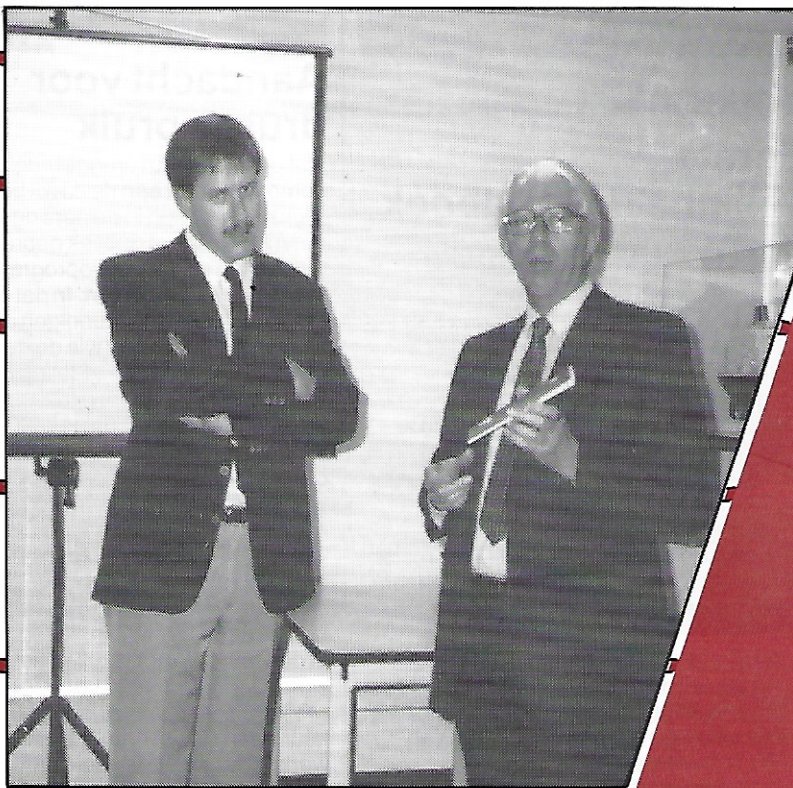


# SCHEEP



# TENIKA

26e jaargang  
nummer 9  
mei 1987



# SCHIP EN KA

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

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zesentwintigste jaargang, nr. 9  
mei 1987

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-4071826

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Tijdschriften B.V.  
Bezuidenhoutseweg 58  
Den Haag

Druk  
Tijl Grafische Bedrijven B.V.  
Zwolle

## IN DIT NUMMER

O.R.-verslag	4
Veiligheidstroofeën 1986	7
Don't cry for us Argentina	8
Schoon Schip	10
Personalia	11

## Dat was het dan

'Er is een tijd van komen en er is . . .', vult u zelf de zin maar aan. Leuke dingen gaan meestal het snelste voorbij, dat zal iedereen moeten beamen. Zo ook ondergetekende. Aan acht jaar redakteurschap van 'Schip en Ka' is deze maand een eind gekomen. Acht leuke en zeer afwisselende jaren. 'Ik zou jokken als het niet waar was . . .'. Vanaf 1 mei ben ik me gaan verdiepen in de diverse PR-activiteiten van Shell Nederland Raffinaderij en Chemie in Pernis. Zonder mijn afwezigheid draait 'Schip en Ka' rustig verder. Ten minste, dat hoopten we. Laat nu het tweede redactielid, Ineke Koot, ook Shell Tankers gaan verlaten. Zij gaat in de loop van deze maand naar Drenthe verhuizen.

'Schip en Ka' zonder redactie. Wat nu? Wel, ten tijde van het schrijven van dit stukje was er nog geen pasklare oplossing. De gedachten gaan uit naar een redaktieraad met een coördinator die de diverse bijdragen verzamelt en zelf eveneens artikelen levert. In een volgende uitgave zult u nadere bijzonderheden hieromtrent kunnen lezen. Rest mij nog, uiteraard ook namens Ineke, degenen te danken die ons gedurende de afgelopen jaren van kopij of foto's voorzien hebben, iedereen aan te sporen om nu toch maar eens aan de toegezegde artikelen te beginnen en 'last but not least' u allen het allerbeste toe te wensen.

Ruud Kleijn

bij de voorplaat:

## Eerste veiligheidshandboek uitgereikt

Nadat wij binnen de Maatschappij nog meer aandacht zijn gaan besteden aan ieders veiligheidsbewustzijn, werd er in 1986 een veiligheidsdeskundige aangetrokken om bij ons een veiligheidsonderzoek ('Safety-Audit') te plegen. Na rijp beraad binnen ons Managementteam werd hiervoor de heer G. Zimmer (Veiligheidsdeskundige bij de Deutsche Shell Tanker Gesellschaft) gekozen. Dit was natuurlijk niet voor niets, deze Maatschappij is al jaren de koploper in de competitie OMA- en OZA-vrij varen.

