

# SCHEEP



# TECHNIKA

25e jaargang  
nummer 9  
mei 1986





# 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 696749

Vijftiendertigste jaargang, nr 9  
mei 1986

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-696126

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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

|  |    |
|--|----|
| O.R.-verslag                               | 4  |
| Veiligheidsprijsvraag                      | 7  |
| Dagje uit in Caïro                         | 11 |
| Eerste exemplaar 'Dat is juist' uitgereikt | 11 |
| Ook de Zafra kreeg haar jaarplaatje        | 12 |
| Schoon Schip                               | 13 |
| Personalia                                 | 14 |
| Kapt. Verhoef met pensioen                 | 16 |

## Toegang tot Shell-Gebouw

Het duurt niet lang meer, maar gedurende de weken die ons nog resten in het Shell-Gebouw aan het Hofplein dienen wij ons aan de nieuwe regels die op het gebied van veiligheid gelden te houden. Een ieder aan de wal heeft inmiddels een speciaal pasje ontvangen; zonder dit pasje (de zogenaamde 'sleutel') is het onmogelijk het gebouw te betreden.

Voor vlootpersoneel dat in bezit is van een Shell-pasje met foto geldt dat zij, na zich gemeld te hebben bij de portier, op dit pasje het gebouw kunnen betreden. Degenen die geen Shell-pasje kunnen tonen dienen door de bezoekende te worden afgehaald. Na beëindiging van het bezoek dienen zij naar de portier te worden teruggebracht.

Een tijdrovende bezigheid, dus: **zorg dat U Uw Shell-pasje altijd bij U hebt!**

## Kantoor gesloten

In verband met Hemelvaartsdag zal ons kantoor gesloten zijn van donderdag 8 mei tot en met zondag 12 mei a.s. (9 mei is aangewezen als een zgn. brugdag, een verplichte snipperdag).

## Verhuizing Shell Tankers

Zoals U in het april-nummer van Schip en Ka heeft kunnen lezen zal onze Maatschappij binnenkort naar een andere lokatie verhuizen. Naar het zich momenteel laat aanzien zal de verhuizing plaatsvinden in het weekend van 15 juni 1986. Als alles volgens plan verloopt zal de Shell Tankers-organisatie op maandag 16 juni 1986 operationeel zijn op het nieuwe adres.

Het adres van het nieuwe kantoor is: Folkert Elsingastraat 34, 3067 NW Rotterdam, telefoon: 010-4071899, telex 36529. Het postbusnummer wordt: Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam.

## VLOOTCIRCULAIRES

| No.  | datum   | Onderwerp   |
|------|---------|---|
| 2365 | 17.3.86 | Navo-zeeverkeersoefening (PCOR)                                       |
| 2366 | 27.3.86 | Koersen april (PCOR)  |
| 2367 | 01.4.86 | Gageverhogingen officieren/Europese scheepsgezellen per 1.4.86 (PCOR) |
| 2368 | 03.4.86 | Ongevallenrapportage (PCOR)   |
| 2369 | 07.4.86 | Overlegvergadering (PCOR)   |
| 2370 | 07.4.86 | Persoonlijke Veiligheid   |
| 2371 | 08.4.86 | Verkoop 'Ondina' (PCOR)   |
| 2372 | 08.4.86 | Gages/emolumenten vlootpersoneel per 1.4.86                           |
| 2373 | 10.4.86 | Verkoop 'Ondina' (PCOR)   |

## R. M. Hart benoemd tot commandeur Oranje Nassau

De heer R. M. Hart, Groepsdirecteur van de Koninklijke/Shell Groep, directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij en tevens één der commissarissen van Shell Tankers, is op 25 maart jl. bij Koninklijk Besluit benoemd tot Commandeur in de Orde van Oranje Nassau. De versierselen behorende bij deze onderscheiding werden de heer Hart uitgereikt door de Nederlandse ambassadeur in het Verenigd Koninkrijk, Jhr. Mr. J. L. R. Huydecoper van Nigtevecht, tijdens een bijeenkomst op de Nederlandse ambassade in Londen.



## Afscheid gaat nemen H. Verbaas - DFMS

Afscheidsreceptie op dinsdag 3 juni a.s. om 16.30 uur in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Verbaas de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

## Overplaatsing

De heer H. C. J. Venselaar, bij velen van u ongetwijfeld bekend van o.a. de werkoverlegcursussen, werkzaam als Senior Opleidings Functionaris en Organisatie Adviseur bij het Regionaal Opleidingscentrum (SN-PTR) is met ingang van 1 april 1986 overgeplaatst naar het Koninklijke/Shell Laboratorium in Amsterdam, alwaar hij de functie van Head Computing and Communication Services Department (CCS/2) zal gaan uitvoeren. De heer Venselaar is opgevolgd door de heer J. C. Heyer.

## Sociaal Medisch Steunfonds

De jaarlijkse ledenvergadering van het SMS wordt gehouden op vrijdag 23 mei 1986 in de PR-zaal op de 2e etage van het Shell-Gebouw, Hofplein te Rotterdam, aanvang 16.00 uur. De agenda voor de vergadering luidt als volgt:

1. Opening en ingekomen stukken.
2. Notulen van de jaarvergadering van 10 mei 1985.
3. Bestuursmededelingen: gang van zaken in 1985, vooruitzichten voor 1986.
4. Rondvraag en sluiting.



## Ondina verkocht

De 'Ondina' is voor de sloop verkocht aan de Nissho Iwai Corporation en zal tussen 1 juni en 15 juli 1986 te Kaohsiung worden opgeleverd. Het 53.292 dwt metende s.s. 'Ondina' werd in 1961 gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij.



## Mededeling Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Op donderdag 22 mei 1986 zal een Algemene Ledenvergadering worden gehouden, aanvang 14.30 uur in de P.R.-zaal van het Shell-Gebouw te Rotterdam. De agenda luidt als volgt:

1. Opening.
2. Notulen van de Algemene Ledenvergadering van 30 mei 1985.
3. Mededelingen.
4. Jaarverslag 1985.
5. Rondvraag.
6. 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 1985 vragen.

## Studiefinanciering

Per 1 oktober 1986 vervalt de regeling Rijksstudietoelagen. Op dezelfde datum treedt dan de Wet op de Studiefinanciering (WSF 18+) in werking, waarin de studiefinanciering voor studerende van 18 tot 30 jaar wordt geregeld. Iedere studerende in deze leeftijdscategorie komt in principe in aanmerking voor een basisbeurs.

Voor degenen die niet eerder studiefinanciering hadden liggen brochures en aanmeldingsformulieren klaar op scholen, bibliotheken en postkantoren.

Degenen die in het studiejaar 1985/1986 al een Rijksstudietoelage hebben aangevraagd en/of dit voor het studiejaar 1986/1987 hebben gedaan, kregen de brochure in maart jl. toegezonden. Deze maand volgt dan nog (wederom automatisch) een aanmeldingsformulier ten behoeve van het nieuwe stelsel.

## Rotterdamse telefoonnummers gewijzigd

Met ingang van 3 mei 1986 hebben alle telefoonnummers in Rotterdam een 4 voor de abonnee-nummers gekregen. Dat betekent dat alle nummers nu uit 7 cijfers zullen bestaan. Het algemene telefoonnummer van Shell luidt dus nu (010) 4696911.

## 'Open brief' over Zuid-Afrika

In de Centrale Kantoren van de Koninklijke/Shell Groep te Den Haag en Londen is op 21 maart jl. een 'open brief' in ontvangst genomen die werd aangeboden door het Komitee Zuidelijk Afrika en de Werkgroep Kairos in Den Haag, en de Anti-apartheid Movement in Londen. In de open brief wordt de totale stopzetting van Shell's activiteiten en terugtrekking uit Zuid-Afrika en Namibië geeist, totdat het apartheidssysteem zal zijn beëindigd. Tenzij aan deze eisen wordt voldaan, wordt bedreigd met een intensivering van tegen Shell gerichte acties waarbij ook Amerikaanse actiegroepen zijn betrokken. De open brief geeft aanleiding op de volgende punten te wijzen:

1. Het standpunt van de Koninklijke/Shell is ruim bekend. Het verwerpt apartheid als een onmenselijk systeem. Shell Zuid-Afrika oefent ter plaatse openlijk, zelfstandig en samen met andere bedrijven, druk uit op de Zuidafrikaanse samenleving en overheid om te komen tot geweldloze verandering. De kans hierop is groter indien vooruitstrevende maatschappijen aanwezig blijven dan

indien zij zich terugtrekken.

2. Geheel in strijd met wat actiegroepen willen doen geloven, zou terugtrekking van Shell uit Zuid-Afrika niet leiden tot stopzetting van de activiteiten, omdat het bedrijf door anderen zou worden voortgezet.
3. De schandelijke beschuldiging dat Shell een 'belangrijke medepligtige is aan een misdaad tegen de mensheid' of 'profiteert van de apartheidsuitbuiting van zwarte arbeidskrachten', mist iedere grond van waarheid. Het is een algemeen erkend feit dat overal ter wereld, ook in Zuid-Afrika, Shell maatschappijen een goed sociaal beleid voeren waarin bevoorrechtiging op grond van ras, geslacht of godsdienst geen plaats heeft.
4. Het is op zijn minst gezegd bevreemdend te noemen dat een Amerikaanse groepering zich blijkbaar aansluit bij een campagne die zich in het bijzonder richt tegen een onderneming die haar basis in Nederland en Engeland heeft, en niet tegen een van de ruim 400 Amerikaanse ondernemingen met dochtermaatschappijen in Zuid-Afrika. Buiten Zuid-Afrika is de mate waarin, en hoe, druk op Zuid-Afrika moet worden uitgeoefend een onderwerp van politieke discussie. Dit vereist zorgvuldige afweging door Regeringen van alle in het geding zijnde aspecten. Deze afweging kan het beste in internationaal verband gebeuren en de huidige discussie binnen de Europese Gemeenschap is daarvan een voorbeeld. Het is verwerpelijk dat actiegroepen ondertussen met bedreigingen proberen een individueel bedrijf te dwingen als aandeelhouder eenzijdige ongenueanceerde stappen van politieke aard te nemen, waarvoor iedere wettelijke basis ontbreekt.

