

SCHEEP



TECHNIKA

24e jaargang
nummer 9
mei 1985



SCHEEP



ENNIKA

24e jaargang
nummer 9
mei 1985



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 9
mei 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

D.R.-verslag	4
'Acila' en 'Fosserina' kregen veiligheidstrofes	6
'Lepton' sluit tijdperk af	8
Uitspraak Reed voor de Scheepvaart	11
Jillis van Duuren: Scheepsbouwer in optima forma(at)	12
Nieuws van de nieuwbouw	14
Schoon Schip	17
Personalia	18
Piet Driessen met pensioen	20

Afscheid gaat nemen



J. G. van de Weijer - DFP/3
Afscheidsreceptie op vrijdag 10 mei 1985 om 16.30 uur in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Van de Weijer de hand ten afscheid wil drukken is van harte welkom.

Mededeling

Per 1 mei 1985 is de heer A. Vasbinder, chef sectie DFP/3 'Gages en Administratie Vlootpersoneel' overgeplaatst naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. Tot zijn opvolger is benoemd de heer P. G. J. C. van Rijn die reeds in genoemde sectie werkzaam was.

Vakantie- en reis/ongevallenverzekering

In verband met het komende vakantie seizoen vragen de besturen van het OMS/SMS 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 lid niet elders is verzekerd – slechts plaatsvinden op basis van korresponderende 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.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2242	13.3.85	Sociale Verzekeringen
2243	19.3.85	Meevaren veiligheids-officieren
2244	19.3.85	Verkoop 'Lepton' (PCOR)
2245	22.3.85	Safety gram 11 (PCOR)
2246	25.3.85	Verkoop 'Abida' (PCOR)
2247	28.3.85	Gages (PCOR)
2248	29.3.85	Aanstellingen (PCOR)
2249	29.3.85	Koersen (PCOR)
2250	03.4.85	Ongevallenrapportage (PCOR)
2251	09.4.85	Gages vlootpersoneel
2252	10.4.85	Verkoop 'Onoba' (PCOR)

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.

S.M.S. Afdeling Rotterdam

Uitnodiging tot het bijwonen van de Jaarlijkse Ledenvergadering op vrijdag 10 mei 1985 in de P.R.-zaal, 2e etage van het gebouw Hofplein te Rotterdam, aanvang 16.00 uur.

Agenda:

1. Opening en ingekomen stukken.
2. Notulen van de jaarvergadering van 25 april 1984
3. Verkiezingen.
4. Bestuursmededelingen: gang van zaken in 1984, vooruitzichten 1985.
5. Rondvraag en sluiting.

Toelichting bij punt 3:
In verband met de overplaatsing van de heer S. P. R. van Heck wordt zijn lidmaatschap van de ledenraad beëindigd. Het afdelingsbestuur stelt voor om in zijn plaats te benoemen de heer G. Okkerse. Voor het afdelingsbestuur zijn volgens het rooster van aftreden K. Visser en Mw. F. A. Zijlstra aan de beurt om af te treden. Zij stellen zich herkiesbaar voor de volgende periode. Voor de ledenraad zijn Mw. M. J. Kors, K. Visser en Mw. F. A. Zijlstra aan de beurt om af te treden. Zij stellen zich herkiesbaar voor de volgende periode. Conform de statutaire bepalingen dienen tegenkandidaten tegen de hierboven voorgestelde kandidaten uiterlijk 8 dagen voor de ledenvergadering te zijn aangemeld op bij het bestuur in te dienen lijsten, ondertekend door ten minste vijftien leden. Deze lijsten moeten vergezeld gaan van een verklaring van iedere tegenkandidaat dat hij/zij de kandidatuur aanvaardt.

Bij de voorplaat

De eerste LR voor onze maatschappij, de 'Solaris', aan de afbouwkeade van de Hyundai-werf in Ulsan. Meer over de nieuwbouw op pag. 14 e.v.

Twee schepen verkocht

Op 13 maart 1985 is het s.s. 'Lepton' voor sloop verkocht aan de Hyundai Corporation in Korea. Het schip werd in 1975 gebouwd bij Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij in Rozenburg en heeft een draagvermogen van 318.006 ton. ▶

Ook voor de 'Abida' is een eind gekomen aan een 27-jarige carrière. Het 19.226 ton draagvermogen metende schip, in 1958 gebouwd bij Scheepswerf en Machinefabriek P. Smit te Rotterdam, is verkocht aan de Euro Atlantic Shipping Corporation te Monrovia. Begin april is de 'Abida' in Pakistan aangekomen om aldaar te worden gesloopt. ▶



Indienen rekeningen OMS/SMS

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

Mededelingen van het Bestuur van het Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Op donderdag 30 mei 1985 zal een Algemene Ledenvergadering worden gehouden, aanvang 14.30 uur in de P.R.-zaal van het Shell Gebouw te Rotterdam.

De agenda voor deze vergadering luidt:

1. Opening
2. Notulen van de Algemene Ledenvergadering van 17 mei 1984
3. Mededelingen
4. Jaarverslag 1984
5. Benoeming bestuursleden
Door respectievelijk pensionering/overlijden is het bestuurslidmaatschap van de heren A. Fennema en W. G. Schinkelshoek beëindigd. Conform artikel 5, lid 3 van de Statuten, heeft het Hoofdbestuur van het S.M.S. de heren F. Drijver en H. G. Müller voorgedragen voor benoeming als bestuurslid.

6. Rondvraag
7. Sluiting

De leden die deze vergadering wensen bij te wonen worden verzocht de administratie van het Fonds hiervan schriftelijk in kennis te stellen. Aan hen zullen dan de vergaderstukken worden toegestuurd. De leden die deze vergadering niet zullen bijwonen kunnen de administratie van het Fonds om toezending van het Jaarverslag 1984 vragen.

N.B. Conform de statutaire bepalingen dienen tegenkandidaten tegen de hierboven onder 5 voorgestelde kandidaten uiterlijk acht dagen voor de Algemene Ledenvergadering te zijn aangemeld op bij het Bestuur in te dienen lijsten, ondertekend door tenminste vijftien leden. Deze lijsten moeten vergezeld gaan van een verklaring van iedere

tegenkandidaat dat hij/zij de kandidatuur aanvaardt.

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

In de op 11 april 1985 gehouden Hoofdbestuursvergadering is het Jaarverslag 1984 vastgesteld. Leden die dit verslag wensen te ontvangen kunnen dit schriftelijk aanvragen bij de administratie van het Fonds.

Mededeling van het bestuur SMS/OMS

De heer E. van der Gaag, Hoofd Administratie van het Sociaal Medisch Steunfonds, zal op 1 november 1985 de dienst verlaten in verband met zijn pensionering. Hij zal worden opgevolgd door de heer J. A. M. Jeurissen, die met ingang van 1 mei 1985 van Shell Nederland Verkoopmaatschappij naar het SMS is overgeplaatst.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

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

(010) 130956

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

(010) 130957

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

(010) 130958

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

O.R.-VERSLAG



Shell Tankers B.V.

Precies een maand nadat de bestuurder in een extra overlegvergadering aan de O.R. advies had gevraagd over de voorgenomen verkoop van de 'Abida' zag hij zich genooddacht wederom de raad te benaderen. Thans ging het om de 'Onoba', een schip van 1962 waarvan, in verband met plotseling optredende staal-technische mankementen, de daaruit voortvloeiende hoge kosten van reparatie en de slechte marktsituatie een verdere exploitatie aanzienlijke verliezen zou gaan opleveren.

Vandaar dat de O.R. op 4 april jl. bijeenkwam om hierover onderling en met de heer Busker van gedachten te wisselen om vervolgens tot een advies te komen. Maar voorafgaande aan de behandeling van deze adviesaanvraag kwam een ander belangrijk onderwerp ter sprake.

Veiligheid

'Het jaar 1985 had voor wat betreft de veiligheid een minder goede start als het voorafgaande jaar', aldus de bestuurder. Hij doelde daarmee op het aantal tot nu toe gerapporteerde OMA's. De aard van de ongevallen toont overduidelijk de juistheid aan van de uit 1983 daterende stelling dat alle ongevallen kunnen worden vermeden. De bestuurder was van mening dat een frequency-rate van 'o' eens een haalbare kaart moet zijn. 'Dat er dit jaar 2 OMA's van een dokkend schip werden ontvangen houdt wellicht verband met andere omstandigheden ten opzichte van een varend schip maar er moet in zulke gevallen een stukje extra voorzorg worden ingebouwd'. De bestuurder benadrukte verder dat hetgeen de maatschappij doet op het gebied van de veiligheid vooral is gericht op voorkoming van persoonlijk leed en ongerief van haar werknemers!

Adviesaanvraag verkoop 'Onoba'

Een week voordat de overlegvergadering plaatsvond had de bestuurder aan de O.R. schriftelijk de adviesaanvraag ingediend

- *Veiligheid*
- *Adviesaanvraag verkoop 'Onoba'*
- *Vervroegde pensioneringen*
- *Walorganisatie*

waarin de redenen die het afstoten van de 'Onoba' actueel maken werden uiteengezet. Tot augustus 1985 loopt voor dit schip een tijdcharter met een Braziliaanse maatschappij. Een charter dat weliswaar niet kostendekkend was, maar het schip in ieder geval tot augustus emplooi gaf.

Helaas is onlangs schade in de tanks geconstateerd. Na het uitvoeren van een reisreparatie zijn wederom scheuren ontstaan, ditmaal in belangrijke langverbanden en uit een onderzoek is gebleken dat een afdoende staalvernieuwing rond één miljoen gulden zal gaan kosten. Een bijkomend probleem, vormt de geconstateerde tincorrosie in de lagers van de hoofdandwielkast. Alles bij elkaar genomen, de leeftijd van het schip, de uiterst zwakke vrachtenmarkt en de hoge kosten die moeten worden gemaakt om de 'Onoba' weer redelijk operationeel betrouwbaar te maken, hebben geleid tot een adviesaanvraag aan de O.R. om tot verkoop over te gaan.

Tijdens de overlegvergadering had de bestuurder weinig aan deze schriftelijk gegeven informatie toe te voegen. De feiten liggen er. Alleen vulde hij nog aan dat het vervroegd uit charter nemen niet tot gevolg zal hebben dat aan de charteraar boete betaald moet worden. De leden van de raad hebben met behulp van de ontvangen informatie van de bestuurder en de Commissie Financieel en Economisch Beleid, tevens aangevuld met de expertise van een aantal aanwezige O.R.-leden onderling diepgaand

gesproken over de situatie rond de 'Onoba'. Het blijft altijd een pijnlijke zaak om tot een besluit te komen over de verkoop van een vlooteenheid. Er konden echter geen alternatieven worden gevonden. Technisch is het schip 'op' en het zou onder de gegeven omstandigheden onverstandig zijn de 'Onoba' in de vaart te houden.

Vrijwel unaniem kwamen de leden tot het volgende advies aan de bestuurder:

'De Ondernemingsraad, in vergadering bijeen op 4 april 1985, heeft inzake de adviesaanvraag van de bestuurder voor de verkoop van het s.s. 'Onoba' het volgende besluit genomen: De ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. heeft goede notie genomen van de haar verstrekte informatie over de staaltechnische conditie van het schip, de geconstateerde tincorrosie aan de lagers van de tandwielkast en de kosten om deze gebreken eventueel te herstellen. Dit om voorlopig te kunnen voldoen aan de classificatie-eisen. Gezien de onmogelijkheid om, zelfs na reparatie, een kostendekkend charter te verkrijgen, kan vanuit deze situatie geen andere mogelijkheid worden gezien dan positief te reageren op deze advies-aanvraag om de nodige stappen voor de verkoop te nemen. De ondernemingsraad is van mening dat het afstoten van het s.s. 'Onoba' door middel van verkoop voor de sloop dient te geschieden.'

Aanwezig tijdens de vergadering op 4 april jl. waren:

Groep A

Jan Alsmā
Jolle de Jong
Dolf Mittelmeyer
Simon Neeleman
Frank Vergroesen
Bert Zwiers

Groep B

Rupert Huysers
Arie v. d. Windt

Groep C

Jarig Molenaar
Joop Ouwens
Peter Poot
Henk Steenstra



De bestuurder toonde zich erkentelijk voor het uitgebrachte advies. 'Het is bepaald geen vreugdevol onderwerp maar we moeten realistisch blijven bij het afstoten van een schip van die leeftijd'. Hij zal de nodige stappen tot verkoop nemen en de O.R. op de hoogte houden van de ontwikkelingen dienaangaande.