In het eindrapport van de heer Zimmer stond als één van de aanbevelingen 'De – in de loop der jaren – gestelde veiligheidsregels en -voorschriften van STBV te bundelen in een 'Veiligheidshandboek'.

Tijdens een bezoek van onze Marine Coördinator Mr. J. H. Kelly (tevens onze commissaris) werd in het bijzijn van kantoormedewerk(st)ers het eerste exemplaar overhandigd. Op de foto ziet u Bert Zwijs (Voorzitter van de Ondernemingsraad) het eerste exemplaar in ontvangst nemen. Alle werknemers van STBV zullen het binnenkort ontvangen.

## VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

2487	19.03.87	OTR-telex (PCOR)
2488	23.03.87	Formulierenbestand (PCOR)
2489	01.04.87	Koersen + tendensprijzen fuel (PCOR)

## Voorwaarden Vita-verzekering beschikbaar

Voor medewerkers die bij Vita een overlijdensrisicoverzekering hebben afgesloten is een samenvatting van de polisvoorwaarden beschikbaar. Het betreft hier medewerkers die via Shell een hypotheek hebben afgesloten bij de Algemene Bank voor Hypothecair Krediet (ABHK) en bij de levensverzekering-maatschappij Vita een verzekering hebben afgesloten die voorziet in een uitkering bij overlijden van de medewerker en/of zijn of haar levenspartner. Omdat het hier om een collectieve Shell-verzekering gaat, worden geen individuele polissen afgegeven. Wie echter in het bezit wil komen van de geldende voorwaarden, kan zich wenden tot de personeelsafdeling.

## Aandacht voor druggebruik

Het probleem van druggebruik in combinatie met een risicovol beroep, is de afgelopen weken in de pers onder de aandacht van het publiek gebracht, naar aanleiding van het radioprogramma Avro Magazine van 15 maart. In dat programma werd een aantal deskundigen aan het woord gelaten, onder wie dokter D. F. Rijkels, Hoofd van de afdeling Health Safety & Environment (HSE) van SIPM/SIPC. Rijkels stelde dat HSE in Londen en in Den Haag het probleem terdege onderkent (uit onderzoek in de Verenigde Staten en Groot-Britannië is reeds gebleken dat 3 tot 30 procent van de werknemers in de industrie aldaar drugs gebruikt) en bezigt is aanbevelingen op te stellen. Later in het jaar verwacht HSE hiermee gereed te zijn.

In de aanbevelingen zullen adviezen worden geformuleerd voor te volgen procedures bij sollicitaties en periodieke keuringen omdat druggebruik bij werknemers de veiligheid van betrokkenen, collega's en installaties in gevaar kan brengen. Ook de zorg voor medewerkers die met het probleem te maken hebben, zal in het advies aan de orde komen. Deze aanbevelingen zullen aan de werkmaatschappijen in de diverse landen worden toegezonden. Elke Shell-maatschappij zal, afhankelijk van de aard van het bedrijf, naar bevind van zaken op dit gebied een eigen beleid voeren. De

directie van Shell Nederland zal na ontvangst van de aanbevelingen moeten bepalen in hoeverre zij aanleiding zien tot een algemeen beleid voor Shell in Nederland. Tot op dat moment wordt in de bestaande situatie geen wijziging aangebracht. Eventuele veranderingen zullen uiteraard onderwerp van gesprek zijn met de Ondernemingsraad, waarna het personeel hierover – zonedig – zal worden ingelicht.

## Afscheid A. C. Helfrich

Zoals bekend heeft Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell-Nederland B.V. en tevens commissaris van onze Maatschappij, in verband met zijn pensionering per 1 april jl. zijn functie overgedragen aan Drs. H. Hooykaas. Op 31 maart jl. nam de heer Helfrich tijdens een drukbezochte en gezellige receptie in de lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein in Rotterdam afscheid van personeel en relaties. Onze complimenten voor de organisatoren van de op professionele wijze 'in het vat gegoten' afscheidsreceptie zijn hier zeker op zijn plaats. Hoogtepunt tijdens de receptie was de vertoning van een speciaal voor deze gelegenheid geproduceerde film, waarin men kon zien hoe het woonhuis van de heer Helfrich – tijdens zijn afwezigheid – werd omgetoverd tot een compleet Shell-tankstation.

Drs. A. C. Helfrich (rechts) met zijn opvolger  
Drs. H. Hooykaas



## Goede resultaten van de 'Shelltrans'

Zoals bekend voert STBV het beheer over de 'Shelltrans'. Namens de eigenaar, Liquid Cargo Shipping, ontvingen wij complimenten over de wijze waarop de bemanning en de STBV-kantoororganisatie het schip opereert. De financiële resultaten over 1986 zijn zonder meer goed te noemen. Dit jaar moet het schip een periodieke onderhoudsbeurt in dok ondergaan. Verwacht wordt dat door deze uitgaven de cijfers nadelig zullen worden beïnvloed. De hoop wordt uitgesproken dat de kosten ook dit jaar tot alleszins redelijke proporties kunnen worden beperkt.