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acmaea  
m.s. Cardissa  
m.s. Caurica  
m.s. Cinulia  
m.s. Felania

(010) 130955

m.s. Felipes  
m.s. Ficus  
m.s. Flammulina  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus

(010) 130956

m.s. Fulgur  
m.s. Fusus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
m.s. Sarda

(010) 130957

m.s. Solaris  
m.s. Spectrum  
m.s. Stellaris  
m.s. Stellata  
m.s. Tagelus  
s.s. Zafra



# O.R.-VERSLAG

- Veiligheid
- Promoties
- Verhuizing kantoor

Op 1 en 2 april jl. vond weer een O.R.-vergadering plaats. En dat was, als alles volgens plan verloopt, de laatste vergadering vóór de verhuizing van het kantoor naar het nieuwe gebouw in de Rotterdamse Alexanderpolder. O.R.-voorzitter Willem Hoogendijk

opende de overlegvergadering met de bestuurder en heette de aanwezigen van harte welkom. De heer Busker was, traditiegetrouw, vergezeld van diens adviseur, de heer Van Dalen. Ondanks ziekte of vakantie van een aantal leden was het quorum aanwezig.



## Veiligheid

Direct nadat de vergadering was begonnen vertelde de bestuurder enige bijzonderheden over de veiligheid bij STBV. De stand van zaken op de morgen van de 1e april was dat gedurende het eerste kwartaal '86 twee OMA's en vijf OZA's van de vloot waren gemeld. Dat betekent een frequency-rate van 1.7. Gelukkig waren de ongevallen niet van ernstige aard zodat de severity-rate laag was.

Toch toonde de bestuurder zich niet zo gelukkig met de gang van zaken. Met name een recent gemeld ongeval, waarbij iemand een gebroken pols opliep na een val van een ladder in de machinekamer, liet duidelijk zien dat het heeft geschort aan duidelijke werkplanning en werkoverleg.

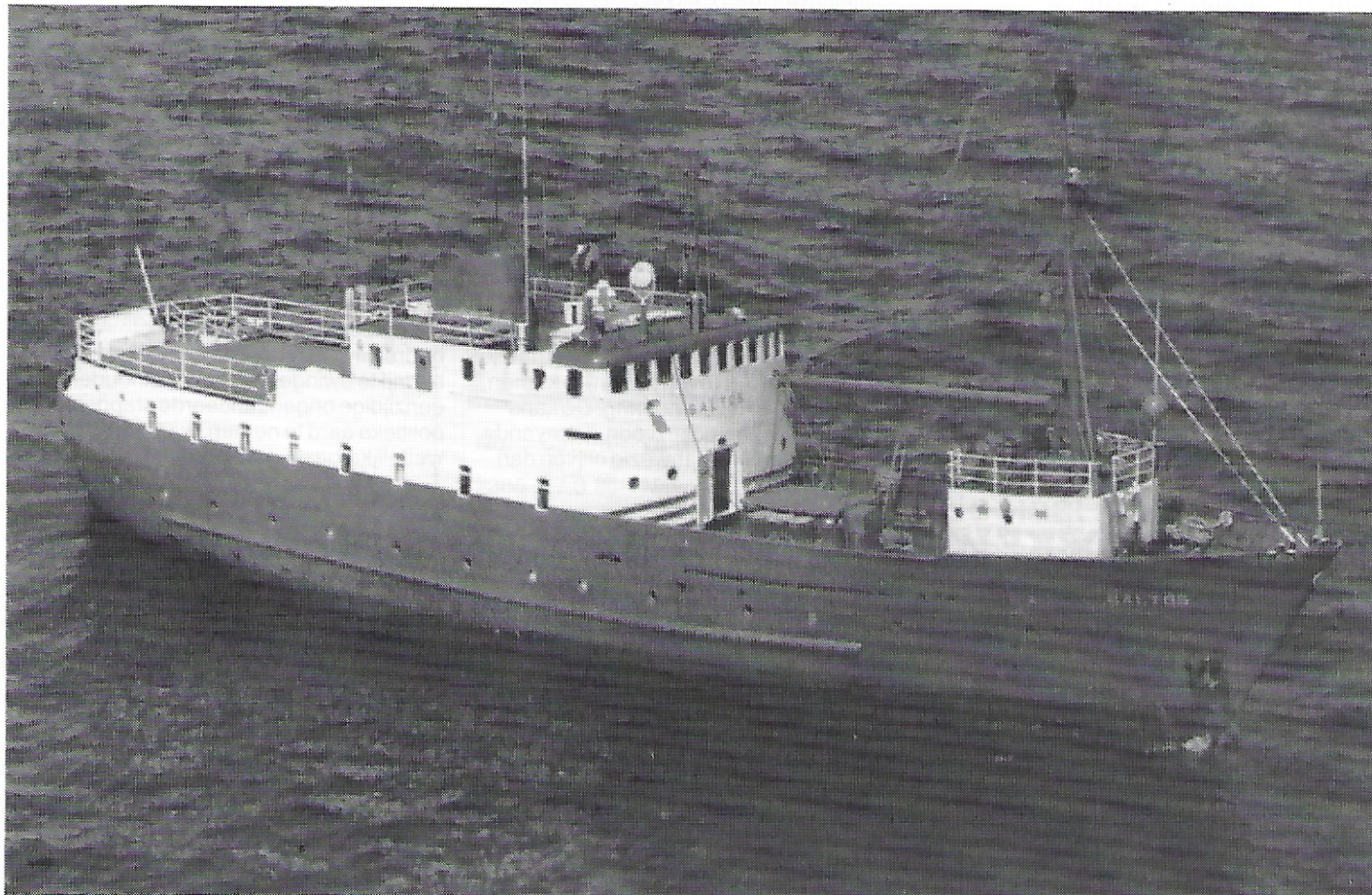
'Alles is fout gegaan wat er maar fout kon gaan', aldus de bestuurder. Zonder verder in details te gaan kondigde hij aan dat inmiddels een Commissie van Onderzoek is ingesteld om nauwkeurig na te gaan hoe dit ongeval heeft kunnen plaatsvinden. 'Aan deze gebeurtenissen moet absoluut een halt worden toegeroepen'. Een wat positiever bericht was dat bijna alle veiligheidstroeieën over 1985 inmiddels zijn uitgereikt. Op de drie laatste schepen zal dit op zeer korte termijn gebeuren.

## Schepen

De 'Ondina' gaat richting Verre Oosten om voor sloop te worden verkocht. Ook is het nagenoeg zeker dat het Aukveld-contract voor de 'Zafra' niet zal worden gecontinueerd. De oorzaak ligt in de lage

olieprijzen waardoor de oliewinning op de Noordzee op een laag pitje wordt gezet. De oplevering van de twee laatste nieuwbouwschepen uit Korea zal waarschijnlijk wat later plaatsvinden dan afgesproken. De bestuurder verwachtte eerstdaags wat concretere berichten hierover te ontvangen.

Afgezien van wat technische problemen met de reeds in de vaart zijnde Korea-schepen voldoet dit type schip geheel aan de gestelde eisen. Het 'Saltos'-project in Tarfaya, Marocco, zal dit jaar worden afgesloten. Het heeft voor STBV een positief resultaat opgeleverd. Het lag aanvankelijk in de bedoeling de 'Saltos' te verkopen maar thans worden plannen uitgewerkt het schip, elders in de wereld, aan ander werk te helpen.





De discussie met de vakbonden omtrent het aantal bemanningsleden op de 'Shelltrans' loopt nog. Het schip kan alleen dan gunstig worden geëxploiteerd indien – binnen de wettelijke grenzen – met minder bemanningsleden wordt gevaren dan op de grotevaart-schepen. De 'Shelltrans' valt qua grootte in de middencategorie, dat is tussen 4000 en 9000 ton bruto. Indien geen bevredigende basis kan worden gevonden voor de exploitatie van de 'Shelltrans' dan is dit project ten dode opgeschreven en bestaat er geen kans op uitbreiding van dit soort activiteiten. Busker vertelde de Raad dat de transportsector van de Koninklijke/Shell Groep (waartoe ook STBV behoort) niets heeft bijgedragen aan de totale Shell-winst gedurende de afgelopen jaren en in feite grote verliezen maakt. En dat geldt niet alleen bij ons, ook de door andere vooraanstaande Nederlandse scheepvaartconcerns behaalde winsten kwamen beslist niet uit de scheepvaartactiviteiten.

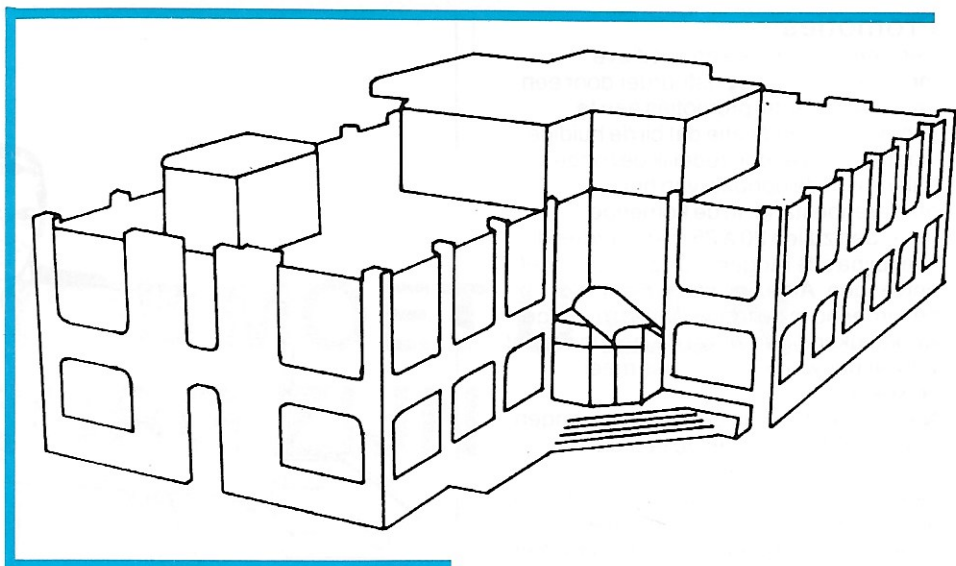
### Vlootpersoneel

De bestuurder deelde mede dat op de 'F'-schepen in de komende tijd de Nederlandse bemanning geleidelijk aan door die van Indonesische nationaliteit wordt vervangen.