Vervroegde pensioneringen

Naar aanleiding van een vraag van de zijde van Jan Alisma over de door de maatschappij gehanteerde regeling bij vervroegde pensionering ontspon zich een levendige discussie. Zeer begrijpelijk want vooral voor de oudere vloot- en walmedewerkers is dit een onderwerp van groot belang. De gehele pensioenmaterie is voor velen een moeilijke en zeer gecompliceerde zaak. Binnenkort hoopt het Snell Pensioenfonds een brochure het licht te doen zien, waarin op niet te ingewikkelde wijze een uitleg wordt gegeven over het nieuwe pensioenreglement.

Uit Jan Alisma's woorden bleek dat er collega's zijn die wel eerder dan de officieel vastgestelde datum met pensioen zouden willen gaan maar aarzelen dit kenbaar te maken bij de maatschappij, omdat ze veronderstellen dat er verschil is tussen een regeling bij pensionering op eigen verzoek en die welke geldt indien vervroegde pensionering door de maatschappij wordt aangeboden.

De bestuurder antwoordde daarop dat deze veronderstelling pertinent onjuist is.

De heer Van Dalen, die zoals gebruikelijk als adviseur van de bestuurder bij de overlegvergadering aanwezig was, ging hierop wat nader in. 'Er bestaat **geen** verschil tussen een eventueel aanbod door de maatschappij gedaan en de regeling die op eigen verzoek kan worden getroffen. Zowel voor vloot- als walmedewerkers vindt de berekening plaats volgens STBV-richtlijnen'.

Van Dalen stelde expliciet dat werknemers die vóór de voor hen geldende pensioendatum de dienst van de maatschappij willen verlaten en dit kenbaar maken beslist geen 'zwart kruisje' achter hun naam krijgen. 'Het staat een ieder vrij naar de mogelijkheden te informeren'.

Overigens zei Van Dalen dat er bij STBV geen sprake is van overtolligheid in die zin dat er mensen gedwongen weg zouden **moeten**.

Walorganisatie

Tijdens de tweede overlegvergadering die dag, 's middags, vroeg Peter Poot hoe het stond met een eventuele wal-reorganisatie.

De bestuurder antwoordde dat hij zojuist een gesprek over dit onderwerp had gehad met de afdelingschefs. In de diverse walsecties is uitgebreid gesproken over de samenstelling en de werkzaamheden van de toekomstige walorganisatie, gelet op de afnemende vlootsterkte. 'Er zijn veel reacties gekomen en deze worden thans uitgewerkt', aldus de bestuurder. Het ligt in

de bedoeling dat over een maand of twee een algemeen stuk zal zijn geproduceerd. Daarna zal worden aangegeven welke kant we op zullen gaan'.

Er wordt uitgegaan van twee scenario's: een organisatie met 'aanzienlijk minder franje' maar met handhaving van zekere 'Shell-standaards en normen' en een organisatie waar de werkzaamheden en het service-niveau tot een absoluut – maar aanvaardbaar – minimum zal worden teruggebracht.

De bestuurder vertelde dat de gevoerde gesprekken tussen de walmedewerkers 'veel van de werkvloer heeft losgewoeld'. Hij was verheugd over de spontane wijze waarop de bijdragen waren geleverd. Zodra iets concreets bekend is zal de O.R. nader worden geïnformeerd.

Bijscholing tot semi-geïntegreerd officier

Tot slot van de overlegvergadering werd geruime tijd gediscussieerd over het bijscholings-project. Binnenkort zullen de opleidingen van start gaan en hiervoor gaat deze week een brief uit aan alle officieren. Helaas is er nog geen regeling betreffende de vaartijdeisen, omdat het tot dusver door de F.W.Z. ingenomen standpunt een voor de reders acceptabele regeling blokkeert. De bestuurder vond dit laatste een teleurstellende ontwikkeling. 'Maar we willen weer met de bond rond te tafel gaan zitten om verder te praten'.

'Acila' en 'Fossarina'

kregen veiligheidstrofee

Beide schepen voeren in 1984 OMA-vrij

De 'Acila' in Dubai

Van gezagvoerder H. K. Paauw ontvingen wij een verslag van de uitreiking van de veiligheidstrofee aan boord van de 'Acila'.

Plaats van handeling: Dubai. Datum: 23 februari 1985.

Mr. Richard Mann, general-manager van Shell Trading Middle East, was gevraagd de trofee uit te reiken. Het was de beloning voor schip en bemanning voor een jaar lang OMA-vrij varen. De uitreiking vond plaats tijdens de lunch. Een lunch die velen zich nog lang zullen herinneren. Het was volgens het verslag een maaltijd van 'topklasse hotelstandaard' en een van de laatste culinaire hoogstandjes van Hovo A. G. Freeth die ruim een week later van boord ging om van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

Na aankomst van het gezelschap van Shell Trading Middle East werd eerst onder het



nuttigen van een drankje kennisgemaakt. Het was goochelen met de beschikbare ruimte, maar het ging. Alle opvarenden waren daarbij aanwezig en de sfeer was zeer gezellig. Vervolgens werd de lunch op

Links gezagvoerder H. K. Paauw van de 'Acila' en rechts Richard Mann, general-manager van Shell Trading Middle East.

de tafels gezet. Zoals gezegd, een gigantische culinaire prestatie van Hovo Freeth en z'n mensen. Maar alvorens aan tafel te gaan kwam het grote moment en per slot van rekening de aanleiding van de bijeenkomst; de uitreiking van de Veiligheidstrofee 1984. In een treffende speech vertelde Mr. Mann wat er al zo wordt gedaan om de veiligheid aan boord te bevorderen en het succes dat tot nu toe al is bereikt. Een sprekend voorbeeld hoe het moet is in dit geval ook de 'Acila'. Dank zij de inspanningen van de officieren en de Indonesische bemanningsleden is dit mooie resultaat uit de bus gekomen. De spreker hoopte dat het schip ook over 1985 de trofee zal mogen ontvangen. Erg leuk daarbij was dat hij z'n toespraak ook voor een deel in de Indonesische taal deed. Nadat de trofee aan de gezagvoerder was overhandigd bood Mr. Mann nog een prachtig geschenk aan. Een model in zilver – op standaard – van een Arabische jonk,





een zg. dhow. Het kleinood werd in grote dank aanvaard en zal een geschikte plaats krijgen aan boord. Na het uitbrengen van een toast werd de 'rijststoven' op één der tafels als eerste aangesneden door Mr. Mann en zijn echtgenote. Er waren zowel Indonesische als Europese gerechten. In ieder gerecht stond een uit aardappel gesneden klomp met een Hollandse vlag en de naam. Volgens het verslag van de gezagvoerder was het gehele evenement werkelijk grandioos. Tegen vier uur gingen de gasten weer van boord na bedankjes over en weer te hebben gewisseld. Het was een zeer geslaagde middag maar het allerbelangrijkste die dag was geweest dat de 'Acila' de veiligheidstrofee in ontvangst mocht nemen.

En de 'Fossarina' in Guyama

Bijna een maand later overhandigde Mr. Wood, general-manager van Phillips Puerto Rico Core Inc. de veiligheidstrofee 1984 aan de gezagvoerder van de 'Fossarina'.

Dit gebeurde tijdens binnenliggen te Guyama. Het schip vaart in charter bij Phillips.

Gemiddeld zo'n drie keer per maand loopt de 'Fossarina' met een lading naphtha Puerto de las Mareas binnen. Deze haven ligt bij Guyama aan de Zuidkust van Puerto Rico. De aankomst is altijd een onopvallende gebeurtenis maar op de 22e maart was er iets bijzonders aan de hand.

Een ieder kon het zien: tegen het middaguur naderde het schip, geheel gepavoiseerd, de haveningang. Twee sleepboten voeren de 'Fossarina' tegemoet, maakten vervolgens vast en brachten de diepliggende tanker naar de steiger van Phillips. Slechts enkele mensen aan de wal wisten de reden van al die vlaggen maar kort daarop werd bekend dat het schip die dag de Shell-Tankers veiligheidstrofee 1984 zou krijgen. Dat was de aanleiding voor de uitbundigheid. De 'Fossarina' had de trofee verdiend als blijk van erkentelijkheid voor schip en bemanning voor een jaar lang OMA-vrij varen.

Kort na het invallen van de duisternis kwam een hele rij genodigden naar het schip. Zij hadden gehoor gegeven aan de uitnodiging om aan boord getuige te zijn van de officiële uitreiking van de trofee om daarna gezamenlijk nog een poosje gezellig bijeen te blijven.

Behalve de genoemde Mr. Wood kwamen nog meer Phillips-functionarissen aan boord, de heren Alberto M. Sola, supply and transportation superintendent en Victor M. Reyes, marine transportation coördinator. Zij werden vergezeld door hun dames. Verder nog enkele mensen van het agentschap Ayala Colon, executive vice-president Hernan F. Ayala Parsi en Enrique Sanchez Recio, op de 'Fossarina' beter bekend als 'kiko'. De rij werd compleet door o.a. personeelsleden

Overhandiging van de trofee door Mr. Wood, general-manager van Phillips Puerto Rico Core Inc. aan gezagvoerder C. P. Schoenmakers van de 'Fossarina'.

van de US Coast Guard en de firma Caribbean Petroleum Inspectors. Rond negen uur verstomden de gesprekken om Mr. Wood de gelegenheid te geven een paar woorden te zeggen. Hij werd ingeleid door gezagvoerder C. P. Schoenmakers. Mr. Wood vertelde dat, evenals dit bij Shell Tankers B.V. het geval is, ook bij Phillips veel wordt gedaan om de algehele en persoonlijke veiligheidsbeleving te stimuleren. Het resultaat daarvan is een vèrgaande daling van het aantal ongevallen. Hij wenste een ieder aan boord van de 'Fossarina' geluk met het bereikte resultaat en dankte de opvarenden voor hun inzet. Eveneens woorden van dank voor degenen die gedurende het afgelopen jaar op het schip hebben dienstgedaan. Daarna overhandigde hij de veiligheidstrofee aan de gezagvoerder met daarbij een tweetal Phillips maatschappijvlaggen. Vervolgens werden de glazen geheven om een toast uit te brengen op schip en bemanning. Na dit meer officiële gedeelte van de bijeenkomst bleef men nog een aantal uren gezellig bijeen en het was al na het middernachtelijk uur toen de laatste gasten van boord gingen.

'Lepton' sluit tijdperk af

Geen toekomst meer voor grote tankers

De 'Lepton' verkocht. De laatste grote tanker uit onze vloot op weg naar een Koreaanse sloophaven. Velen van ons zullen een ietwat onaangenaam zijn getroffen toen zij in maart jl. dit bericht onder ogen kregen. Binnen luttele maanden werden de drie laatste schepen boven de 200.000 ton draagvermogen uit onze vloot afgestoten: de 'Latia', de 'Laconica' en nu ook de 'Lepton'. Het tijdperk van de Very Large Crude Carriers (VLCC's) en Ultra Large Crude Carriers (ULCC's) is voor wat betreft Shell Tankers B.V. afgesloten. Definitief? Zoals de situatie nu is moet het antwoord hierop helaas 'ja' zijn. Het is wel zo goed als zeker dat er voor deze grote schepen geen toekomst meer is weggelegd. Binnen enkele jaren zullen slechts een paar dozijn tankschepen boven de 200.000 DWT de wereld herinneren aan een spectaculaire en evenzo dramatische periode uit de geschiedenis van de tankvaart.

In de rij

De wereldtankvaart heeft binnen een zeer korte tijd een pijlsnelle ontwikkeling doorgemaakt. In bijna een eeuw van een scheepje van 400 ton tot een gigant van 565.000 ton draagvermogen. Uit technisch oogpunt een prestatie van de eerste orde. Pas na 1965 ging de schaalvergroting spectaculaire vormen aannemen. Het bleek veel economischer om de olie in grote tot zeer grote schepen te gaan vervoeren. De traditionele 20.000-, 32.000- en 48.000-tonners uit de vijftiger en zestiger jaren waren daarvoor te duur geworden. Toen, na het uitbreken van de oorlog in het Midden Oosten de scheepvaart gedwongen werd rond Kaap de Goede Hoop te varen omdat het Suez Kanaal geblokkeerd was, kwam de schaalvergroting in een stroomversnelling terecht. Er volgde een massale wedloop op de scheepswerven. Vliegenvlug hadden deze hun bouwfaciliteiten aangepast aan de vraag naar steeds grotere tankschepen. Oliemaatschappijen en onafhankelijke reders stonden als het ware 'in de rij' om schepen te bestellen. Dat waren gouden tijden voor de werven die, na door de eerste aanloopverliezen te zijn gekomen, de vruchten gingen plukken van de bouw in serie van VLCC's en later ULCC's. Steeds meer reders stortten zich in het tankeravontuur, aangetrokken door de hoge charterprijzen. Bedrijven die zich nooit eerder met de tankvaart hadden beziggehouden verschenen ten tonele. De banken en andere financieringsmaatschappijen zagen geen enkel probleem om het benodigde kapitaal te verschaffen. Er was immers werk genoeg voor deze schepen? Gedurende de eerste jaren van de

tankerhousse verdienden de tankereigenaren fortuinen. De reders bovenaan de lijst van opdrachtgevers aan de werven zaten op rozen. Maar o wee als de oplevering van de bestelde tonnage pas na vijf of zes jaar kon plaatsvinden . . .

