra'
 gezagv. J. Bosman, 4e wtk. R. van der Heide Jr., E. R. J. van der Sleen
s.s. 'Zaria'
 gezagv. L. J. Hirs, 1e stm. A. J. de Kraker, 4e stm. K. R. Feddes, 5e wtk. M. J. E. van den Broek

Uit dienst getreden:

3e wtk.: E. Meyer;
 4e wtk.: A. W. J. Beunis;
 5e wtk.: J. W. van Bodegraven;
 sch. vakman 1: R. Stuifzand;
 alg. sch. vakman: M. A. Oosterhof, R. J. A. Lempereur, J. H. Oosterhof;
 aank. sch. vakman: R. Spiering, G. W. Specht;
 jongen a/w: H. W. Muller, A. J. Lankhof, R. Verberne, J. P. Snels, K. Roelvink, A. van Maanen, J. L. G. van der Loop, H. Boontjes;

Overplaatsing:

1 stm.: H. Slot - N.A.M.;
 3e wtk.: G. W. Goethals - S.N.R.;
 4e wtk.: P. P. van der Wilt - S.N.R.;
 4e wtk.: J. E. de Fretes - S.N.R.;
 5e wtk.: A. C. J. J. van Unen - N.A.M.;

Met pensioen:

gezagv.: H. J. Allaart, W. Croes;
 hfd.wtk.: H. Blaauw, C. J. Vermeulen;
 2e wtk.: A. de Jong;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: H. van Popta - Curaçao Oil Terminal;
 1e stm.: J. Wassenaar - Shell Sarawak;

Tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: J. W. van Putten - Shell Expro;

Terug van militaire dienst:

4e stm.: H. W. Kapma;

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: W. M. Ritter;
 2e Stuurman G.H.V.-th.: P. N. M. Ros, M. van der Woud;
 'B': P. J. Hanemaayer, P. H. van der Meulen;

Onze vlootjubilaris:



W. G. Meuleman;
 hoofdvoeding;
 10 jaar op
 01.06.1984;



Jubilea

A. Ziere - DFF/5
 10 jaar op
 01.06.1984



C. G. M. van Schuppen - DFMO/7
 25 jaar op
 03.06.1984

NIET GAUW TE VERGETEN

De tegenwoordige wetenschappelijk-geschoolde mens meent vaak dat er een grote scheiding is tussen stof en geest. Toch is deze minder groot dan wordt aangenomen. Als goed voorbeeld kunnen wij hiervoor een kunstwerk nemen, waarbij de materie zo doordrongen is van de geest van de kunstenaar, dat het geheel voor de toeschouwer gaat spreken. Daar ook het bewustzijn van een mens bepaald wordt door de positie van deze mens in zijn samenleving, is het begrijpelijk dat voor een zeeman een schip meestal geen dood ding is. Speciaal indien men lange jaren op hetzelfde schip vaart. Men beleeft dat samen en wordt gezamenlijk ouder.

Ongelijke strijd

Mijn eerste kennismaking met de 'Lepton' dateert van ruim 4 jaar geleden en daarna heb ik bijna constant op dit schip gevaren. Eens het 'parade paardje' van onze maatschappij, zoals daarvoor o.a. de 'Macoma', 'Vasum', 'Taria' en 'Tibia'. Bestemd voor een normale vaart rond de 'Kaap', doch gedoemd om met verminderde vaart traag over de Oceanen te drijven van haven tot haven. Dit wegens de slechte economische situatie in de scheepvaart.

De 'maidenvoyage' van de 'Lepton' begon al onfortuinlijk door een economiser brand, waarna ze meteen werd opgelegd te Brunei Bay. Ook toen ze een paar jaar later weer in de vaart werd genomen bleef het een schip met problemen.

Betere tijden braken voor haar aan toen onze maatschappij besloot tot het aanstellen van een vaste scheepsbezetting. Met veel inzet begon

de 'Lepton' toen langzamerhand beter te functioneren, echter wel tegen de achtergrond van een steeds slechter wordende wereldeconomie. Deze ongelijke strijd werd verbeterd gestreden en lange tijd was er hoop om het schip in de vaart te kunnen houden. Echter, de tekenen worden steeds duidelijker dat ze uiteindelijk toch weer zal worden opgelegd, nu in een Noorse fjord.

Volle kracht

Geleidelijk aan begon ook het vaarpatroon te veranderen en in haar nadagen werd ze ingezet in de kustvaart van Noordwest Europa. Dit vereiste aanpassing want ondanks haar grootte en vaak diepgeladen zijn, moest toch door zeer nauwe vaarwaters worden genavigeerd om aan de vervoersopdracht te voldoen! Gedurende deze periode werd regelmatig vertraging ondervonden vanwege slecht weer. Ook gebeurde het dat loodsdiensdiensten waren gestaakt of dat sleepboten niet krachtig genoeg waren om bij storm deze grote schepen veilig te kunnen assisteren. Als gevolg van zo'n vertraging kregen we plotseling orders

een reis te gaan maken van Liverpool naar de Shetland Islands en wel op volle kracht.

Het was in al die jaren nog niet voorgekomen dat voor langere tijd 'full speed' kon worden gevaren. En zo vertrok de 'Lepton' dan (in ballast) van de SBM te Anglesey naar Sullom Voe. Met een harde zuidenwind stoven we de Ierse Zee in met een grote witte snor voor de boeg. Het leek wel of het schip tot een eigen leven kwam en wilde laten zien waartoe ze nog in staat was, om zodoende wellicht aan haar noodlot van opleggen te ontkomen. Terwijl het weer steeds slechter werd, begon de 'Lepton' sneller en sneller te lopen, zodat tegen het einde van de middag de log al bijna 18 mijl per uur aangaf.

Vliegende Hollander

Zaterdagavond de 21e januari 1984 zal Schotland nog lang heugen, want het werd een nacht van noodweer met sneeuwstormen en verkeerschaos. En midden in dit noodweer vlogen wij met een twintigmijls vaart dwars door de 'Little Minch', als een enorme 'Vliegende Hollander', af en toe twintig graden opsturende om op koers te blijven. Door de nauwte van het vaarwater en de wind met orkaanstoten dwars-in was het niet raadzaam om vaart te minderen daar de kans bestond dat geen stuur kon worden gehouden.

In de sneeuwbuien viel af en toe het zicht wat weg, maar gelukkig was er weinig scheepvaart. Horen en zien verging je van de wind en het leek wel of alle weergoden met een dolgedraaide heksendans bezig waren rond het stuurhuis.

Echter, als een trouw renpaard spurte de 'Lepton', nauwkeurig luisterend naar haar roer, op haar bestemming af. Werkelijk een nacht om niet gauw te vergeten!

J. de Jong