Op twee schepen is dat inmiddels gebeurd. De bestuurder voorzag geen problemen met betrekking tot een te veel aan Nederlandse scheepsgezellen. 'Het natuurlijk verloop onder deze categorie zeevarenden is vrij hoog. Gedurende de laatste tijd heeft een groep gezellen ter grootte van ongeveer anderhalve scheepsbemanning de dienst van de maatschappij verlaten'. Tijdens het verdere gesprek over dit onderwerp zei de bestuurder dat het al meermalen mogelijk is gebleken om scheepsgezellen naar andere Shell Groepsmaatschappijen over te plaatsen. De O.R. reageerde hierop door te zeggen dat naar haar oordeel de schepen over de feitelijke bemanningswisseling niet voldoende waren ingelicht.

Uit het antwoord van de bestuurder bleek dat alle gezagvoerders al in een vroeg stadium omtrent dit voornemen waren geïnformeerd maar dat bij de feitelijke wisseling, door operationele omstandigheden, de volgorde van de schepen wat anders werd dan gepland. Overigens complimenteerde de Marine Coördinator, Mr. Juan Kelly, – tijdens een recent bezoek aan ons kantoor – STBV voor de wijze waarop bij ons de personeelsproblemen worden opgelost. En dit ondanks de moeilijke situatie op de arbeidsmarkt hier te lande.

Inmiddels heeft de eerste groep COO's examen gedaan voor het 'A'-diploma als scheepswerktuigkundige. Het overgrote deel is direct geslaagd en een klein aantal moet een of meer herexamens afleggen. Busker was bijzonder tevreden met dit resultaat. 'De directeur van de school in Vlissingen verwachtte dat uiteindelijk ongeveer 85% van de groep zou slagen maar dat percentage blijkt zelfs hoger te zijn'. Dit jaar gaat een groep op voor het examen voor S III en een andere groep voor 'A'. 'Deze ontwikkelingen passen uitstekend in onze scheepsorganisatie en bieden meer mogelijkheden voor de toekomst', aldus de bestuurder.



Voor de tweede helft van april stond weer een cursus 'taakoverdracht aan scheepsgezellen' op het programma. Busker vond de uitkomsten van de al eerder gehouden cursus bijzonder positief. 'We gaan hier zeker mee door en blijven veel aandacht aan onze Nederlandse scheepsgezellen besteden'.

### (Her)benoeming commissarissen

Volgens rooster zijn de heren De Ruiter en Heifrich per 1 mei 1986 aan de beurt om af te treden als commissaris van onze vennootschap. Beiden hebben te kennen gegeven zich herkiesbaar te stellen. De O.R. ondersteunt de herbenoeming van beide heren van harte. Per 1 juli a.s. zal de heer Hart aftreden als commissaris van STBV in verband met het feit dat hij op die datum tevens aftreedt als Groepsdirecteur.

De Raad van Commissarissen heeft het voornemen beide eerstgenoemde heren te herbenoemen en in de plaats van de heer Hart de huidige Marine Coördinator en Managing Director van Shell International Marine te benoemen. Op grond van zijn in die hoedanigheden opgedane kennis en ervaring acht de Raad van Commissarissen de heer Kelly bijzonder geschikt om te worden benoemd tot commissaris van STBV. De O.R. heeft uitgebreid over dit onderwerp gesproken en kwam unaniem tot de opstelling dat tegen de benoeming van de heer Kelly als commissaris van Shell Tankers B.V. geen bezwaren worden ingebracht.

### Verhuizing kantoor

Er werd geruime tijd stilgestaan bij de aanstaande verhuizing van ons kantoor naar de nieuwe locatie in de Alexanderpolder. De bestuurder zette nogmaals uiteen wat de aanleiding was geweest tot het nemen van deze belangrijke beslissing, namelijk de noodzaak tot het drastisch omlaagbrengen van de kantoorkosten. Tijdens de vergadersessie gaf de heer G. C. H. Dijkstra, DFMO/4, in zijn functie als voorzitter van de door de directie ingestelde Verhuiscommissie, nadere bijzonderheden met betrekking tot het nieuwe gebouw en wat er al zo valt te regelen alvorens de nieuwe locatie kan worden betrokken. Zaken op het gebied van communicatie (post, telex, telefoon), aankoop functioneel meubilair, indeling van het gebouw, eventuele lunchfaciliteiten, etc. Desgevraagd heeft de O.R. reeds ingestemd met de verhuizing naar de Alexanderpolder en heeft tevens geadviseerd tenminste eenvoudige koude lunch-faciliteiten in het gebouw te creëren. Men beschikt over de diensten van een architect en deze zal, in overleg, de definitieve verhuisdatum vaststellen. Het staat echter nu al vast dat niet voor iedereen van de huidige uit ongeveer 80 man bestaande kantoororganisatie ruimte in het nieuwe gebouw beschikbaar zal zijn. Er wordt uitgekeken om een enkele sectie tijdelijk elders onder te brengen. Mettertijd zal door de verdere afslanking van de walorganisatie het ruimteprobleem uit de wereld zijn.

### Aanwezig tijdens de vergadersessie op 1 en 2 april 1986 waren:

#### Groep A

Kees Hemmer  
Willem Hoogendijk  
Jolle de Jong  
Wouter Kalkman  
Dolf Mittelmeijer  
Hugo van Slegtenhorst  
Hans v.d. Ster  
Frank Vergroesen

#### Groep B

Joop Wiglevan  
Arie v.d. Windt

#### Groep C

Rob ten Hooven  
Joop Ouwens



## Promoties

Een zeer belangrijke en positieve mededeling had de bestuurder door een aanzienlijk aantal promoties aan te kondigen, als indicatie dat bij de huidige vlootomvang er een redelijk gezonde balans is in de opbouw van het officierenbestand. In de komende maanden zullen 20 à 25 man, verdeeld over bijna alle rangen, hun promotiebrief ontvangen. Afgezien van een enkele bevordering in de toprangen en bij jonge werktuigkundigen zijn er de laatste vier tot vijf jaar nauwelijks promoties meer geweest.

Naar aanleiding van deze bevorderingen vroeg Dolf Mittelmeijer de bestuurder in hoeverre het van doorslaggevende betekenis is geweest dat personen reeds één of meerdere 'proefreizen' in een hogere rang hebben gemaakt omdat men toentertijd toevallig mensen in die hogere rang nodig had. Busker antwoordde hierop dat dit zeer zeker niet het geval is geweest. 'Dat zou ook niet eerlijk zijn'. Later tijdens de vergadering wees de bestuurder er op dat bij toekomstige promoties duidelijk rekening wordt gehouden met het feit of de kandidaten in het bezit zijn van het radiotelefonie-certificaat. Dat onderstreept nogmaals het belang van het in bezit hebben van dit document. 'Voor degenen die dit certificaat nog niet hebben wordt het hoog tijd een en ander op korte termijn te realiseren want de eisen worden elk jaar zwaarder'. Dolf Mittelmeijer was het volledig eens met deze uitspraak van de bestuurder, gezien zijn recente ervaringen.

## Meevaren

Het meevaren van echtgenotes en stagiaires in gevareengebieden is uitgebreid aan de orde geweest. Enige suggesties uit de Raad worden door de bestuurder meegenomen voor een komende regeling.

## Pensioenzaken vlootpersoneel

Bij monde van Willem Hoogendijk werd de bestuurder gevraagd hoe het stond met de pensioenregeling voor het vlootpersoneel en met name de NPS-vaststelling voor de beide toprangen. In de afgelopen tijd is meermalen in het O.R.-verslag in 'Schip en Ka' hierover geschreven. Voor de O.R. blijft dit onderwerp een heet hangijzer. Momenteel wacht de Maatschappij op nadere inlichtingen van de Stichting Shell Pensioenfonds. Op een later tijdstip zal een gesprek met de pensioencommissie van de O.R. plaatsvinden.