De eerste 200.000 tonner

Op 7 december 1966 kwam in Japan de 209.000 DWT metende 'Idemitsu Maru' gereed. De eerste tanker boven de 200.000 DWT ooit gebouwd. Het schip, één van de zeer weinige met de brug in de midscheeps, werd ingezet voor het vervoer van ruwe olie tussen de Arabische Golf en Japan. Een jaar later volgde een tweede gigant, de 'Bergehus' van 205.000 DWT en

eveneens van een Japanse werf afkomstig. Opdrachtgever was de in scheepvaartkringen overbekende Noorse reder Sigval Bergesen uit Stavanger. Hij was een pionier op het gebied van grote tankers en een overtuigd voorstander van het gebruik van dieselmotoren in plaats van stoomturbines als voortstuwing.

Gebouwde tankschepen boven 200.000 DWT

	aantal	inmiddels gesloopt
1966	1	1
1967	1	1
1968	22	21
1969	47	42
1970	73	62
1971	71	43
1972	82	33
1973	99	28
1974	123	19
1975	114	6
1976	95	6
1977	34	1
1978	11	
1979	6	1
1980	4	
1981	5	
1982	1	
1983	1	
1984	1	
Totaal	791	264



'Idemitsu Maru', de eerste tanker boven 200.000 ton draagvermogen.

Op 9 november 1974 gleed de 'Lepton' van de helling.

Opvallend is dat de oudste nog in de vaart zijnde VLCC een motortanker is, de voormalige 'Berge Commander', nu 'Stelios'. Dit schip, een zusterschip van de eerdergenoemde 'Bergehus' werd in 1968 aan Bergesen opgeleverd. Overigens is de 'Bergehus' pas in 1981 gesloopt na in de beruchte 'Bermuda-Driehoek' door een monstergolf zware schade te hebben opgelopen.

Zoals uit het hierbij afgedrukte overzichtje blijkt kwam de bouw van schepen boven 200.000 ton in 1968 goed op gang. Gedurende dat jaar ontstonden 22 van deze schepen op voornamelijk Japanse werven. Van dit aantal zijn er inmiddels al weer 21 gesloopt. De 'lichting' 1969, bestaande uit 47 schepen, is thans uitgedund tot 5. De top van de nieuwbouw werd bereikt in 1974 met 123 afgeleverde schepen. Daarna zakten de cijfers snel, tot slechts één in resp. 1982, 1983 en 1984. Na een ruwe telling blijkt dat er bijna 800 VLCC's en ULCC's zijn gebouwd waarvan nu een derde van de wereldzeeën verdwenen is. In de loop der jaren zijn 11 schepen na brand of aanvaring gezonken (waarbij onze 'Marpessa') en een 15-tal is verbouwd voor andere doeleinden. De 'Amoco Chicago' valt de twijfelachtige eer te beurt al na vier jaar voor sloop te worden verkocht. De Franse 'Pierre Guillaumat' is met ruim 550.000 DWT de grootste tanker die tot nu toe onder de sloophamer viel. De eigenaars (Total Française) moeten spijt als haren op het hoofd hebben gehad een schip van die afmetingen te hebben besteld. Terwijl andere reders nog een afwachtende houding aannamen werd op het Parijse hoofdkantoor het radicale besluit genomen dit zes jaar oude schip voor sloop te verkopen. Meer en meer reders volgen nu dit voorbeeld en stoppen de exploitatie van VLCC's en ULCC's. Er valt geen droog brood mee te verdienen. Ook het opleggen kost handen vol geld. Het is altijd al zo geweest dat er, wanneer ergens onder gevaarlijke omstandigheden geld valt te verdienen, lieden zijn die bereid zijn grote risico's te nemen. Dit geldt nu met name voor de vaart op Kharg Island. Aangetrokken door hoge charterprijzen stellen zij bemanning en schepen bloot aan de oorlogsgevaren in het gebied rond dit Iraanse olie-eiland. Tientallen schepen zijn al het slachtoffer geworden van luchtaanvallen. Het is wel erg wrang om op die manier miljoenen tonnen scheepsruimte van het wereldtankerbestand af te moeten voeren . . .



Nieuwbouworders

DWT	opdrachtgever	werf	oplevering
257.500	Idemitsu	IHI, Japan	10.85
238.500	Kyoei Tanker	IHI, Japan	8.86
235.000	Nippon Yusen	MHI, Japan	10.85
260.000	Tokyo Tanker	MHI, Japan	10.86
260.000	Nippon Yusen	MHI, Japan	10.87
230.000	Shinwa	MHI, Japan	.87
287.000	C. Y. Tung	NKK, Japan	6.86
305.000 (2x)	Wah Kwong	China SB	6.86 en 10.87
209.000 (2x)	Exxon	Nat. Steel	12.86 en 4.87

Wijs besluit

Steeds heeft de Koninklijke/Shell Groep een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkelingen in de tankvaart. De 'Velutina' van 26.000 DWT en gebouwd in 1950 gold toentertijd als een van de grootste tankschepen ooit gebouwd. De 'Batillus' en 'Bellamy' van meer dan een half miljoen ton draagvermogen behoren thans tot de vijf grootste schepen ter wereld. In de tussenliggende periode werden eveneens records gebroken. Van de 22 in 1968 gebouwde VLCC's kwamen er niet minder dan 12(!) onder de Shell-vlag. Tot en met 1970 werden door de verschillende Shell-maatschappijen 22 'M'-klasse VLCC's in de vaart gebracht. Het was een wijs besluit deze enorme

investering te doen. De schepen kwamen precies op het juiste moment. Na 1976 werden ze succesvoller afgestoten om plaats te maken voor de 300.000 DWT 'L'-klasse. Van de 'M'-klasse schepen is er nog één in de vaart als 'Gregorio del Pilar', onze voormalige 'Mytilus'. De Griekse 'Urania', ex 'Miralda' ligt al jaren op in Griekse wateren en de voormalige 'Medora' en 'Murex' zijn verbouwd tot drijvende productie/opslag units. De 'Murex' is bij ons beter bekend als 'Tazerka'.

Recessie

Met een onderbreking van enkele jaren werden vanaf 1974 niet minder dan 25 'L'-klasse schepen, in grootte variërend van

Japan is toonaangevend geweest op het gebied van de bouw van grote tankers. Van de bijna 800 VLCC's en ULCC's ontstonden er 420 op Japanse werven, waarvan niet minder dan 104(!) bij Mitsubishi Heavy Industries. In ons land werden 32 giganten gebouwd, waaronder 5 voor de Koninklijke/Shell Groep.

278.000 tot 320.000 DWT, voor de diverse maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep gebouwd. Ze waren besteld in een periode dat nog niets er op wees dat er weldra een eind zou komen aan de verdere expansie van de wereldtankvloot. Toen de recessie intrad, na 1973, waren de overdracht-ceremoniën bij de werven geen vreugdevolle gebeurtenissen meer. Steeds vaker kwam het voor dat de nieuwe schepen onmiddellijk in 'lay-up' gingen. Nog meer dan nu al het geval is lagen de ophligplaatsen in Labuan, de Noorse fjorden en de Griekse wateren vol met soms gloednieuwe schepen. Het was in die tijd, in 1975, dat ook de 'Lepton' gereed kwam. Het 318.000 DWT metende schip gleed op 9 november 1974 van één van de hellingen van Verolme Dok en Scheepsbouw Maatschappij in Rozenburg. Bijna vier maanden later, op 1 maart 1975, vond de doopplechtigheid en de overdracht plaats. Bij die gelegenheid bleek uit de inhoud van de toespraken, zowel van de zijde van Shell als van de kant van de bouwer, dat het niet goed zat met de tankvaart. 'Zeker in de vaart van de grote tankers is er sprake van een pas op de plaats', aldus één der

directeuren van de 'Koninklijke'. De 'Lepton' was met haar 318.000 DWT het grootste schip onder beheer van STBV en bovendien het grootste schip ooit op een Nederlandse werf gebouwd. In tegenstelling tot vele andere werven, vooral in Japan, die de schepen in een dok bouwen, werden de secties voor de 'Lepton' op een helling samengevoegd. De tewaterlating was een bijzonder spectaculair schouwspel.

De loopbaan van de 'Lepton' is maar kort geweest. Al na tien jaar moest het besluit worden genomen het schip uit de vlootsterkte af te voeren. Een triest besluit want kwalitatief had het schip nog jarenlang mee gekunt. Maar er is te weinig lading voor te veel schepen. Meer economische en zuiniger schepen, zoals onze nieuwbouw in Korea, gaan een deel van de vervoerstaak overnemen. Met het vertrek van de 'Lepton' heeft de Groep thans nog de beschikking over tien 'L'-klasse schepen, waarvan een aantal is opgelegd. Ook de beide Franse 'B'-klasse schepen bevinden zich al geruime tijd in een Noorse opleghaven.

Toekomst

Zullen de schepen boven 200.000 DWT binnen enkele jaren helemaal zijn verdwenen? Nee, dat zal niet helemaal het geval zijn. Wel zal het totaal bestand drastisch zijn teruggebracht en hoofdzakelijk bestaan uit nieuwe en zuinige schepen. Een blik in de lijst van nieuwbouworders leert ons dat slechts een gering aantal schepen gedurende de komende drie jaar zal worden gebouwd. Daaronder zijn niet uitsluitend tankschepen maar ook enkele zg. combination-carriers, schepen die zowel droge als vloeibare ladingen kunnen vervoeren. Zij zullen vooral op vaste routes worden ingezet.

Ook de beide Franse 'B'-klasse schepen bevinden zich al geruime tijd in een Noorse opleghaven.



Uitspraak Raad voor de Scheepvaart inzake dodelijk ongeval op m.s. 'Acmaea'

Op 1 november 1983 vond aan boord van de 'Acmaea', tijdens het verwisselen van de verstuivers van één van de cilinders van de hoofdmotor, een tragisch ongeval plaats waarbij de 20-jarige stagiair-werktuigkundige E. J. C. Bollen het leven verloor. Onmiddellijk is door de maatschappij een diepgaand onderzoek ingesteld. Dit gebeurde eveneens door de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam. Onlangs heeft deze Raad uitspraak gedaan waarbij kwam vast te staan dat niet iedere werktuigkundige op de hoogte

was van de van hem verwachte taak en zodoende een situatie schiep welke vooral door de jongere werktuigkundigen als verwarrend werd ervaren.

Toch vond de Raad voor de Scheepvaart een tuchtrechtelijke maatregel tegen de hoofdwerktuigkundige, onder wiens leiding de werkzaamheden plaatsvonden, niet terecht. Deze bevindingen komen in grote mate

overeen met de conclusies die de leden van de Commissie van Onderzoek van onze maatschappij hebben getrokken. Het gebeurde toont echter eens te meer aan de noodzaak van goed werkoverleg. Reden dan ook om een ieder aan boord er wederom op te wijzen om de grootst mogelijke aandacht aan het werkoverleg te besteden en tevens goede notie te nemen van de reglementen en instructies zodat ongevallen, waarvan deze een triest voorbeeld is, in de toekomst kunnen worden vermeden.

Fataal

Dinsdag 1 november 1983 voer de 'Acmaea' in de Rode Zee, op weg van Bangkok naar Europa. In de loop van de avond zou het schip Jeddah aanlopen. Van die gelegenheid zou gebruik worden gemaakt om de beide verstuivers van cilinder I van de hoofdmotor te verwisselen. Eerder die dag was namelijk lekkage geconstateerd aan de hogedruk brandstofleiding van cilinder I. Echter, de lekkage nam toe en de dienstdoende tweede werktuigkundige adviseerde de hoofdwerktuigkundige de lekkende leiding nog vóór het bereiken van Jeddah te vervangen. Aldus werd besloten en alle beschikbare werktuigkundigen werden verzocht naar de machinekamer te gaan om het karwei uit te voeren. Stagiair-werktuigkundige Bollen werd niet gewaarschuwd omdat hij juist van wacht was gekomen.