## O.R. ALLERLEI

*Besloten is voor de periode 1986/87 geen zg. jeugdplanners bij onze maatschappij te werk te stellen. Voor wat betreft de aannames van nieuw vlootpersoneel is dit in 1986 beperkt tot circa zes SGO's met werktuigkunde als hoofdvak.*

*De maatschappij heeft getracht een informatiedag voor met verlof zijnde HOVO's te organiseren. Dat is helaas niet gelukt. Er waren weinig HOVO's met verlof en in dat groepje bleek niet voldoende animo te bestaan om een dergelijke dag bij te wonen.*

*Het was voor het laatst, vóór zijn pensionering, dat Jolle de Jong een O.R.-vergadering bijwoonde. Mede namens zijn collega's van het management-team van STBV betuigde de bestuurder de oud-voorzitter zijn grote erkentelijkheid voor diens functioneren in de O.R. 'We hebben altijd in alle oprechtheid tegen elkaar kunnen zeggen wat we dachten'.*

*Jan Aisma, de voormalige O.R.-secretaris en eveneens binnenkort met pensioen, deelde eveneens in de dank van Busker. Helaas kon Jan - wegens ziekte - niet bij de vergadering aanwezig zijn. Jolle zei het als een groot voorrecht te hebben ervaren om in de O.R. werkzaam te zijn geweest.*

*Tot aan de O.R.-vergadering op 23 en 24 juni a.s. is Joop Ouwens als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Hugo van Slegtenhorst als plaatsvervangend secretaris gekozen. Hugo werd eveneens gekozen tot voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden terwijl Willem Hoogendijk als secretaris van genoemde Commissie zal fungeren.*

*Willem Hoogendijk is door de Centrale Ondernemingsraad gekozen als lid van de Pensioencommissie en Joop Ouwens heeft als lid zitting in de Remuneratie en Functieclassificatie-commissie van de C.O.R.*



# VEILIGHEID MOET U EEN ZORG ZIJN

't Gaat goed met de veiligheid bij Shell Tankers B.V. Heel goed. Een paar jaar geleden zouden we zo'n spectaculaire vooruitgang niet voor mogelijk hebben gehouden. Maar het is toch gelukt. Dank zij het grotere veiligheidsbewustzijn bij de mensen ging het aantal ongevallen met arbeidsverzuim met sprongen omlaag. Genoeg omlaag? Zijn we nu helemaal tevreden? Op het gevaar echter ontevreden over te komen moeten we daarop helaas 'nee' zeggen. Nog steeds vinden er ongevallen met arbeidsverzuim plaats aan boord. Het aantal ongevallen zonder arbeidsverzuim en 'near misses' is vele malen groter.

Na bestudering van deze ongevallen of bijna-ongevallen kan niet anders worden geconcludeerd dan dat ze te vermijden waren geweest. Een klein moment van onoplettendheid, een niet goed overzien van een situatie, onvoldoende vóóroverleg, soms nonchalance of in veel gevallen een moeilijk af te leren verkeerde gewoonte zijn vaak de oorzaak van veel narigheid: persoonlijk leed, hoge kosten voor de maatschappij, enzovoort.

Onlangs is aan boord van een Engelse Groepstanker een diaserie gemaakt waar alle mogelijke gevaarlijke situaties/handelingen in scène zijn gezet. Het lijkt soms net echt, maar alle voorvallen zijn nagebootst.

Een aantal dia's hebben wij uitgekozen voor een prijsvraag onder ons personeel. De opgave is om de hierbij afgebeelde situaties goed te bekijken en vervolgens aan te geven wat er aan de handelingen en/of situaties fout is. Gaarne in korte en duidelijke bewoordingen. Uitgebreide verhalen, hoe goed bedoeld ook, maken dat het onderwerp vaak onduidelijk wordt. Bestudeer de foto's zeer nauwkeurig want het is best mogelijk dat er meer dan één foute situatie of handeling op voorkomt.

## **Wat kunt U met een goede oplossing verdienen?**

Voor de goede inzendingen worden drie geldprijzen beschikbaar gesteld:

- 1e prijs f 500,—
- 2e prijs f 250,—
- 3e prijs f 100,—

## Grote Veiligheidsprijsvraag met aantrekkelijke prijzen

Bij meerdere goede inzendingen beslist het lot (en die loting zal dan plaatsvinden onder het toezien van de O.R.)

## **Wie kunnen er meedoen?**

Alle thans in dienst van Shell Tankers B.V. zijnde werknemers, vloot en wal, kunnen aan de prijsvraag meedoen. Ook radio-officiëren, stagiaires en tijdelijk elders tewerkgestelde STBV-collega's. Helaas moeten we ons tot deze groepen beperken, gepensioneerden kunnen niet meedoen.

## **Hoe uw oplossing in te sturen?**

U kunt de ingevulde opgave uit het blad tillen na openbuiging van de nietjes. Oplossing in gesloten enveloppe met vermelding aan de linkerbovenzijde 'Veiligheidsprijsvraag' en adresseren aan:

Shell Tankers B.V.  
Redactie 'Schip en ka'  
Postbus 874  
3000 AW ROTTERDAM  
(m.i.v. 16 juni Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam)

Extra exemplaren van de prijsvraag zijn op aanvraag verkrijgbaar bij DFP/4 (tel. 010-696126) Per persoon kunt u slechts één oplossing inzenden.

## **Wie beoordeelt de oplossingen?**

De oplossingen worden beoordeeld door een speciaal voor deze gelegenheid in het leven geroepen commissie, bestaande uit de heren:

**J. Drogst**, voorzitter Veiligheidscommissie STBV

**W. Hoogendijk**, lid Veiligheidscommissie STBV

**F. Kuyt**, sectie Veiligheid (DFMS/3)  
Het spreekt vanzelf dat bovengenoemde collega's zijn uitgesloten van deelname aan de prijsvraag evenals alle veiligheidsofficieren en de redactie van Schip en Ka.

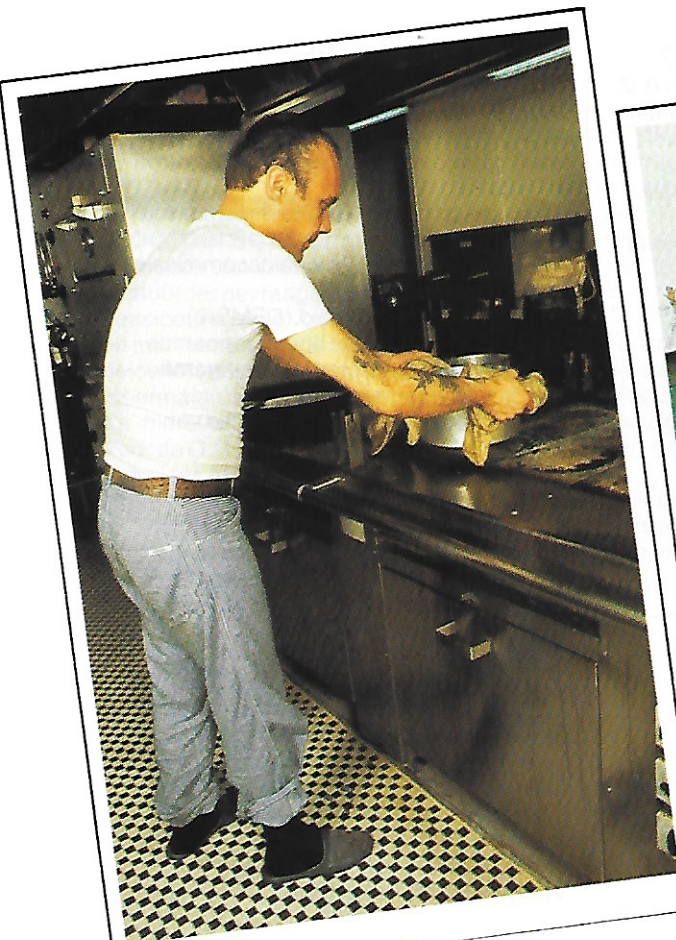
## **Termijn van inzending**

De termijn van inzending sluit op 15 augustus 1986. Onmiddellijk daarna worden de namen van de prijswinnaars bekendgemaakt. De oplossing zal in 'Schip en Ka' worden vermeld.

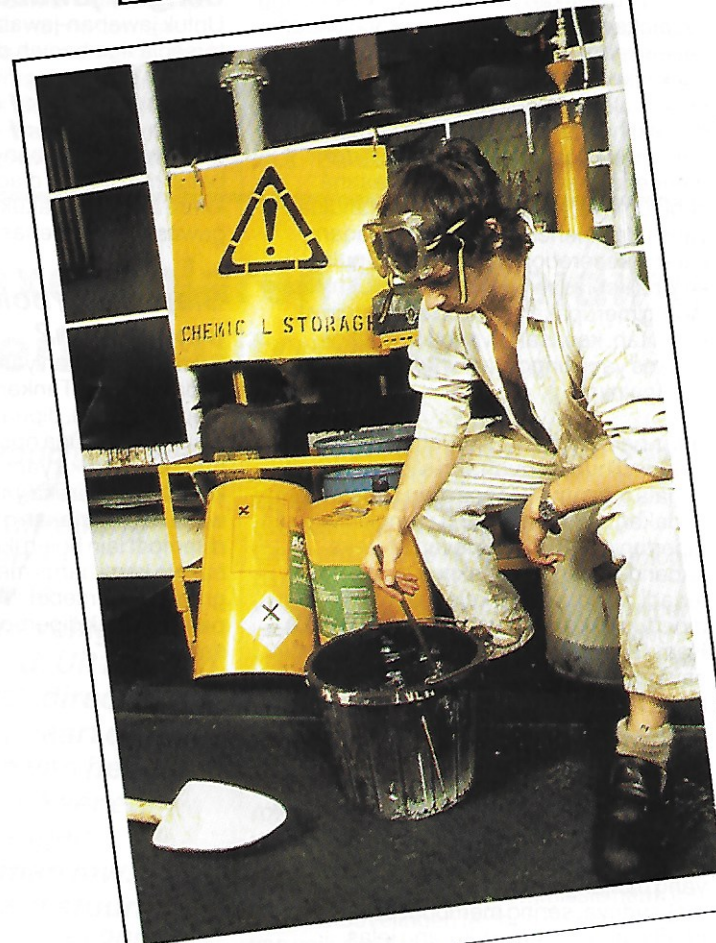
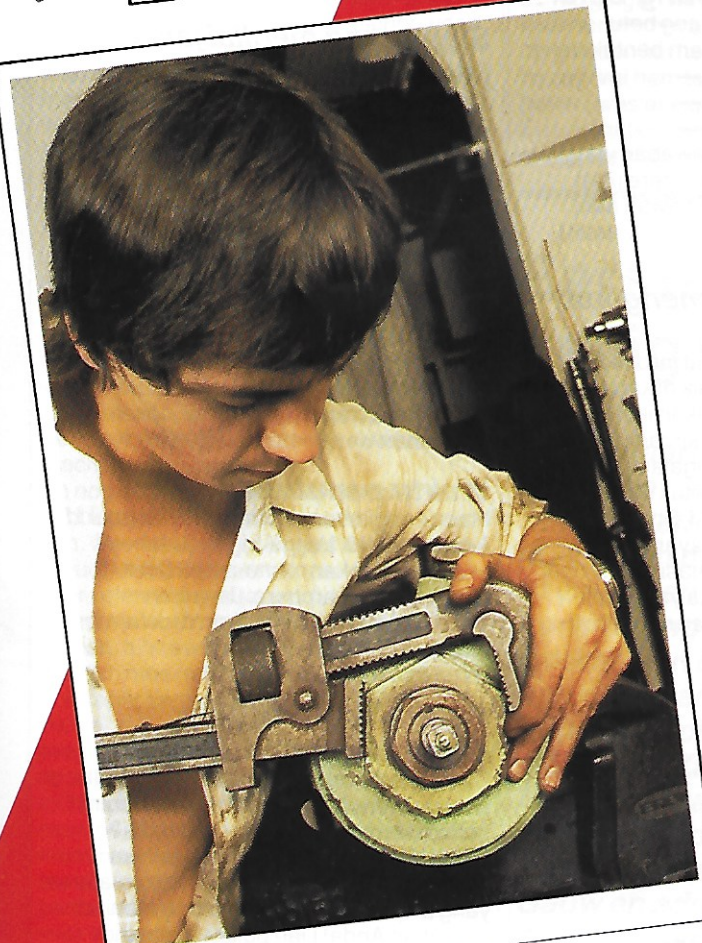
## **En als u geen prijs heeft?**