De motor werd gestopt en de werkzaamheden namen een aanvang. Door de gezamenlijke inspanning en aanwezige mankracht kon snel worden gewerkt. Het eerst kwam de montage van de voorste verstuiver met de bijbehorende leidingen gereed. Het verwijderen van de achterste verstuiver nam wat meer tijd in beslag. Inmiddels was stagiair Bollen spontaan gaan meehelpen en was bezig met de achterste verstuiver. Een der wtk's zag dat ook het werk aan deze verstuiver bijna gereed was en zei tegen de hwtk, die zich bij cilinders 2 en 3 bevond, dat alvast kon worden getornd. Daarna is hij naar de wachtdoende 4e wtk. gelopen die op het brandstofpompenbordes de laatste hand legde aan het vastzetten van de olieleidingen. Hij gaf de vierde de opdracht de motor te gaan tornen. Daaraan werd gevolg gegeven door met aanzetlucht de motor 'een klapje lucht' te geven. De gevolgen waren fataal. De nog niet vastgezette verstuiver werd door de

luchtdruk uit de cilinderkop geblazen en trof stagiair Bollen aan het hoofd. Hij overleed aan zijn verwondingen.

Beschouwing

Tijdens de beschouwing door de Raad voor de Scheepvaart van dit trieste ongeval werden ondermeer de volgende aan- en opmerkingen gemaakt: De hwtk. voelde zich verantwoordelijk voor de gang van zaken. Hij heeft intensief geassisteerd bij het uitvoeren van het werk. Dit kan ertoe hebben bijgedragen dat hij het overzicht over het geheel verloor. Mede hierdoor werd het mogelijk dat de afzonderlijk van elkaar werkende tweede en derde wtk. aanwijzingen gaven die min of meer buiten de hwtk. om gingen. Hij verkeerde in de vaste overtuiging dat de vierde wtk., na het stoppen van de motor, de tornmachine had 'ingepikt', zoals te doen gebruikelijk is in een haven. Op de verschillende jongere wtk's kwam het beleid tijdens de werkzaamheden niet duidelijk over.

De tweede wtk. voelde zich niet met de leiding belast. Hij was actief bezig met het vervangen van verstuivers en leidingen. Op voorstel van de derde wtk. heeft hij de vierde, die bezig was de spindels van de verstuivers open te zetten als één van de handelingen die behoren bij het afzetten van de motor de opdracht gegeven de spindels weer dicht te draaien. Hij heeft er niet bij stilgestaan dat deze opdracht voor de vierde wtk. een aanwijzing kon zijn dat de gebruikelijke handelingen na het afzetten van de motor (spindels open, indicatorcransen open en de tornmachine inpikken) thans niet nodig waren. Toen na enige tijd de stagiair in de machinekamer verscheen heeft hij hem geen opdrachten gegeven of inlichtingen verstrekt. De derde wtk. heeft zich uitsluitend beziggehouden met het uitvoeren van het werk. Op zijn voorstel werden de spindels

niet opengezet. Hij zag hierin geen reden tot het niet inpikken van de tornmachine. Hij verkeerde in de veronderstelling dat de stagiair opdracht had om te assisteren.

Conclusie

De gemaakte op- en aanmerkingen brachten de Raad tot de volgende conclusie:

- opdrachten werden gegeven, soms via tussenpersonen en buiten de verantwoordelijke man om,
- het routinematig inpikken van de tornmachine na het stoppen van de motor op zee is niet als 'standaardorder' voorgeschreven en is afhankelijk van de persoonlijke opvatting van de wtk. van de wacht,
- tijdens het gestopt liggen op zee voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de hoofdmotor is er sprake geweest van een onduidelijk beleid en onvoldoende leiding. Er werd geen controle uitgeoefend of opdrachten of werkzaamheden goed waren uitgevoerd. Te lichtvaardig werd ervan uitgegaan dat iedereen met de van hem verwachte taak op de hoogte was,
- een gebruikelijke en gangbare opdracht 'torn de motor maar even' of woorden van gelijke strekking, werden foutief geïnterpreteerd,
- elk der betrokkenen heeft te goeder trouw en met inzet getracht het oponthoud te beperken. Er ging echter te weinig leiding uit van de hwtk., hetgeen tot gevolg had dat een onduidelijke en verwarde situatie ontstond, waardoor het ongeval kon plaatsvinden.

Ondanks de geuite kritiek over zijn beleid en de aanmerkingen over de overige werktuigkundigen, acht de Raad voor de Scheepvaart geen termen aanwezig aan één of meerderen schuld aan het ongeval te verwijten.

Jillis van Duuren: scheepsbouwer in optima forma(at)

Eindelijk was er voor de redactie weer eens aanleiding iemand te strikken voor een interview over een bijzondere hobby. Helaas horen we maar van weinigen die een hobby uitoefenen die nou nèt even anders is dan andere. Niet dat postzegels verzamelen of voetballen geen interessante bezigheden kunnen zijn, maar die hobby's zijn zo algemeen bekend dat daarover niets meer geschreven hoeft te worden.

Eén van onze walmedewerkers, Jillis van Duuren van de sectie DFMO/5, heeft een liefhebberij die we toch wel bijzonder kunnen noemen, al was het alleen maar om zijn professionele aanpak: hij is zich gaan toeleggen op het bouwen van werkende scheepsmodellen. En dat betekent niet zo maar wat, want tot in de kleinste details weet hij een schip na te bouwen. Het eerste model waarop hij zijn enthousiasme botvierde was de zeesleepboot 'Zwarte Zee' van Smit Internationale.

Waarom de 'Zwarte Zee'?

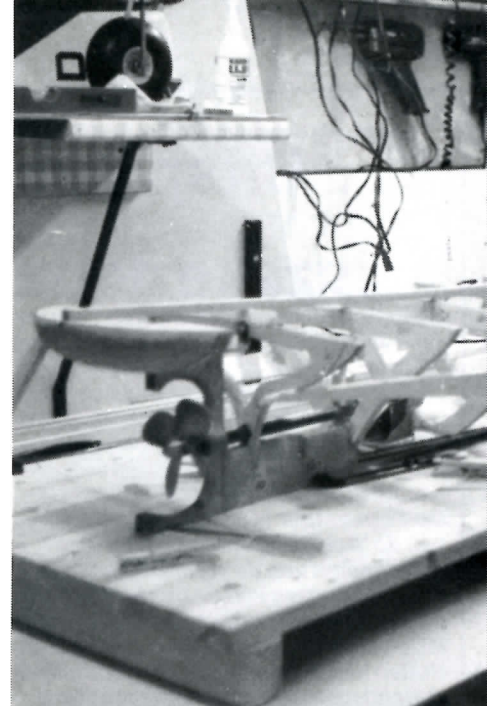
Op de zolder van zijn woning in Woerden heeft hij een ruime hobbykamer waar het model vorm kreeg. De eerste vraag die bij ons opkomt is hoe hij op het idee kwam telegrafisch bestuurd scheepsmodellen

te gaan bouwen. Jillis vertelt dat hij altijd al met 'mechanische' hobby's is bezig geweest. Het begon met een treinemplacement op zolder, daarna volgden motorvliegtuigen (nadeel daarvan vindt hij dat deze sport alleen in het weekeinde beoefend kan worden in clubverband) en vervolgens zweefvliegtuigen. Maar daarnaast kwam hij op het idee om eens een bootje te gaan bouwen. Waarom de 'Zwarte Zee'? Jillis: 'Je hebt beroepshalve ten slotte veel met schepen te maken en van tankers weet je al aardig veel. De 'Zwarte Zee' heeft een historie achter de rug en wijkt qua bouw natuurlijk veel af van tankers. Ik vind zulke schepen qua opbouw iets apart. Het is trouwens niet de eerste keer dat een model van de 'Zwarte Zee' is gebouwd', voegt hij er nog aan toe.

Maar hoe start je nou met zoiets, vroegen wij ons af. Vormt zich een vastomlijnd plan of gaat het stap voor stap? Jillis: 'Een scheepsmodel bouwen is natuurlijk heel anders dan een vliegtuig in elkaar zetten, want daarvoor koop je een bouw pakket. Voor een schip koop je een kaal stuk hout en daaromheen ga je bouwen. Bepaalde ideeën had ik wel, maar het uitwerken heb ik echt stap voor stap gedaan. Veel ervaring die ik had van tankers heb ik in het model verwerkt, bijvoorbeeld het schema wat ik getekend heb voor de voortstuwing. Dat tekenen hè, dat gaf me echt een kick!'

Berekeningen

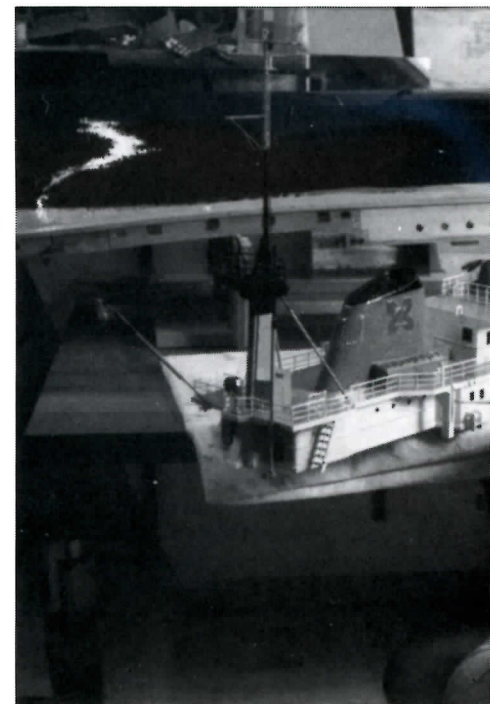
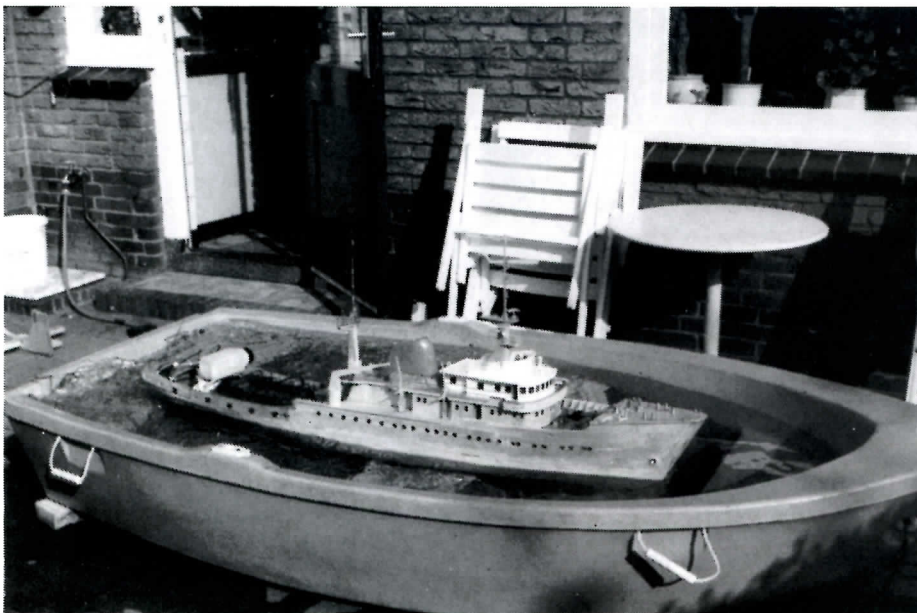
Als enige leidraad had Jillis de beschikking over een tekening van het algemeen plan, beschikbaar gesteld door Smit en aan de hand daarvan heeft hij alles opgemeten, tot op de millimeter nauwkeurig.



Om een indruk te krijgen hoe Jillis de problemen oploste die ontstonden bij het bouwen van het model, dat in verband met praktische omstandigheden aangepast moest worden, noemen wij als voorbeeld de afdekplaat voor de bovendeck. Om later bij de ingebouwde installaties te kunnen (de bovenbouw is verwijderbaar) in verband met reparaties en onderhoud heeft hij hierin opstaande randen gemaakt waarop de bovenbouw van het schip (machinekamer, schijnlicht etc.), precies past.