Erg jammer als u niet tot de prijswinnaars behoort. Is dan de moeite voor niets geweest? Nee, zeker niet. Wij zijn er van overtuigd dat de prijsvraag een leerzame uitwerking heeft. Veiligheid moet u een zorg zijn! En . . . iedereen krijgt een klein aandenken aan het meedoen aan de Veiligheidsprijsvraag 1986.











# KEAMANAN HARUS MENJADI PARHATIAN ANDA

Suasana keamanan di PT Shell Tankers berjalan dengan baik. Sangat baik. Kejadian yang menarik perhatian seperti itu tidak akan pernah dapat kita wujudkan beberapa tahun yang lalu. Toh kita berhasil mencapainya. Jumlah kecelakaan-kecelakaan dengan pembolosan menurun jauh sekali, karena bertambahnya rasa kesadaran akan keamanan pada orang-orang kita. Cukup menurunkan mereka? Apakah kita sekarang boleh sungguh-sungguh merasa puas? Supaya kita jangan terlalu cepat menjadi puas, maka kami terpaksa harus menjawab dengan 'tidak'. Kita masih tetap menemukan kecelakaan-kecelakaan dengan pembolosan di atas kapal. Kecelakaan-kecelakaan tanpa pembolosan serta kecelakaan-kecelakaan yang hampir terjadi jumlahnya berlipat ganda. Setelah diadakan penyelidikan atas kecelakaan-kecelakaan atau kecelakaan-kecelakaan yang hampir terjadi tersebut, tidak bisa tidak kami mengambil kesimpulan bahwa mereka sebetulnya dapat dihindarkan. Saat yang sangat pendek karena tanpa perhatian, tidak mengenal atau mempelajari suasana sebelumnya, pembicaraan pendahuluan yang tidak mencukupi, kadang-kadang karena kecerobohan atau sering pula karena kebiasaan yang sulit dirubah, tidak jarang merupakan penyebab terjadinya kesulitan: kesusahan pribadi, ongkos-ongkos yang tinggi bagi lingkungan, dan sebagainya.

Baru-baru ini di atas sebuah kapal tanker Inggris dibuat sebuah seri slides di mana segala macam suasana atau tindakan-tindakan berbahaya yang mungkin terjadi dipertunjukkan di atas layar. Mereka kadang-kadang tampaknya nyata-nyata terjadi, tetapi semua kejadian yang dipertunjukkan hanyalah buatan belaka. Kami telah memilih beberapa slides untuk sayembara bagi karyawan-karyawan kami. Pertanyaannya adalah untuk memperhatikan suasana-suasana yang dipertunjukkan dengan baik, dan selanjutnya menyatakan apa yang salah atas tindakan-tindakan dan/atau suasana-suasana tersebut. Pernyataan itu harap dibuat secara ringkas dan padat. Cerita yang panjang, betapa pun baik maksudnya, sering membuat pokok pembicaraan menjadi kurang jelas. Pelajarilah foto-fotonya dengan teliti,

## Sayembara besar tentang keamanan dengan hadiah-hadiah menarik

karena sangat mungkin terdapat lebih dari satu suasana atau tindakan yang salah.

### **Apa yang dapat Anda peroleh dengan jawaban yang betul?**

Untuk jawaban-jawaban yang betul tersedia tiga hadiah di dalam bentuk uang:

**hadiah pertama : f 500,—**

**hadiah kedua : f 250,—**

**hadiah ketiga : f 100,—**

Bila ternyata ada banyak jawaban yang betul, maka akan diadakan lotere (dan lotere ini akan dilakukan di bawah pengawasan para penasehat perusahaan).

### **Siapa yang boleh mengikuti sayembara?**

Semua karyawan yang saat ini bekerja pada PT Shell Tankers, baik di kapal maupun di tepi, diperbolehkan ikut sayembara. Juga opsir-opsir radio, mereka-mereka yang mengalami latihan kerja, atau mereka yang untuk sementara waktu dipekerjakan oleh PT Shell Tankers di tempat lain boleh ikut. Sayang sekali bahwa kami harus membatasi diri sampai grup-grup tersebut. Mereka yang sudah pensiun tidak diperbolehkan mengikuti sayembara.

### **Bagaimana mengirimkan jawabannya?**

Sesudah melepas logam pengikat kertas dengan melengkungkannya, Anda dapat mengambil daftar pertanyaan yang sudah diisi dari lembaran majalah. Jawaban lalu dimasukkan ke dalam amplop dengan disebutkan 'Veiligheidsprijsvraag' pada sudut kiri atas amplop, dan dialamatkan kepada:

**Shell Tankers B.V.  
Redactie 'Schip en Ka'  
Postbus 874**

**3000 AW ROTTERDAM**

**(mulai dari 16 juni Postbus 8989,  
3009 TK Rotterdam)**

Lembaran-lembaran sayembara extra dapat diminta dari Shell Tankers B.V. Setiap pengikat hanya diperbolehkan mengirimkan satu jawaban.

### **Siapa yang menilai jawaban-jawaban?**

Jawaban-jawaban akan dinilai oleh suatu komisi yang khusus dibentuk untuk kesempatan ini dan terdiri dari bapak-bapak:

**J. Drogd,** ketua Komisi Keamanan PT Shell Tankers

**W. Hoogendijk,** anggota Komisi Keamanan PT Shell Tankers

**F. Kuyt,** seksi Keamanan (DFMS/3) PT Shell Tankers

Sudah semestinya mereka yang tersebut di atas tidak diijinkan mengikuti sayembara, seperti juga opsir-opsir keamanan dan redaksi 'Schip en Ka'.

### **Waktu penutupan**

Masa pengiriman ditutup pada tanggal 15 Agustus 1986. Langsung sesudahnya akan diumumkan nama-nama para pemenang sayembara. Jawaban sayembara akan diterbitkan di dalam majalah 'Schip en Ka'.

### **Dan kalau Anda tidak memenangkan hadiah?**

Sayang sekali bila Anda tidak termasuk sebagai pemenang. Apakah lalu berarti bahwa semua usaha sia-sia belaka? Tidak, tentu tidak. Kami yakin bahwa sayembara ini akan memberikan pelajaran yang penting. Keamanan harus menjadi perhatian Anda! Dan pula . . . masing-masing yang telah mengikuti Sayembara Keamanan 1986 akan memperoleh sebuah kenang-kenangan sederhana.



# Dagje uit in Caïro



Na dik twee weken een oversteek te hebben moeten doorstaan is het een heen en weer geloop van jewelste aan boord van de 'Cardissa'. Iedereen ziet uit naar de komende dag, want we gaan een dagje uit in Caïro. Velen van ons verheugden zich er extra op, vanwege de aanwezigheid van hun echtgenotes. Dat is altijd leuk als je het samen kunt beleven. De lunchpakketten waren de avond tevoren al klaargemaakt, zodat er niet meer overbleef dan wassen, aankleden en vertrekken. In de stemming waren we nog niet helemaal, want het was behoorlijk vroeg in de morgen. Maar toen wij eenmaal op weg waren en de in onze ogen vreemde gewoontes aanschouwden in de dorpjes waar we langs kwamen, kwamen we langzamerhand toch wel tot leven. In plaats van een kinderwagen, gebruikt men daar de schouder voor de baby, en het kind slaapt heerlijk door. Ook een toilet moet een grote luxe zijn; men tilt daar gewoon zijn/haar jurk op, bukt en bevrijdt zichzelf van de lasten. Natuurlijk zijn er nog veel meer gewoontes, fascinerend om het te bekijken.

Na 2,5 uur gereden te hebben, kregen we een koffie-stop. Helaas niet de koffie die we gewend zijn, maar één ding is wel zeker, het was energie-wekkend en ook zeer interessant. Op de hierbij geplaatste foto ziet u onze Egyptische kelner in klederdracht.

Na nog een uur langs de Nijl gereden te hebben, kwamen we dan eindelijk in Caïro aan. Ons eerste bezoek gold het museum in oudheid. Dit was iets enorms. Het viel voor velen van ons tegen dat we onze camera's niet mee naar binnen mochten nemen, alhoewel er een enkeling was, die dat toch mee naar binnen had gesmokkeld, al was het dan per ongeluk. En helaas zonder nut, vanwege te weinig licht. Haast alles van wat je van de Egyptische oudheid op school had geleerd was daar aanwezig, tot het gouden omhulsel van Toetanchamon toe. En ook niet te vergeten: echte mummies. Helaas was er veel te weinig tijd om alles op je gemak te kunnen bezichtigen, want we hadden maar anderhalf uur voor dit onderdeel.