We kunnen ons levendig voorstellen hoeveel berekeningen Jillis heeft moeten maken voordat alles naar wens was. Bewijs hiervoor vormt de dikke ordner vol schetsen en formules die hij allemaal bewaart, want je weet maar nooit (ook goed om bij de hand te hebben als het model 'in dok' moet).

Jillis: 'Neem nou de tandwielkast, ik maakte een berekening, maar die bleek niet te kloppen. Dan ga je herberekenen en blijkt het dat de kast meer naar achteren geplaatst moest worden. De vorm van de tandwielkast heb ik aangepast aan de vorm van het schip'. Het klinkt zo eenvoudig maar als hij dan vertelt dat de tandwielkast van 2 mm. dik messingplaat is gemaakt, de pinions van staal, de wielen

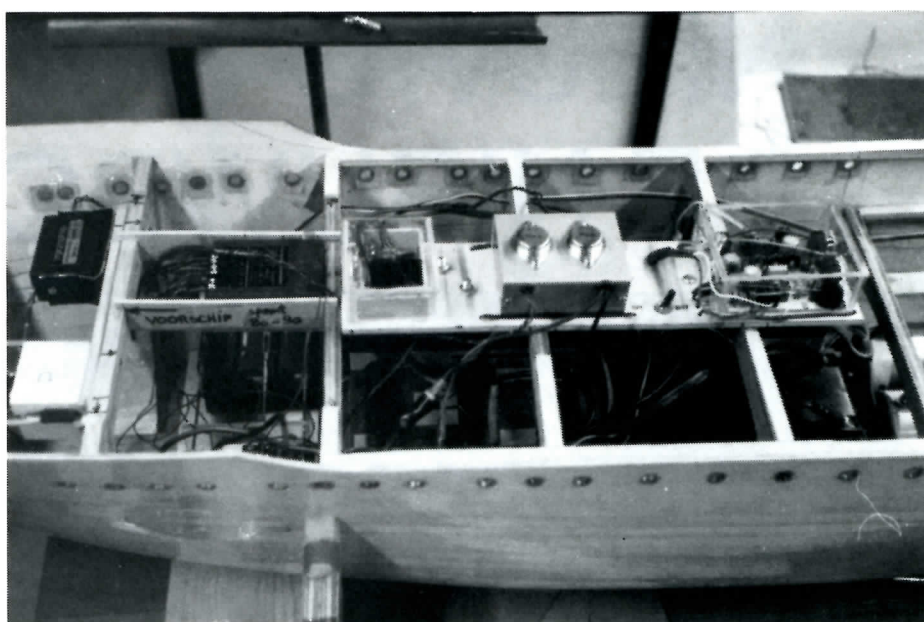




van messing en dat het geheel op kogellagers loopt en dan ook nog een dubbele overbrenging heeft (1 : 6,25), ja dan sta je als leek met je oren te klapperen. Eénmaal op dreef weet Jillis van geen ophouden, wat ons niet verwondert want als je zoiets onder je handen ziet groeien wordt het iets om met recht trots op te zijn. Het zou hier te ver gaan om op alle verschillende fasen van de bouw in te gaan, want dan kunnen we nog wel zes pagina's vullen, maar is het voldoende als we vermelden dat hij een jaar (bij elkaar ongeveer 600 uur) met het bouwen bezig is geweest?

Materiaal

Wel willen we nog wat vermelden over het materiaal dat hij zoal gebruikt heeft voor diverse onderdelen. Het voor- en achterschip zijn in verband met de vormgeving van het gemakkelijk te snijden balsahout gemaakt. Voor de huidgangen gebruikte hij triplex reepjes van 10 mm. Voor de accommodatie werd vliegtuigtriplex gebruikt en om de ramen kwamen messing frames. Het is te veel om op te noemen maar zelfs een oud kastje van zijn overgrootmoeder is hem van dienst geweest voor het roerstevan. We hopen dat het geen antiek was want of een



modelbouwer dáár verstand van heeft
Werkelijk alles is zo secuur en authentiek dat het ons voorkomt als 'monnikenwerk'. Geen hekje is te hoog of te laag en alles werkt. Jillis: 'Het moet een beetje echt lijken, de bolders op het dek bijvoorbeeld heb ik zelf gedraaid en aangebracht volgens tekening. En neem nou het railingwerk, dat kan je kopen maar is altijd te groot of te klein, dus heb ik het maar zelf gemaakt van messingdraad'.

Tewaterlating

Dan breekt na maanden werk het grote moment aan en er brandt ons een belangrijke vraag op de lippen: bleef het model drijven? Als bewijs laat Jillis foto's zien van de eerste tewaterlating (in een met water gevulde roeiboot weliswaar maar net echt) en van het varende schip in de stadgracht in de buurt van het huis van Jillis. Overigens, van alle fasen van de bouw heeft hij foto's gemaakt, die netjes op volgorde in een album geplakt zijn zodat een buitenstaander een indruk krijgt van zijn kunstwerk. Of hij trots is op het resultaat hoeven we niet meer te vragen, dat spreekt voor zich. Onze complimenten voor zo'n knap stuk vakmanschap! Onze laatste vraag is welk schip hij voor een volgend model in gedachten heeft.

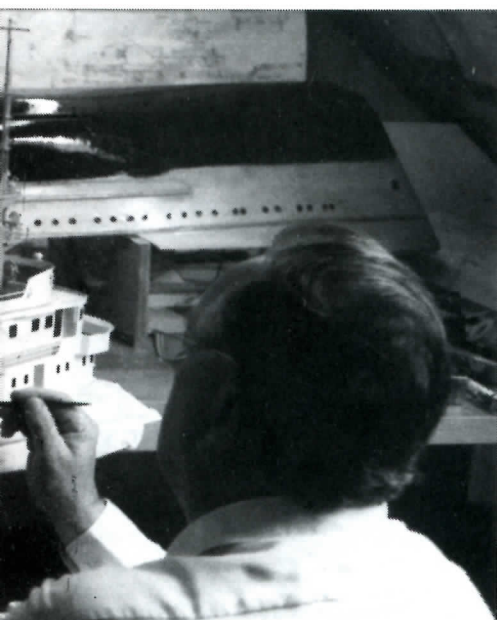
Jillis: 'Dat zal waarschijnlijk de 'Camitia' worden, daar heb ik zelf ook nog op gevaren'. We zijn benieuwd.

Wie volgt?

En nu wachten we met spanning op reacties van ons personeel; is er iemand onder u of uw collega's die er iets voor voelt om in Schip en Ka over hun hobby te vertellen? Laat het ons eens horen want zo leer je je collega's ook eens van een andere kant kennen en wellicht brengt het anderen op een idee voor vrije-tijdsbesteding.

Specificatie model 'Zwarte Zee'

Lengte	:1612 mm.
Breedte	: 262 mm.
Hoogte t.o.v. waterlijn	: 496 mm.
Diepgang	: 115 mm.
Gewicht vaarklaar	:22 kg
Accu's	:2 x 12 Volt, 6 Ah.
Vaartsnelheid	:max. 5,2 km/uur
Trekkraft	:1,3 kg.
Schroef-diameter	:90 mm.
Omw./min.	:0 - 900
Electromotoren	:2 stuks, 12 Volt, 4 amp.



NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

De schepen behorend tot de eerste order voor drie LR's aan de Hyundai-werf in Korea bevinden zich thans in verschillende stadia van aanbouw. Ze worden in een dok gebouwd en de koploper, bouwnummer 352, zal, als alles volgens plan verloopt, eind augustus a.s. de naam 'Solaris' krijgen van de doopmoeder, Mw. Van Hilten, echtgenote van de heer D. van Hilten, general manager van Shell Eastern Petroleum (Pte) te Singapore. Bij alle sombere berichten over het afstoten van oudere tonnage vormt dit schip en haar zusters een meer dan welkome aanwinst voor onze geslonken vloot. De vernieuwing van het vlootbestand zet zich nu goed in gang!

In het navolgende artikel treft u enige wetenswaardigheden aan over deze nieuwe scheepsklasse, hoe we tot dit concept zijn gekomen, technische details en de stand van zaken aangaande de bouw zelf.

Welk type schip?

We continueren onze activiteiten in de scheepvaart maar met welk type schip? De VLCC en ULCC vallen onmiddellijk af. Hiervan zijn aanzienlijke overschotten en het zal nog vele jaren duren voordat vraag en aanbod met elkaar in evenwicht zijn. Kleinere tonnage b.v. de eens zo populaire 18.000 tons klasse? Momenteel zeer zeker niet want vandaag de dag kan een 30.000 tonner, zelfs in gedeeltelijk beladen toestand, economischer worden ingezet. En bovendien is die scheepsklasse ook al in voldoende aantallen voorhanden. Wat er dan overblijft ligt daar tussenin: een schip tussen de 70.000 en 150.000 ton draagvermogen. Na uitgebreide onderzoeken is gekozen voor een schip van 84.000 ton DWT met de afmetingen 244,5x42,67x19,8 m. Een optimale maat in verband met de beschikbare havenfaciliteiten. Verder is met nadruk een algemeen

produktenschip gekozen met zeer goede segregatie mogelijkheden tevens geschikt voor het vervoer van ruwe olie en zware producten. Van absoluut belang was en is de zg. 'ballast leg' tot een minimum te beperken en inzetbaarheid op zg. 'triangular' reizen te vergroten. Deze flexibiliteit is een afspiegeling van de huidige marktsituatie, waar voor het gespecialiseerde scheepstype, zoals wij voorheen lieten bouwen, minder mogelijkheden tot emploi zijn.

IMO-eisen

Scheepsbouwkundig bekeken betekenen deze schepen ook wederom een stap vooruit. **Het zijn de eerste nieuwbouwschepen geheel gebouwd volgens de MARPOL- en SOLAS-voorschriften.** De belangrijkste voorschriften betreffen: Crude oil washing
Protective location

Segregated ballast tanks

De voorschriften ter beheersing van de operationele verontreiniging stellen dat de capaciteit van segregated ballast tanks zodanig moet zijn, dat het schip veilig in ballast kan varen zonder dat waterballast in de tanks bestemd voor lading behoeft te worden ingenomen.

Uit overwegingen van brandstofbesparing is de grootst mogelijke schroefdiameter gewenst. Deze wordt 7,9 meter.

Voor wat betreft de MARPOL regels voor protective location van de segregated ballast tanks is in het ontwerp ruimschoots aan de eisen voldaan.

Daar de gehele lengte van het tankdeel door ballasttanks wordt ingenomen is ook aan de wens dat de ballast zo veel mogelijk in de zij dient te zitten voldaan. Ook aan de voorschriften ter beperking van de tankgrootte wordt volledig voldaan.

In het ontwerp is de tanklengte ongeveer 21,2 meter en dat is ruim binnen het gestelde. Gezien het feit dat de 84.000 m³ laadinhoud is verdeeld over 8 tanks is dit volledig in overeenstemming met de voorgeschreven maximum tankinhoud. Hoewel we dus een schip hebben dat gemakkelijk binnen de IMO-eisen valt, hielden we wel een ontwerp over dat voor ons nieuw was en de nodige vraagtekens heeft opgeroepen. Echter, in nauwe samenwerking met de werf zijn enige wijzigingen aangebracht en problemen worden verder niet voorzien.

Moderne bedrijfsvoering

Ten einde met een gerationaliseerd bemanningsbestand te kunnen varen zijn een aantal aanpassingen gedaan. In feite komt het er op neer dat wordt voortgebouwd op de ervaringen die zijn opgedaan bij de 'F'- en 'C'-klasse schepen. In het accommodatieblok is weer een zo goed mogelijke scheiding gemaakt tussen wonen en werken. We vinden er:

- het werkdek
- de verzorging en controle
- de woondekken.

Getracht is om de activiteiten logisch te koppelen. Zo zijn op de werkverdieping de algemene bergplaats en de werkplaatsen naast elkaar geprojecteerd, met grote aandacht voor de transportketens van en naar het magazijn en van en naar de werkplaats.

Op het verzorgingsdek vinden we bij elkaar het scheepsrestaurant, de kombuis en de diverse voorraadkamers, vries- en koelruimten. Op die manier wordt een optimalisatie van het gehele verzorgende gebeuren bereikt met een direct effect op de benodigde mankracht.

Op hetzelfde dek vinden we het scheepskantoor, het kantoor van de gezagvoerder en de machine- en ladingcontrolekamer.

Dekhuis van bouwnummer 352 'Solaris'



Een en ander is een belangrijke voorwaarde om tot een bedrijfsvoering te komen die ons voor ogen staat en waar nu al enkele jaren ervaring mee is verkregen op de projectschepen.