## Pyramides

Ons volgende doel waren de pyramides met de sfinx. Hier hebben we nog enorm

gelachen. We waren nog niet goed of wel uit de wagen gestapt of mevrouw Jonker zat al op een kameel. Met een vertrokken bek uit angst om te vallen bracht de kameel zich tot staan, en tot overmaat van ramp liep die kameel nog weg ook, zodat baas Jonker geen tijd overbleef om een paar foto's te nemen; in haast moest hij een nieuw rolletje in zijn toestel doen en daarna holde hij achter de kameel aan. Toch nog gelukt dus.

Al lachende liepen we naar de ingang van de pyramide. Nadat we de opdringerige sieradenverkopers van ons af hadden geschud gingen we naar binnen. Uiteindelijk kwamen we boven, één van de bemanningsleden liet het al tevoren afweten, toen hij zag wat hem te wachten stond. Eénmaal boven, was er eigenlijk niet veel te zien. Een omhulsel van een graf van een of andere prinses, het middelpunt van de py-

Wij ontvingen laatst een prachtig geschreven verslag van de echtgenote van SAW Ritter over de excursie die de bemanning van de 'Cardissa' enige tijd geleden maakte in Caïro. Jammer dat we de brief met het mooie gotische handschrift niet kunnen afdrukken, want het was een lust voor het oog. Maar desalniettemin, hieronder volgt het verslag in gedrukte vorm.

ramide, en een holte die als luchtkoker moest dienen. Toch gingen we niet teleurgesteld naar beneden.

Je zal het toch maar in levende lijve gezien hebben. Weer buiten begaven wij ons op weg naar de sfinx, wat een ieder prachtig vond. Als laatste bezochten we de bazaar, waar we verschillende winkeltjes bezochten. Een parfumerie, pappiroswinkel en een souvenir-shop.

Helaas was het toen weer tijd om naar het schip terug te keren, dit keer gingen we via de woestijn. Een prachtige, rechtstreekse, moderne weg, zodat we in minder dan drie uur weer op ons stekkie terug waren. Allemaal afgepeigerd en voldaan. Een belevenis, die niemand van ons ooit zal vergeten. Dit dankzij het enthousiasme van onze kapitein en hoofdwerktuigkundige.

Dank van ons allen!  
m.s. 'Cardissa'

## Eerste exemplaren handleiding veilig werken uitgereikt

**Op 20 maart jl. vond in de PR-zaal in het Shell-gebouw aan het Hofplein de uitreiking plaats van de eerste exemplaren van de handleiding voor veilig werken aan boord. Uit handen van dr. J. van Tiel, directeur-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontvingen adspirant stuurman mw. J. D. Gauw en adspirant stuurman A. H. J. Visser de ruim 200 pagina's tellende handleiding die als titel 'Dat is juist' heeft meegekregen.**

Dat er op zee veel aandacht wordt besteed aan de veiligheid is iedereen bekend. Echter, aan de wal heeft dit onderwerp eveneens een grote prioriteit. Het Gemeenschappelijk Administratiekantoor (GAK) bij voorbeeld heeft speciale veiligheidsadviseurs in dienst die schepen bezoeken en daardoor een goed inzicht krijgen hoe het met de veiligheid aan boord is gesteld. Zij geven veiligheidsadviezen, doen geluidsmetingen, enz. Op grond van een aantal internationale verdragen is intertijd de Algemene Commissie ter Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden in het leven geroepen. Hierin zijn de overheid, de werkgevers en de werknemers vertegenwoordigd. De Commissie heeft tot taak aanbevelingen te doen op het gebied van veiligheid aan de minister van Verkeer en Waterstaat. In het kader van deze taakstelling heeft deze Commissie een handleiding samengesteld waarin nuttige en praktische wenken voor de



▶ zeevarenden staan.  
'Dat is juist' wordt eenmalig, gratis, via de rederijen aan alle zeevarenden verstrekt. Ook zal de handleiding worden gebruikt als leerboek bij het zeevaartkundig onderwijs. Het boek geeft hoofdstuksgewijs aan waar, op welke wijze en onder welke omstandigheden met diverse materialen en gereedschappen moet worden gewerkt en welke veiligheidsmaatregelen daarbij in acht moeten worden genomen.

### **Mentaliteit**

De uitreiking van de eerste exemplaren van 'Dat is juist' op de 20e maart jl. vond plaats in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het GAK, zeevaartkundig onderwijs, scheepvaartbedrijven, KNRV, vakbonden, Raad van Scheepvaart, Scheepvaart Inspectie en DGSM. Er werden enkele korte inleidingen gehouden (ondermeer door onze directeur) waarbij duidelijk naar voren kwam het grote belang van een goed veiligheidsbeleid.  
'Veiligheid is niet iets extra, niet een randvoorwaarde. Veiligheid is iets dat voortdurend met ons dient te zijn. Niet een middel maar een wijze van denken, een mentaliteit.'



v.l.n.r.: aspirant stuurman mw. J. D. Gauw, dr. J. van Tiel, directeur-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken en aspirant stuurman A. H. J. Visser. Foto Tilly Nieuwenhuijsen.

## Ook de 'Zafra' kreeg haar jaarplaatje!

**Op 3 maart jl. werd door captain D. Smith van SIM Londen aan kapitein Weide van de 'Zafra' het jaarplaatje overhandigd voor ongevalvrij varen gedurende 1985. Van 3e stuurman M. J. A. Krijvenaar ontvingen wij over deze feestelijke gebeurtenis onderstaand verslag.**

Voor de 'Zafra' was het weer zover, het veiligheidsplaatje 1985 voor bevestiging op de veiligheidstrofee was binnen. Uitreiking zou plaatsvinden te Teesport, de 'thuishaven' van de 'Zafra' gedurende de afgelopen 10 jaar. Daar de 'Zafra' alleen tussen het Aukfield (midden op de Noordzee) en Teesport vaart was de keuze waar de uitreiking zou plaatsvinden niet zo

moeilijk. Een groter probleem vormden dag en tijdstip. Daar met minimum lading gewerkt wordt kan het gebeuren dat de 'Zafra' bij het 'van de boei waaien' opeens 12 uur later te Teesport arriveert. Binnenligtijd is ook slechts 15 uur. Gevolg daarvan een zeer korte tijd om de uitreiking en het Indonesisch buffet voor te bereiden. Echter, het hogedruk-gebied dat voor de Elfstedentocht zorgde, beïnvloedde ook onze laadoperatie. Veertien dagen achter elkaar laden en de 'Zafra' vertrok precies volgens plan naar Teesport. Maandag 3 maart te 11.00 uur waren we afgemeerd en om kwart over 12 kwam de belangrijkste gast aan boord, captain Smith van SIM Londen, die op verzoek van de heer Busker het plaatje zou uitreiken. Uiteraard waren het agentschap en de douane ook goed vertegenwoordigd. Uit de speech van captain Smith kwam naar voren dat de 'Zafra' een goed schip is en in feite al 3 jaar achter elkaar ongevalvrij vaart. De opmerking 'de oudjes doen het nog best' is

ook op dit gebied zeker niet misplaatst. Captain Smith vergeleek Marine met Expro (waar de 'Zafra' erg veel mee te maken heeft) en daaruit blijkt dat Marine het in z'n geheel erg goed doet, wat fraai is om te horen.

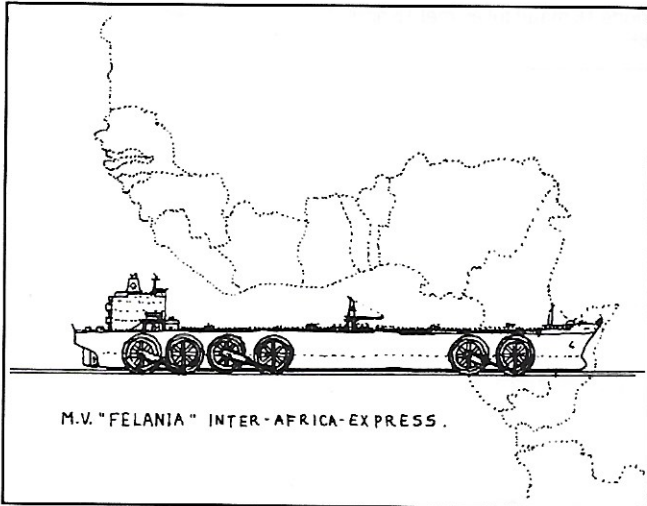
Behalve lovende woorden aan het adres van de staf werden ook de junior officieren en de Indonesische bemanning niet vergeten. Zij zijn uiteindelijk de mensen op de werkvloer, die voor dit goede resultaat gezorgd hebben. Ook gezagvoerder A. C. Weide legde in zijn dankwoord hierop sterk de nadruk: 'De Indonesische bemanning heeft door hun veiligheidsgedrag een zeer belangrijk aandeel gehad in het verkrijgen van de veiligheidstrofee 1985'. Gezagvoerder Weide dankte ook zijn voorgangers en de hoofdwerktuigkundigen van het afgelopen jaar voor het door hen verrichte werk op veiligheidsgebied. Goede samenwerking is ten slotte van wezenlijk belang voor het gehele veiligheidsgebied.

### **Veiligheidsstaart**

Vervolgens werd door officieren en bemanning geposeerd bij de veiligheidstaart die speciaal door chef Bergmans was gemaakt. Hiermee eindigde het officiële gedeelte en begaf het gezelschap zich naar de bar. Tijdens dit informele samenzijn werd in de eetsalon de Indonesische rijsttafel klaargezet. Enkele Engelse gasten hadden het al over een 'Dutch rice table'. In het midden latend wat dit dan wel moet zijn bleek de rijsttafel iedereen prima te smaken. De inmiddels aan boord gekomen aflossers konden ook meteen aanschuiven. Als laatste werd de veiligheidstaart aangesneden die, hoewel zeker niet klein, geheel aan de neus van uw verslaggever voorbij is gegaan. En dat zegt wel wat over de smaak ervan. Een uurtje later vertrokken de gasten weer en verdeelden de opvarenden zich over het schip, want: 'De Zafra, zij loste voort'.