Samenvattend komt dit neer op een sterke decentralisatie van bevoegdheden aan een scheepsmanagement-team dat, zoals de benaming al aanduidt, in nauwe samenwerking prioriteiten stelt en deze prioriteiten planmatig, binnen de vastgestelde budgettaire normen, ten uitvoer laat brengen. Van functiescheiding zal nauwelijks sprake zijn daar, in overleg, gestreefd wordt om voor de uit te voeren werkzaamheden de meest geschikte man aan te wijzen, zonder daarbij de historische verdeling van rang en takenpakket aan te houden.

In het ontwerp is gestreefd om de arbeidsintensieve werkzaamheden door toepassing van de techniek zodanig te wijzigen dat met minder mankracht kan worden volstaan. Als voorbeeld kunnen worden genoemd.

- het meergerei ('triangular system'), geen dekwerktuigen op hoofddek
- het ontbreken van een hulpstoombedrijf
- de inrichting van het ladingbehandelingssysteem
- de tankcoating om het ladingwisselen sterk te vereenvoudigen
- vergroting van de dikte van verfsystemen op dekken en accommodatie.

Efficiënt

Er is getracht tot een zo hoog mogelijk totaal rendement te komen hetgeen ondermeer neerkomt op een zo gunstig mogelijk totaal brandstofverbruik over een operationele periode.

Proefvaartresultaten zijn vanuit deze gedachtengang niet meer van het grootste belang. Waar het om gaat is de totale som over die periode en in verband hiermede is een scheepsvorm ontworpen die bij wisselende weersomstandigheden, ook op andere dan geladen waterlijn, een zeer gunstig brandstofverbruik heeft. De neus (bulb) van de schepen is extra versterkt om maximaal gebruik te maken van de zg. 'light ballast' condities. De scheepshuid is voorzien van het kwalitatief beste systeem en niet uitgesloten is dat de operationele

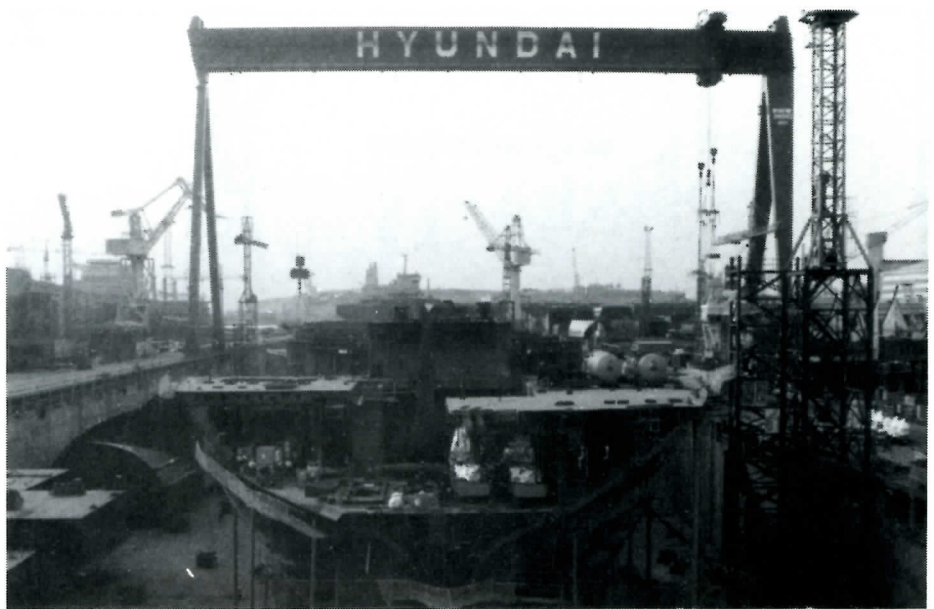
periode i.p.v. 30 maanden naar 60 maanden wordt gebracht.

De machine-installatie is zodanig ontworpen dat ook hier een groot vermogenbereik met een goed brandstofrendement aanwezig is.

Controle

De scheepsinstallatie van deze nieuwe generatie schepen wijkt op een aantal onderdelen af van die welke in het algemeen als bekend mag worden beschouwd. Equipment als hydraulisch gedreven pompompen, vaste schroef met een daaraan gekoppelde asgenerator en thermische olie als energiedrager waren tot voor kort vrij onbekend in de scheepvaart, zeker als men spreekt over schepen boven de 80.000 ton draagvermogen. Afstandbediening en centralisatie van apparatuur is op de nieuwe schepen nog verder doorgevoerd. Vanuit een gecombineerde controlekamer op het zg. 'A' dek (één dek boven het hoofddek aan de voorzijde van de accommodatie) kan de gehele machinekamer en het ladinggedeelte worden bediend en gecontroleerd. In deze ruimte is alle meet- en regel- en alarmeringsapparatuur ondergebracht. De mogelijkheid om een controlekamer op

Waar je ook kijkt, overal schepen in diverse stadia van afbouw

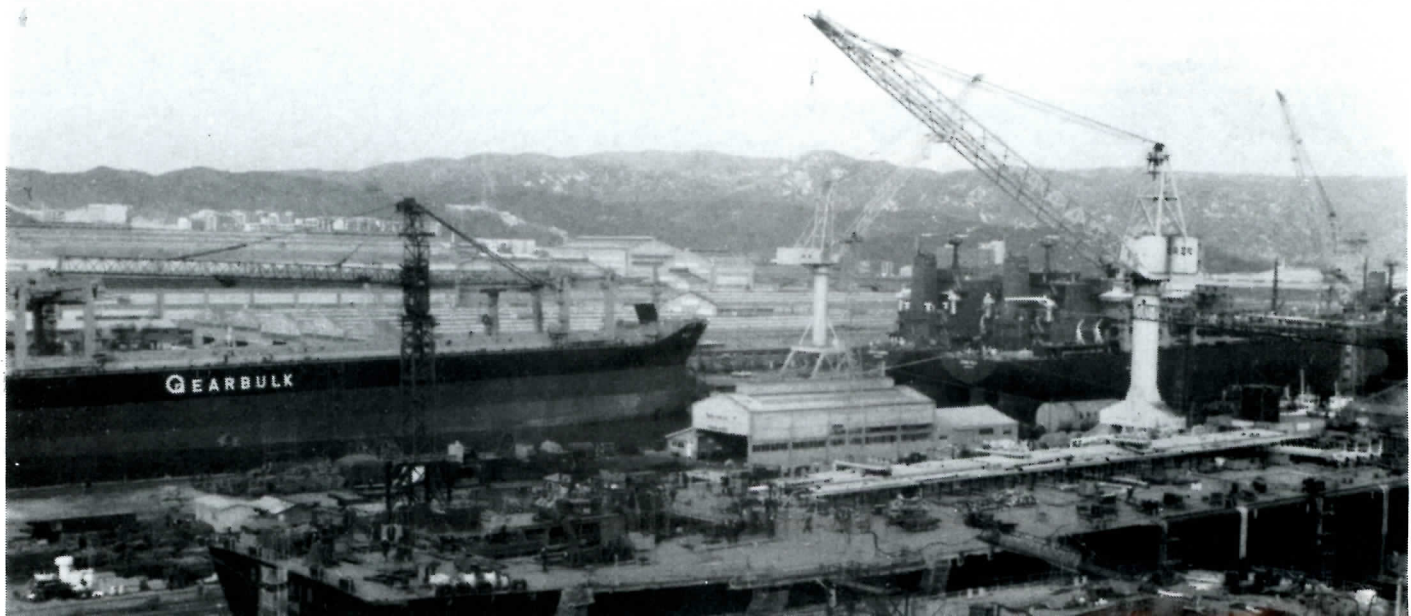


de brug te situeren is overwogen. Er is echter bewust een keuze gemaakt deze op het 'A'-dek te ontwerpen, uitgaande van de filosofie dat tijdens het varen met onbemande machinekamer de wachtdoende officier op de brug via een alarmsysteem wordt geïnformeerd, indien zich in de machinekamer problemen zouden voordoen.

De keuze van de apparatuur in de machinekamer (pompen, regelkringen en schakelingen) is zodanig dat, indien dit nodig is, het *direct* ingrijpen veelal door de apparatuur zelf geschiedt. Hierbij zijn geen persoonlijke handelingen nodig. Indien daartoe wel de noodzaak bestaat zal de desbetreffende wachthebbende officier voor de machinekamer worden geïnformeerd via een alarmsysteem dat is aangesloten op de hutten en de publieke ruimten. De controlekamer is goed gelegen ten opzichte van leefruimten, machinekamer en hoofddek.

Voortstuwing

De schepen worden enkelschroefs. Beladen kan 15 mijl per uur worden gevaren en in ballast conditie 16,2 mijl. De schepen hebben een actieradius van 15.000 mijl (42 dagen plus 3 dagen reserve). Het brandstofverbruik onder normale vaarcondities bedraagt 43 ton per dag. Vergeleken met 63 ton van andere, hedendaagse schepen van dezelfde





Het immens grote nieuwbouwdok van Hyundai Heavy Industries

tonnage, geeft dit overduidelijk het verschil aan.

De schroef wordt aangedreven door een 5-cilinder MAN B&W hoofdmotor van het type L 80 MCE, welke door de werf in licentie wordt gebouwd. Het betreft hier een tweeslag, enkelwerkende, direct omkeerbare kruishoofdmotor. De motor is geschikt voor het verbranden van zware olie tot een viscositeit van 700 CST bij 50° C. De twee drukvulgroepen zijn van het type NA 48 en zijn niet gekoeld. Tevens is de hoofdmotor uitgerust met een tweetal hulpblowers, elektrisch gedreven die in werking treden tussen 0 en 45% vermogen. Het maximum constant vermogen bedraagt BHP (= 11.750 kW). Via een epicyclische tandwielkast wordt aan de voorzijde van de hoofdmotor een asgenerator aangedreven. Het elektrische vermogen van deze generator is 1500 kW bij 440 Volt en 60 Hz. De regeling is zodanig dat het toerental van de generator binnen de 1% constant blijft. Dit bij een variatie van het toerental van de hoofdmotor tussen de 83 en 58 omwentelingen per minuut. Het toerental

van de inkomende as wordt via epicyclische overbrengingen in twee trappen versneld. De tweede overbrenging is variabel gemaakt.

Hulpmotoren

Voor het opwekken van de verdere elektrische energie en de hydraulische energie zijn de schepen uitgerust met een 5-tal Stork Werkspoor hulpmotoren van het type SW 280. Het zijn 6-cilinder 'inline' motoren met een afgesteld vermogen van 1200 kW bij 720 omwentelingen. Een van deze motoren, gekoppeld aan een generator, is opgesteld op het hoofddek. Deze generator unit is dus buiten de machinekamer geplaatst en kan geheel onafhankelijk van de rest van de machinekamer werken. De koeling wordt verzorgd via luchtgekoelde radiators. De brandstof voor deze motor is dieselolie. De andere vier hulpmotoren zijn opgesteld in de machinekamer en staan voor wat betreft de brandstof 'in line' met een blender unit. Het is mogelijk deze motoren, in tegenstelling tot de upper generator, op zware brandstof te laten draaien. Het gehele brandstofsysteem, inclusief de blender, is vanuit de gecombineerde controlekamer te bedienen.

De hulpmotoren staan op een centraal zoetwaterkoelsysteem, dat verbindingen heeft met het zoetwatersysteem van de hoofdmotor. Twee van de hulpmotoren drijven een generator aan. Het elektrische vermogen van deze generatoren, zowel de upper als de twee in de machinekamer, is 1000 kW. Dit vermogen is voldoende om tijdens normale vaart zonder ladingverwarming of tankwassen, met één unit het net te voeden.

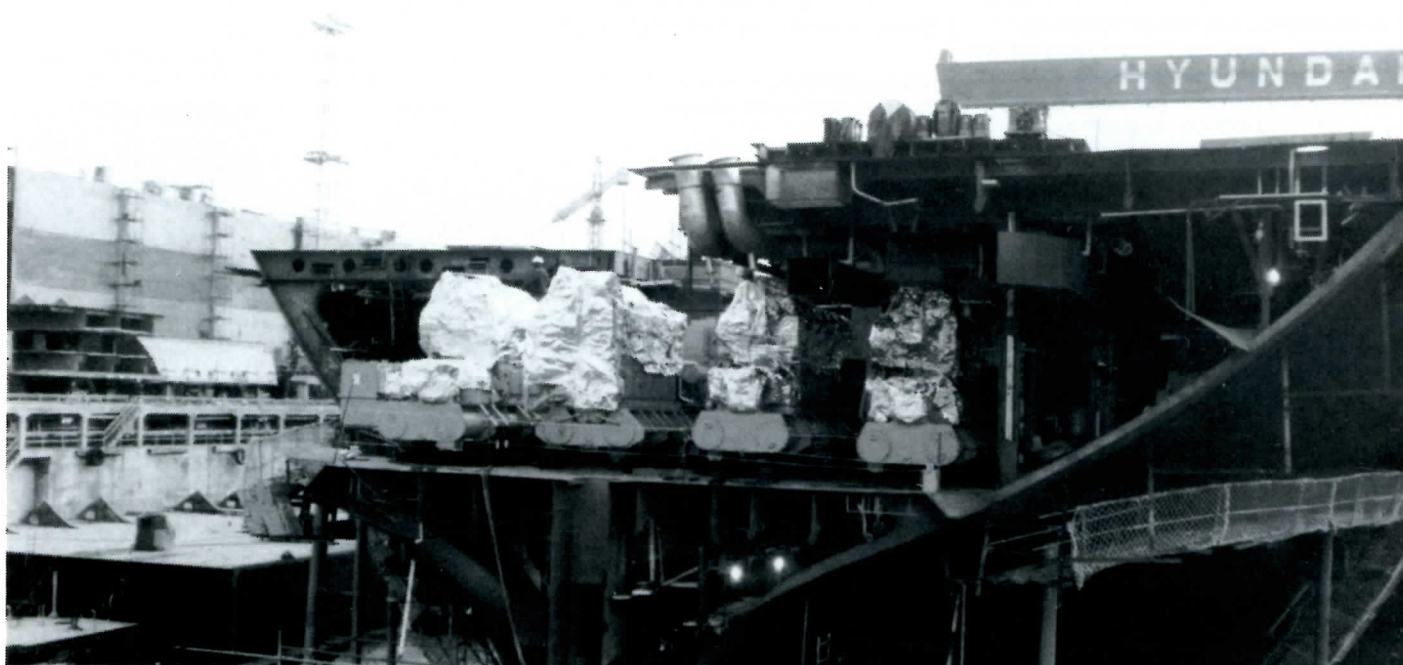
Drie van de vier hulpmotoren, die in de machinekamer staan opgesteld, zijn tevens via een koppeling en een tandwielkast verbonden aan een hydraulische pomp unit. Elke pomp unit bestaat uit twee pompen, waarvan er één een constant vermogen heeft van 600 kW. Het vermogen van de tweede pomp is regelbaar van 0 tot 600 kW. Men kan dus een hydraulische energie in stappen van 600 kW bijschakelen.

Uit het voorgaande blijkt dat een hulpmotor dus een dubbelfunctie heeft, het is mogelijk de generator, dan wel de hydraulische pompen aan te drijven. Het is **niet** mogelijk om gelijktijdig met dezelfde motor elektrische en hydraulische energie op te wekken.

Er is een zeer bewuste keuze gemaakt met de electriciteitsvoorziening voor een asgenerator. Dit met het oog op het onderhoud. Voor de hulpmotoren is gekozen voor motoren van eenzelfde fabrikaat, gelijk vermogen en type met daarbij een zo gering mogelijk aantal cilinders per motor. Dit om de voorraad reservedelen, als ook het onderhoud aan de hulpmotoren zo klein mogelijk te houden. De door de hulpmotoren aangedreven hydraulische pompen hebben een totaalvermogen van 3600 kW. De anker- en dekwinches alsmede de dekcranes zijn op het hydraulische systeem aangesloten.

In de volgende uitgave van 'Schip en Ka' gaan wij nader in op het pompsysteem, de ladingafsluiters en ladingleidingen, de verwarming (thermische olie) en het meersysteem.

De vier hulpmotoren voor bouwnummer 353 zijn duidelijk te zien



SCHOON SCHIP

S.O.S.?

De slechtste stuurliu staan aan wal. Voor deze keer dan, wel te verstaan, want als u Schip en Ka van de vorige maand goed heeft gelezen is u misschien opgevallen dat onder de kop 'Geslaagde redding' op pagina 10 wat streepjes en stipjes stonden afgebeeld. Een leuk initiatief van onze drukker, ware het niet dat de code voor S.O.S. enigszins verminkt was. Een ware stuurman (en niet alleen zij, denken wij zo) zal dit ongetwijfeld opgemerkt hebben en heus, het was geen 1 april grap.

Reünie

Bij voldoende belangstelling wil het 'Comité Koopvaardijpersoneel 1940-1945' nog eenmaal een reünie organiseren voor die zeevarenden van de Grote en Kleine Handelsvaart, Zeesleepvaart en Visserij, die gedurende de tweede wereldoorlog buitengaats waren en aan de geallieerde zijde hebben gevaren. Als datum wordt gedacht aan een dag in de eerste week van augustus a.s. te Amsterdam, indien mogelijk. En ieder die belangstelling heeft, wordt verzocht zich schriftelijk te melden bij de heer G. Winterswijk, Van Wijngaardenlaan 80, 3078 JW Rotterdam.



Uitslag 'Eendracht'-loting

Vorig jaar ontvingen we een record aantal aanmeldingen voor de verloting van de twee kooien op de 'Eendracht', namelijk 42. Dit jaar kregen wij er 27 op ons bureau. Evenals voorgaande jaren kunnen er toch maar twee gelukkigen zijn die voor de gratis zeiltocht in aanmerking komen. Op 4 april jl. werd door twee Ondernemingsraadleden de trekking verricht, waarbij als winnaars uit de bus kwamen:

Arthur ten Katen, zoon van walmedewerker J. H. ten Katen

en

Eveline van Loon, dochter van 4e wtk. R. F. van Loon

Een leuk aspect hierbij was dat eerstgenoemde van niets wist, want zijn vader had hem in het geheim opgegeven, grote verbazing dus toen hij vernam dat hij een reis gewonnen had. Dat ook Eveline bijzonder blij was dat ze uitgeloot was bleek wel uit haar kreet 'jippie!'. Erg leuk om zulke reacties te horen.

Na de trekking hebben we iedereen zo spoedig mogelijk ingelicht, de winnaars, maar ook de verliezers. Sommigen proberen al jaren om uitverkorenen te worden, maar vielen helaas tot nu toe niet in de prijzen, sneu natuurlijk, maar de aanhouder wint zeggen ze... Onze felicitaties voor Arthur en Eveline en... wij wachten met spanning op jullie reisverslag!



'Shell 4'

Op 1 maart jl. kon Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., nadat de doopvrouwe, mevrouw C. H. M. van den Wittenboer-Kusters, echtgenote van de directeur van SNV, het schip had gedoopt, de binnenvaarttanker 'Shell 4' officieel aan haar binnenvaartvloot toevoegen. De bouwkosten van de 'Shell 4', gebouwd bij B.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch te Dordrecht, bedroegen ruim f 5

miljoen. Het schip heeft een maximum vermogen van 1560 pk bij 900 toeren per minuut en heeft een lengte van 100 meter. Met name willen wij hier noemen de bij velen van ons bekende 2e stuurman A. G. J. de Wit, momenteel werkzaam bij SNV als chef water-pijpleidingstransport, die zeer intensief betrokken is geweest bij de nieuwbouw van de 'Shell 4'.

De heer A. G. J. de Wit en mevrouw C. H. M. van den Wittenboer.



Steen om de nek

De Napolitaanse rederij Lauro heeft niet veel plezier beleefd aan wat in 1976 een imposante uitbreiding van de vloot betekende, de 423.798 DWT metende tanker 'Coraggio'. Het schip kostte 80 miljoen dollar maar heeft de Italiaanse rederij, opgericht door Achille Lauro, de man die jarenlang burgemeester van de stad Napels is geweest, bijna de ondergang bezorgd.

Niet lang na oplevering kwam het reuzenschip al stil te liggen door gebrek aan lading. Getracht werd de 'Coraggio' te verkopen. Drie jaar geleden werd 9 miljoen dollar geboden. De verkoop ketste toen af omdat de rederij de prijs te laag vond. En vergeleken met de aanschafwaarde was dit inderdaad een schijntje. Maar wat lazen we onlangs? Uiteindelijk is het schip verkocht, mogelijk voor sloop in Taiwan, voor nog geen 5.5 miljoen dollar, dat is ongeveer ééntwaalfde van de nieuwbouwprijs. Nu hoopt de Lauro scheepvaartmaatschappij weer op te kunnen krabbelen na deze steen om de nek te zijn kwijtgeraakt.

Radio Medische Dienst

Het aantal schepen dat advies vroeg aan de Radio Medische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis was in 1984 hoger dan het jaar daarvoor, namelijk 449 tegen 426 in 1983. Vooral de handelsvloot vroeg meer adviezen, mogelijk samenhangend met een verbeterde economische toestand. Aldus het jaarverslag over 1984 van de Radio Medische Dienst. De 449 schepen in 1984 vroegen advies voor 463 schepelingen. Dit leidde tot 209 vervolcontacten en in totaal 672 consulten. Opvallend is dat het aantal tankschepen dat medisch advies vroeg in 1983 nog 22 bedroeg (in 1981 60) en in 1984 op 8 kwam.

Van de 449 schepen in 1984 voeren 41 onder buitenlandse vlag. In 1984 beëindigde de heer C. M. N. Kuiters na 17 jaar zijn dienstverband als adviserend arts van de Radio Medische Dienst. In zijn plaats werd de heer G. A. Busser, huisarts, aangetrokken.

VLOOTPERSOONLĪA VLOOTPERSOONLĪA VLOOTPERSOONLĪA

periode van 16 maart t/m 15 april
1985

Aflossingen

gezagv.: J. van Beele, W. Bosma, C. R. Groen, W. S. van der Ham, J. de Jager Sr., R. A. Kattenburg Schuler, J. Klein Roseboom, F. W. van Oerle, G. M. Schipper, H. Unger, F. A. Visser, H. Wijnberg
1e stm.: M. F. D. Becx, G. W. Geesink, R. van Kranen, A. van Leeuwen, R. W. Overdijkink, H. van Popta, T. W. Scharrenburg, H. Sieders, D. C. Tazelaar, H. J. de Vries, J. Werkhoven
2e stm.: J. Jongeneel, A. J. Kappers, B. Kerver, A. L. M. Nagelkerke, J. W. J. Rodenhuis, J. van Rooyen, K. T. Wiegert Jr.
3e stm.: A. Bergsma, J. Ghijssels, A. E. R. van de Griend, M. Kuyt, E. J. D. de Leeuw, A. C. M. Morrien
4e stm.: E. Barsingerhorn, K. G. E. van Lieshout, A. D. N. Smith sgo.: J. Buren, W. P. Koliijn, H. Oudenes, G. H. Reitsema, J. P. J. G. IJzerman, P. Verhoef
stmw.: J. Hooghiem hwtk.: A. Bax, A. P. de Groot, C. H. de Koning, P. J. de Lange, W. Muis, J. H. Veen, W. G. van der Velden
2e wtk.: R. J. Bosman, H. Brand, F. D. Dieleman, A. J. A. de Groot, J. H. M. A. van Jaarsveld, M. Schmidt
3e wtk.: F. H. de Jong, P. D. Koudenburg, J. H. A. Schulten
4e wtk.: R. H. J. Bos, R. J. Fortanier, T. de Graaf, R. M. van Sonsbeek, L. van der Woerd
5e wtk.: K. Kleyn, C. H. V. Leenders sgo.: P. Kees, R. Roor, P. J. Veldhuizen roff.: P. J. Balkstra, J. Meyer, A. A. M. Lapidaire, C. H. E. J. van der Ploeg, J. Verduyn, J. J. A. Versteeg, C. P. Verschoor, J. H. ter Horst, P. W. Veygen wass.: C. G. J. Broeders, G. C. Wiegant saw.: C. H. Moerkerk asaw.: O. Barrau, H. Boontjes, J. Dijkstra, J. Hart, P. J. Kruithof, J. L. G. van der Loop, K. Roelvink asv.: E. L. Boldewijn, J. Brederveld, W. P. L. Broers, A. van Eysden, H. C. J. van Laarhoven, G. J. H. Muilenburg, C. N. M. Prins, R. W. van Rooyen, G. Struik, M. Temmerman, D. A. C. Wink aasv.: A. J. Lankhof, J. Mol, P. Raams hovo: L. J. W. Broenink, B. Gohres, M. van Hagen, M. W. B. Kitzen, W. A. van Noort, H. Seegers bed./kok: A. Vrolijk bed.: A. Barendse, J. A. Schuiten, W. de