De hierbij geplaatste tekening is van de hand van bediende Henk Kok; een impressie van de reizen van de 'Felania' langs de West-Afrikaanse kust.

## Uit de postbak

Geachte Meneer, Al jaren lang ben ik zeer geïnteresseerd in olietankers, en vooral in die van uw bedrijf. Ook al ben ik nog maar twaalf jaar zou ik later toch op zo'n oceaanreus willen varen. Ik zit nu in de eerste klas van de L.T.S. en heb het er prima naar m'n zin.

Ik had de keus om naar Shell, Esso of Chevron te schrijven maar ik heb, zoals u nu ziet naar u geschreven. Waarom? Omdat ik de tankers van u al een hele tijd bewonder. Dit is geen slijmerij, maar pure werkelijkheid. Ik heb ook nog een paar vragen voor u:

- I Heeft u nog platen of andere informatie voor mij? (ik spaar namelijk tankersplaten)
- II Heeft u nog boekenjes van schepen voor mij?
- III Heeft u nog een compagnon? zo ja. Welke?

Zo, dit waren mijn vragen dan. Het was wel misschien een beetje brutaal gevraagd, maar ik weet niet hoe ik het ander zou moeten vragen. Zo, ik stop nu met schrijven, dus ik zeg maar, Ahoy!

## Cursus Scheepvaartkunde voor Scheepswerktuigkundigen

Scheepswerktuigkundigen die in het bezit zijn van het diploma B, via de HTS-structuur verkregen, en die voldoende vaartijd hebben voor het diploma C, kunnen zich opgeven voor de cursus Scheepvaartkunde, die vereist is voor het verkrijgen van het diploma C.

De cursus wordt gegeven aan het Instituut voor Hoger Technisch en Nautisch Onderwijs 'Amsterdam', Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam, telefoon 020-154508.

De aanvangsdatum is maandag 14 september 1986. De cursus omvat 4 weken van 30 lessen. Door middel van een discussie op vrijdag 10 oktober 1986 wordt de cursus afgesloten.

Men kan zich voor deze cursus opgeven bij bovenvermeld instituut. Ook zij die nog vaartijd tekort komen kunnen zich opgeven. Aan de hand van het aantal vaardagen dat men tekort komt wordt bekeken of men de cursus kan volgen. De vaartijd na het diploma B dient behaald te zijn op schepen met een voortstuwingsvermogen van tenminste 2944 KW (4000 PK). Ook scheepswerktuigkundigen die reeds in het bezit zijn van het diploma C kunnen zich opgeven voor deze cursus.



## Radio-telefonie-certificaat

Van 2e stuurman Dolf Mittelmeijer ontvingen wij onderstaande reactie op het volgen van de cursus Radiotelefonie. Zijn conclusie na het volgen van de cursus was 'het viel niet mee, maar ik heb geen spijt dat ik het toch gedaan heb'. 'Waardering dient te worden uitgesproken voor het feit dat Shell Tankers de gelegenheid biedt om een cursus te volgen op de Rotterdamse Zeevaartschool om aldus na studie examen te kunnen doen ter verkrijging van het algemeen certificaat Radiotelefonist. Waardering vooral omdat blijkt dat begeleiding door deskundigen op de zeevaartschool geen overbodige luxe is. De leerstof is vrij uitgebreid en beperkt zich geenszins tot het uit het hoofd leren van definities. Uit ervaring is mij gebleken dat naast de stof betreffende noodprocedures veel keuringseisen van de installatie worden gevraagd. Ontvanger- en zenderschema's moeten kunnen worden getekend. Functies van de schakelaars en de theorie 'die erachter zit' dient men te weten. Het verdient aanbeveling de bediening van de TOR-installatie te kennen. De examenervaring, hierboven beschreven, betreft een mondeling examen,

afgenomen in Den Haag. Het schriftelijk examen werd in Rotterdam afgenomen. De meeste zeevaartscholen in Nederland bieden dit jaar Radiotelefonie-cursussen, zodat een ieder de kans kan grijpen om de cursus te volgen. Veelal zal het mondelinge examen dan in Den Haag worden afgenomen. Schriftelijke examens worden slechts op zeer beperkte schaal op scholen afgenomen. Het behalen van het certificaat uitstellen tot een later tijdstip verdient geen aanbeveling, daar men het pakket leerstof steeds meer uitbreidt'.

## Fenders 'Niso': exit

Na 12 jaar is een einde gekomen aan de lichteroperaties van de 'Niso' in de Noordwest-Europese wateren. Voortaan gaat het schip weer world-wide opereren. Op de hierbij geplaatste foto's van de stagiaire-stuurman G. J. Molenaar ziet u hoe alle aan boord zijnde fenders op 25 maart 1986 te Lyme Bay, off-port Brixham, 'geland' werden. Onze trouwe 'Niso' kon moeilijk afscheid nemen van de fenders, getuige het feit dat na vertrek van het bootje met erachter een sleeplijn met de fenders, deze lijn brak; de fenders werden als het ware aangetrokken door de 'Niso'. Maar helaas, later verdween het bootje onverbiddelijk aan de horizon, met in het kielzog de fenders...





# VLOOTPERSOONLIJKE VLOOTPERSOONLIJKE VLOOTPERSOONLIJKE

Periode 16 maart tot en met 15 april  
1986

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

### **m.s. 'Acmaea'**

2e stm.: S. S. Abma, 3e stm.: M. C. Swart, 2e wtk.: F. A. M.

Vergroesen, wass. F. D. P. Croes, B. J. P. van Dorp, hovo R. A. de Lange

### **m.s. 'Cardissa'**

bed.: E. Bottenberg, asv.: M. Berenst, asaw.: L. T. B.

### **m.s. 'Caurica'**

1e stm.: J. A. van Kesteren, sgo.: O. Wink, A. Zwiers, hwtk.: B.

Oudkerk, sch.techn.: A. van der Windt

### **m.s. 'Cinulia'**

4e stm.: R. Rodenburg, wass.: G. C. Wiegant

### **m.s. 'Felania'**

wnd. 2e stm.: A. W. F. Pera, 3e wtk.: A. van der Ster, roff.: P. J.

Smits, asv.: G. A. Brand, J. H. Spaans, L. J. Verburg, hovo.: E. J. Eradus, bed.: G. P. Onder de Linden

### **m.s. 'Felipes'**

gezagv.: L. J. Hirs, 1e stm.: R. W. Overdijkink, 2e stm.: J. Jongeneel,

4e stm.: R. de Leur, sgo.: C. A. Duvekot, wnd. 2e wtk.: J. W. Schippers, 3e wtk.: P. D. Koudenburg, wtkl.: J. W. van Duuren, asaw.: R. T. van der Mispel, A. R. van der Velden, asv.: M. R. Cordu, H. Geelen, L. C. J. van Kuyen, beko.: J. Breyer, bed.: C. Toet, A. J. J. Ceelen

### **m.s. 'Ficus'**

saw.: R. van Zomeren, asaw.: J. G. Cornelissen, S. K. Jetten

### **m.s. 'Flammulina'**

gezagv.: C. Vlas, sgo.: J. L. Pool, H. K. W. M. Hagemans, wtkl.: L. H.

Maas, roff.: J. J. Langereë, saw.: G. H. de Visser, asv.: A. L. P. Valkering, bed.: F. G. Olde Wolbers

### **m.s. 'Fossarina'**

1e stm.: W. Beekman, roff.: H. J. van Leeuwen

### **m.s. 'Fossarus'**

hwtk.: P. J. de Lange, wnd. 2e wtk.: F. W. Mooiweer, 3e wtk.: W. G.

Kole, sgo.: H. A. Lamme

### **m.s. 'Fulgur'**

1e stm.: R. Agema, 2e stm.: R. van der Voort, wnd. 2e wtk.: A. Storm, sgo.: P. A. B. Sniijders, wtkl.: H. C. van Petersen, roff.: H. J. van Homoet, saw.: P. Luyten, J. H. T. M. Vissers, asaw.: R. M. J. van Dijk, asv.: L. J. Afink, A. A. O. Schenk, beko.: B. J. van Gelderen, bed.: H. van den Enk

### **m.s. 'Fusus'**

1e stm.: T. W. Scharrenberg, 3e wtk.: R. F. Hamar de la Brethoniere, sgo.: T. A. Neven, saw.: F. van Zadelhoff, jaw.: M. Mak, R. J. P. Metselaar, R. H. F. Meijer, W. D. Treffers, P. van der Wal

### **m.s. 'Niso'**

1e stm.: B. Koppe, hwtk.: C. P. de Waard, wnd. 2e wtk.: J. A. Deelen,

5e wtk.: H. P. J. M. van Pinxteren  
**m.s. 'Ondina'**  
wnd. 1e stm.: B. Crum, 4e stm.: G. Y. Bouma, 4e wtk.: M. B. van der Horst, 5e wtk.: R. T. M. Wilmering, wass.: F. Oostdijk

### **m.s. 'Saltos'**

saw.: F. Costas Parcero, beko. A. Lopez Nogueira, bed.: F. Dieguez Garcia

### **m.s. 'Sarda'**

sgo.: R. L. H. Mooring, hovo.: G. H. H. Lammers

### **m.s. 'Solaris'**

gezagv.: O. A. van Druuten, 1e stm.: A. Vlaar, J. W. Nieuwerf, 2e wtk.: D. Westdorp, sgo.: W. Verschuure, E. J. M. Trimbach, saw.: R. A. J. W.