Vries, M. de Vrijer ajng.: L. P. Kooi.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acila'
sgo.: R. L. H. Mooring, D. T. E. Muller, roff.: M. H. B. Roobol
m.s. 'Acmaea'
sgo.: R. A. Huding, 2e wtk.: J. A. Willems, 3e wtk.: J. Kruize, wnd. 4e wtk.: J. A. Louws, roff.: C. H. Troost
m.s. 'Acteon'
gezagv.: P. Hoogesteger, 1e stm.: T. H. Tromp, 2e stm.: D. Venema, wnd. hwtk.: H. Japin, 4e wtk.: A. B. M. Bokkers, roff.: P. Colje
m.s. 'Caurica'
sgo.: P. Molendijk
m.s. 'Cinulia'
2e wtk.: F. A. J. Boot, roff.: H. T. Wigmans
m.s. 'Dallia'
gezagv.: J. van der Zouwen, 1e stm.: B. Koppe, 3e stm.: R. J. M. Herbes, 2e wtk.: J. H. Burger, sgo.: H. A. Lamme, B. Scholten, J. G. Verbeek, wass.: J. J. Snijders
m.s. 'Daphne'
gezagv. W. Kalkman, wnd. 2e stm.: J. de Boer, 3e stm.: L. M. P. Out, sgo.: J. van der Ster, 3e wtk.: J. J. F. Govers, A. Storm. sgo.: A. M. M. Duyn, H. Ippen Jr., asv.: J. M. Kools, jaw.: A. van Es, W. L. Hof, M. van Kranen, R. H. Luth, E. W. Marggraf, J. R. W. Rewinkel, M. Schiphorst, W. Vermaat, I. H. Westplat
m.s. 'Felania'
1e stm.: R. Hendriks, 3e stm.: G. E. H. Gerritsen, wnd. 3e stm.: W. H. Nibbelink, sgo.: R. Sipma, asaw.: R. Mammen, T. van Vessem, asv.: E. R. van Engel, R. E. Hubbard, L. J. C. van Kuyen, aasv.: H. Geelen, bed.: A. Scheffer, jaw.: W. A. C. A. van Aert, ajng.: G. L. J. D. Knevel;
m.s. 'Felipes'
gezagv.: J. Bosman, 1e stm.: W. C. Moll, J. W. Nieuwerf, 3e stm.: C. J. M. Roels, hwtk.: K. L. J. Aertssen, roff.: D. Beets, asaw.: A. Quist, J. P. Snels, hovo: H. J. van Alphen
m.s. 'Ficus'
gezagv.: A. J. Bloem, 3e wtk.: R. van der Heide Jr., sgo.: H. J. Pietersma, roff.: J. J. Langeree, asv.: A. L. P. Valkering, hovo: R. A. de Lange, bed./kok: D. Seip, bed.:

C. M. Vervloet
m.s. 'Flammulina'
 sgo.: O. Wink. asv.: H. C. Weenink
m.s. 'Fossarina'
 1e stm.: A. T. van Es, roff.: H. J. van Homoet, hovo: J. M. Maaskant
m.s. 'Fossarus'
 1e stm.: W. A. Mostert, hwtk.: C. G. Pusch, 2e wtk.: C. Hemmer, asv.: R. W. A. van Loon, L. J. Verburg, aasv.: J. P. Almeida, J. Hendrikk, bed.: A. Berrevoets
m.s. 'Fulgur'
 2e stm.: N. J. C. M. van der Palen, 3e wtk.: T. W. B. P. Vermolen, asv.: L. A. T. Blankemeyer, J. H., Spaans, aasv.: P. Luyten, J. H. T. M. Visssers, bed./kok: G. M. Kaandorp, bed.: J. G. Koek
m.s. 'Fusus'
 1e stm.: G. Zoetendal, hwtk.: C. C. Bartels
m.s. 'Niso'
 gezagv.: P. F. L. Scholvinck, 1e stm.: J. Boonstra, 3e stm.: W. J. Levering, 4e stm.: P. Vermaas, hovo: A. P. Maat
m.s. 'Ondina'
 roff.: W. Visser, wass.: R. M. Nelson
s.s. Onoba'
 gezagv.: K. Poort van Ingen, 4e stm.: A. A. G. Brands, hwtk.: C. J. den Hollander
m.s. 'Saltos'
 saw.: R. Vicente Dominguez, bed./kok: M. Fernandez Blanco, bed.: J.A. Dasilva Villaronga
m.s. Solaris'
 gezagv.: R. Knol, 2e stm.: D. J. Mittelmeyer, 3e wtk.: J. A. Elbert
m.s. 'Spectrum'
 1e stm.: A. J. de Kraker, hwtk.: L. W. Jorissen, 2e wtk.: H. J. Lammertink
m.s. 'Stellaris'
 gezagv.: O. A. van Druuten, 2e stm.: G. J. C. van Eeten, sgo.: J. H. van

Zanden, hovo: J. H. A. J. Orie
m.s. 'Tagelus'
 gezagv.: C. P. Donken
s.s. 'Vitrea'
 gezagv.: H. A. Kuling
s.s. 'Zafra'
 hovo: W. E. M. van Lieshout

Geboren:

05.04: Cherrisse Joëlle, dochter van R. Croese, wass., en Mw. P. A. M. Croese-van Gerwen de Mey;
 07.04: Tanja Marianne, dochter van H. Hennis, 3e stm, en Mw. C. Hennis-van der Toorn;
 12.04: Martine Katherina, dochter van W. G. Kole, 3e wtk, en Mw. M. C. P. Kole-Bazen;

Gehuwd:

15.04: W. J. D. M. Gakes, 5e wtk, met Mw. J. M. Esser;

Uit dienst getreden:

3e wtk: J. J. Feenstra;
 4e wtk: H. Roelvink;
 wass: E. Wuestman;
 alg. sch. vakman: G. L. Barendse;
 jongen a/w: O. B. Huberts, R. G. J. Verhoef;
 hoofd voeding: F. R. Stoker;
 bediende: M. Frenay;

Met pensioen

gezagv.: J. M. Hillen;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: J. Teerstra, A. Leffers, D. Venema;
 2e Stuurman G.H.V.: J.A. Valk, H. E. Becht, J. H. van Zanden, H. Hennis;
 'B': P. Molendijk;

Overplaatsingen:

2e stm: H. J. Lenstra - S.I.P.C.;
 2e wtk: H. M. Westerveld - S.N.C.;
 2e wtk: T. J. van Lammeren - N.A.M.;
 4e wtk: P. Moll - S.N.R.;
 5e wtk H. L. P. Hutter - S.N.R.
 5e wtk: K. H. Lugthart - S.N.R.;
 wass.: S. Y. Tijsma - N.A.M.;
 5e wtk: P. J. Hanemaayer - N.A.M.;

Aangesteld:

gezagv.: G. M. Schipper, W. Kalkman;

Terug van militaire dienst:

sgo: G. H. G. M. Scheres

Onze vlootjubilaren:



B. M. de Roode;
 hoofd voeding;
 30 jaar op
 16.06.1985;



J. Klein Roseboom;
 gezagv.;
 30 jaar op
 21.06.1985;

WAL
 WAL
 WAL

In dienst



Mw. Dra. L. J. Polder
 DFP/6
 per 15.4.1985

Overplaatsing

G. J. Leussink - NAM
 per 1.4.1985

In memoriam

Op 15 maart 1985 is op 81-jarige leeftijd overleden de heer **B. J. van Balsvoort**, oud-gezagvoerder. De heer Van Balsvoort verliet de dienst der Maatschappij op 1 maart 1953, na bijna 27 dienstjaren.

Op 30 maart 1985 is op 85-jarige leeftijd overleden de heer **J. Speksnijder**, oud gezagvoerder C.S.M. De heer Speksnijder verliet de dienst der Maatschappij op 1 februari 1950, na ruim 22 dienstjaren.

Piet Driessen – DFMD/2, gezelligheidsmens met pensioen

Regen en storm weerhielden de genodigden voor de afscheidsreceptie van Piet Driessen niet naar Rotterdam te komen om hem met een toast op de toekomst uit te zwaaien. Niet alleen vele gepensioneerden en relaties verzamelden zich op 11 april jl. in de grote lunchkamer, ook uit diverse afdelingen van de walorganisatie en van de vloot togen zijn collega's om half vijf naar de 2e etage van het Shell-Gebouw.

Na het luiden van de bel en een ieder welkom te heten begon onze directeur, de heer Busker, zijn toespraak. 'Dit is niet de bel voor het laatste oordeel, maar voor Piet Driessen, dokinspecteur. Velen zien dit als een hoogst merkwaardig beroep, want wat dóen die lui nou eigenlijk?'

Waarop de heer Busker de verschillen in opvatting over het dokgebeuren (en daarbij inbegrepen het vele voorbereidende werk dat daarmee samenhangt) tussen scheepsleiding, werf, financiële afdeling en de dokinspecteur zelf te berde brengt. 'Je vraagt je af hoe iemand in zo'n baan terecht komt en daarom moeten we nu even naar het verleden kijken. Op 23 augustus 1948 werd je op de 'Chama' geplaatst, daarna volgden de 'Aldegonda' en de 'Metula' en 'Marpessa'. Legendarische namen, maar de laatste twee waren de voorgangers van de tragische'.

Goede wegligging

Merkwaardig aspect in de loopbaan van Piet was dat veel mensen vaak voor hem 'planden'. Diverse walplaatsingen waren voor hem bedoeld die echter achteraf niet doorgingen. Een technisch hoogtepunt was zijn bemoeienis met de nieuwbouw van de 'F'-klasse schepen in Haugesund. Op 1 maart 1966 kreeg Piet zijn vaste aanstelling aan de wal en dat bleek een goede keus te zijn geweest. Van hoofdwerktuigkundige naar de wal, maar hij heeft, ook op de schepen, alle assistentie verleend die maar mogelijk was. Daarnaast was hij een echt gezelligheidsmens of, zoals een van onze oud-collega's zou zeggen 'hij had een goede wegligging'.

Busker: 'Je was technisch en organisatorisch van grote klasse en ik wil hier een uitspraak aanhalen van de eregast van het jaarlijkse diner van Marine Engineers, Lord Nelson: 'voor alle werktuigkundigen, succes met al Uw ideeën en projecten, groot of klein'. Piet, dat is wat wij allen jou en je vrouw toewensen, we hebben grote waardering voor je samenwerking en vriendschap, het ga je erg goed'. Waarop de heer Busker hem als afscheidscadeau namens zijn collega's een prachtige wandklok overhandigde.

Ups en downs

Toen was voor Piet het moment aangebroken om op het spreekgestoelte te klimmen. 'In de jaren dat ik hier heb gewerkt, heb ik heel wat mensen zien komen en gaan. En dan ineens is het je eigen dag, en ik sta nou niet direct te juichen, maar ontlopen doe je het toch niet. Ik ben blij dat U hier met zovelen bent gekomen, dat maakt het toch wat

gemakkelijker'.

De loopbaan van Piet Driessen begon bij de N.I.T., daarna volgde La Corona en vervolgens Shell Tankers. 'Van de vlootperiode herinner je je, zoals meestal gelukkig, meer de leuke dingen en vergeet je het hutje boven de verwarmde bunkers, wat in de tropen nou niet bepaald ideaal was. Ook zijn er leukere voorvallen te bedenken dan een aanvaring en een 'grounding' binnen een korte periode, men gaat zo gauw denken dat je een jonas bent. Daarna de wal, dat was in het begin wel heel wat anders, je kwam van boord en was daar 'baas' en ineens heb je dan een hele hoop bazen. Ook in deze periode heeft Piet met veel plezier gewerkt al waren er natuurlijk ups en downs, maar ja, anders wordt het ook zo saai'. Hij bedankte vervolgens een ieder die het hem met hun hulp en kennis mogelijk hebben gemaakt zijn job naar behoren te kunnen uitvoeren. Ook bedankte hij de heer Busker voor zijn woorden en tevens iedereen van wie hij geschenken en telexen ontving. 'Ik wens Shell Tankers en U allen hier aanwezig een goede toekomst en ook degenen die helaas niet aanwezig konden zijn het allerbeste en, het belangrijkste, een goede gezondheid'.

Mede namens mijn echtgenote bedank ik iedereen voor de belangstelling bij mijn afscheid. U hebt ons een onvergetelijke dag bezorgd.
Piet Driessen