Coppens, asaw.: G. L. J. D. Knevel, asv.: R. E. Curial, C. F. M. Hartman, B. R. Pronk

### **m.s. 'Spectrum'**

hwtk.: L. W. Jorissen, wnd. 2e wtk.: J. J. F. Govers, hovo.: W.

Haanepen

### **m.s. 'Stellaris'**

2e stm.: P. A. Vermolen, 2e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld, wnd. 3e

wtk.: H. Hendrikse

### **m.s. 'Stellata'**



sgo.: R. A. Huting, J. van der Ster, M. Punter, asaw.: G. A. A. Heessels, N. Scheepers, asv.: D. Rovers  
**m.s. 'Tagelus'**  
2e wtk.: R. H. de Haan, 3e wtk. B. K. Frans, asv.: J. M. Wigleven  
**m.s. 'Zafra'**  
3e stm.: W. M. de Bruyn, hwtk.: P. A. Ankerman, 5e wtk.: L. Kruik

#### Aflossingen

*gezag.*: M. de Graaf, W. S. van der Ham  
*1e stm.*: M. F. D. Becx, C. J. Clarisse, G. W. Geesink, A. H. van Haaften, W. Holwerda, J. van Rooijen, D. C. Tazelaar  
*2e stm.*: P. A. D. Bouwman, C. J. van Essen, R. R. van der Maas, C. J. M. Roels, L. A. H. Vader, J. S. de Vos  
*3e stm.*: M. J. A. Krijvenaar, M. Kuyt, P. J. L. Mulder  
*4e stm.*: M. A. Spoelstra  
*sgo.*: H. R. Gallis, G. H. Reitsema, A. M. H. Vossen, J. H. van Zanden  
*stm.*: S. Hielkema, A. Kamphuis  
*hwtk.*: K. L. J. Aertssen, J. B. van Haaster, H. L. de Koning, J. H. S. van der Pas, C. G. Pusch, J. Wielart  
*2e wtk.*: J. L. de Bondt, F. A. J. Boot, J. Klemann, L. F. Kruyt, H. J. Lammertink, J. J. J. Ludekuse, C. N. A. Vreke, J. A. Willems  
*3e wtk.*: T. J. M. H. Bakker, K. Elshout, C. A. van Esveld, J. G. Kuit, G. A. Mellonius, K. Wagenaar, H. Waitz  
*4e wtk.*: A. B. M. Bokkers, R. J. M. Geel, W. G. de Leeuw van Weenen, S. van der Zee  
*5e wtk.*: J. A. Beukelman  
*sgo.*: G. T. Ligtenberg, N. J. van Megen, P. Molendijk, R. Roor, J. A. Valk  
*roff.*: J. Hissink, P. A. de Lange, G. H. P. Ribbens, W. Schelling  
*wass.*: C. G. J. Broeders, R. Croese, J. de Gans, A. O. Koetje, C. H. Roozendaal  
*saw.*: F. Bak, R. J. Dekker, P. J. M. Dillen, M. J. Heiligers, R. P. A.

Heuts, J. Hofman, F. Kromjongh, A. J. Lankhof, R. Mammen, M. M. Martens, R. E. Riedewald  
*asaw.*: R. la Grand, F. Groeneveld, R. de Jong, L. P. Kooi, D. van Selm, E. J. S. Weber  
*asv.*: W. P. L. Broers, R. van Buuren, G. J. van Delft, D. van Eenige, A. van Eysden, N. H. van der Geugten, S. H. J. Gieling, M. H. Grootveld, A. van der Haak, H. Kammenga, H. C. J. van Laarhoven, G. S. J. Metzelaar, G. J. H. Muilenburg, R. W. van Rooyen, W. de Ruiter, M. J. W. A. Schuurs, L. R. Stevens, M. Temmerman, M. A. J. van Veen, T. H. van Vlijmen, H. de Vries, R. Vijlbrief, R. Zwart  
*hovo.*: C. A. Breederland, G. van Driel, B. Gohres, C. P. Hoogesteger  
*beko.*: D. Seip, R. B. Takke, W. N. Top  
*bed.*: A. Cumming, J. Jager, E. W. A. Jansen, M. Jonkman, J. G. Koek, H. H. P. van Koppen, J. A. Schuiten, A. R. Tanasale

#### Gehuwd:

08.04: M. Boersma, sgo, met Mw. K. Quang Hee;  
11.04: A. B. M. Bokkers, 4e wtk., met Mw. E. Botman;  
11.04: H. van Weenen, 4e wtk., met Mw. I. Knovel;

#### Geboren:

26.03: Johannes Hendricus Maria Guillaume Pierre, zoon van H. M. Kok, bed., en Mw. J. Fransen;  
17.03: Sander, zoon van J. W. Schippers, 2e wtk., en Mw. C. M. Schippers-van Lit;  
30.03: Sander, zoon van R. J. Verspoor, 4e wtk., en Mw. E. Verspoor-Kramer;  
10.04: Lucia Agnes, dochter van R. van der Heide, 3e wtk., en Mw. H. E. L. A. van der Heide-van der Westerlaken;

#### Uit dienst getreden:

wass.: H. W. M. Rolvink;

#### Met pensioen:

Gezagv.: P. Hoogesteger;  
Hfd. wtk.: C. C. Bartels;  
2e wtk.: K. J. Faasse;  
wass.: J. Pronk;  
hfd. voeding: H. Vrugt;  
bediende: J. den Hoed;

#### Overplaatsingen:

1e stm.: G. Zoetendal – Shell Expro;

#### Behaalde diploma's

1e Stuurman G.H.V.: A. Zwiars;  
2e Stuurman G.H.V.: G. H. G. M. Scheres, M. Zoethout, B. de Vries;  
'C': R. H. de Haan;  
'B': P. Kees;

#### Onze vlootjubilaren:



A. P. J. Ham;  
Gezagvoerder;  
30 jaar op 14 juni 1986;

WAL  
WAL  
WAL

#### Met pensioen

01.04.86: Mw. E. A. Vijgeboom – secr. DF

#### Jubileum



24.05.86:  
H. Sierat – DFF/5  
35 jaar



# Kapitein R. Verhoef met pensioen

Op 13 januari kwam van kantoor het telegrafische bericht dat men instemde met de vervroegde pensionering van kapitein Verhoef na zijn laatste dienstperiode op de 'Ondina'. De eerste voorbereidingen voor zijn feestje waren al 6 weken tevoren aangevangen, dus alles was in kannen en kruiken. Te New York was op 13 december het gezamenlijke cadeau al aangeschaft.

Achteraf verstandig, want daarna hebben we in Mexico een ship-to-ship transfer gedaan en bij Aracaju, terug in Brazilië, aan een boeieming gelost. Niemand had sinds New York een stap aan land kunnen doen. Op 18 januari vertrokken we van Aracaju naar Sao Sebastiao, alwaar een groot gedeelte van de bezetting afgelost zou worden. De kapitein ging op zondag 19 januari nietsvermoedend met enkele meevarende echtgenotes mee om voor de laatste maal gezamenlijk koffie te drinken. Bij het betreden van een afgeladen salon begon het bij hem te dagen en bij het zien van de schitterende decoraties, vervaardigd door de Indonesische bemanning, was de verrassing volledig.

## Cadeau's

Onder het genot van een kopje koffie met gebak hield de hoofdwerktuigkundige een toespraak, waarin hij o.a. herinneringen ophaalde aan vroeger en wat er zoal was voorgevallen van de 'oude' 'Ondina' tot en met de huidige 'Ondina'. Hij wenste de kapitein, namens alle opvarenden, geluk en gezondheid in de toekomst, waarna de cadeau's werden overhandigd. De 4e wtk. had een fraai silhouet van de 'Ondina'

*Van de feestelijkheden rond het afscheid van gezagvoerder Verhoef aan boord van de 'Ondina' ontvingen wij onderstaand verslag met foto's, maar op de redactie van Schip en Ka is niet bekend wie de schrijver of schrijfster hiervan is. Anoniem dus, maar daarom niet minder gewaardeerd.*



gemaakt en de second had zichzelf overtroffen bij het maken van een exact miniatuur van de noodstuurstand, compleet met houten stuurwiel. In zijn dankwoord sprak de nog steeds onthutste kapitein zijn waardering uit voor de goede sfeer aan boord, die zelfs 6

weken geen havens en geen post moeiteloos had doorstaan. Hij bedankte iedereen voor zijn of haar bijdrage aan de cadeau's, het feest en de ondervonden samenwerking. Tot slot van het officiële gedeelte onthulde kapitein Verhoef, door middel het wegtrekken van de maatschappijvlag, de scheepsbel, hem door alle opvarenden van de 'Ondina' aangeboden. De bel was voorzien van een aan boord vervaardigd allemanseind.

## 'De Ondinaátjes'

De koffie was inmiddels op en na het luiden van de bel werd overgegaan op iets sterkers. Het was razend gezellig. De kapitein was natuurlijk een 'jolly good fellow' en het maken van een groepsfoto ontbrak niet. Even voor half één 's middags werd het charmante trio 'De Ondinaátjes' aangekondigd. We waren getuige van de lancering van hun gelegenheidsnummer 'Toen opa nog jong was'. Iedereen zong het refrein uit volle borst mee en na afloop was het applaus niet van de lucht.

Tegen tweeën diende de civiele dienst een gigantisch Indonesisch rijstbuffet op. In de kombuis had men er flink werk van gemaakt. Na de maaltijd dunde de groep party-gangers langzaam uit: de rijsttafel nodigde uit tot een middagdutje.

Maar 's avonds werd er nog een borreltje of twee genomen op de goede afloop. De echtgenote van kapitein Verhoef, die helaas niet aanwezig was, werd thuis verblijd met een boeket bloemen. De opvarenden van de 'Ondina' wensen kapitein Verhoef en zijn echtgenote nog vele jaren in goede gezondheid toe.