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Felania  
Felipes  
Ficus

Flammulina  
Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Fusus  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata

010-4566008

010-4566009

# O.R.-VERSLAG



- *personeelssituatie*
- *sociaal verslag 1986*
- *veiligheid*
- *medische terugblik 1986*

Op 2 en 3 april jl. was de ondernemingsraad weer bijeen voor een vergadersessie.

Helaas bleek het reglementair vereiste quorum van 12 leden, met een minimum vertegenwoordiging van 1/3 van het aantal leden uit elke kiesgroep, niet aanwezig. Hoewel meestal tussentijdse aflossing van een of meer leden een oplossing biedt, is in dit geval de Maatschappij, na overleg met de voorzitter, daartoe niet overgegaan. Na de jaarbijeenkomst in Bergen, februari jl., waren zoveel leden pas zo kort aan boord, dat tussentijdse aflossing niet verantwoord werd geacht.

Vervolgens hebben de Bestuurder en de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden in onderling overleg besloten de vergadersessie als werkbijeenkomst doorgang te laten vinden, omdat beiden het belangrijk achtten dat de Raad op de gebruikelijke wijze over de lopende gang van zaken geïnformeerd wordt. Bij monde van OR-voorzitter Bert Zwiers, uitte de raad haar bezorgdheid over de gang van zaken met betrekking tot deze sessie: 'Gezien het beperkt aantal officieel vastgestelde vergaderingen per jaar en het feit, dat de aard van ons beroep de slagvaardigheid van de OR nadelig beïnvloedt, is het houden van werkbijeenkomsten in plaats van volwaardige vergaderingen niet wenselijk'. Ze tellen namelijk niet mee voor het vereiste aantal vergaderingen per jaar en bovendien bestaat er in deze samenstelling geen beslissingsbevoegdheid. Alvorens over te gaan tot de behandeling van de agendapunten werd een ogenblik stilte in acht genomen voor de op 18 februari jl. overleden walmedewerker Nico C. Mulder.

Zoals gebruikelijk deed de bestuurder eerst enkele algemene mededelingen. De nieuwe beheersvorm voor de 'Tagelus' is

inmiddels in werking getreden. Het schip is onder Liberiaanse vlag gebracht en er is thans een volledige Poolse bemanning aan boord. De heer Busker uitte zijn vertrouwen in de capaciteiten van deze mensen. Verwacht wordt dat het schip een positieve bijdrage zal leveren in de bedrijfsresultaten van STBV.

De 'Shelltrans' heeft schade opgelopen aan de bakboord hoofdmotor. Een onderzoek heeft uitgewezen dat de schade zich uiteindelijk minder ernstig laat aanzien dan aanvankelijk werd gedacht. De nieuwe beheersovereenkomst met Shell International Marine betreffende de acht 'F'-klasse schepen is inmiddels getekend. Dit gebeurde eerst na lange en weloverwogen onderhandelingen. Helaas is de te ontvangen beheersvergoeding aanzienlijk lager dan die van het oude contract.

De bestuurder verwacht dat de tarieven op de wereldtanker-vrachtenmarkt in het derde en vierde kwartaal 1987 zullen aantrekken. 'De opgeslagen olievoorraden in de wereld zijn namelijk sterk verminderd en zullen daarom moeten worden aangevuld', aldus Busker.

## **Personeelssituatie**

Voor dit agendapunt gaf de bestuurder het woord aan diens adviseur, hoofd Personeel, Peter Otten. Otten vertelde dat inmiddels op drie van de acht 'F'-klasse schepen Indonesische junior-officieren zijn geplaatst.

Er zijn aanloopmoeilijkheden, die met extra begeleiding (door onder andere meevaren van een veiligheidsofficier) opgelost

kunnen worden. De volgende groepen worden thans geselecteerd. In dit verband kwam ook het gerucht aan de orde, dat Indonesische junior officieren geplaatst zouden worden op de 'Sidelia'. Volgens Otten is hiervan op dit moment geen sprake.

Frank Vergroesen bracht de raad op de hoogte van zijn eerste bevindingen met Indonesische junior-officieren en deed daarbij tevens een aantal aanbevelingen met betrekking tot de selectienormen. Ook de bestuurder werd hiervan op de hoogte gesteld. 'Ze komen voor het overgrote deel overeen met onze verwachtingen', aldus Busker.

Op de geboden mogelijkheid van vervroegde pensionering voor een groep Nederlandse scheepsgezellen is een aanzienlijk aantal reeds ingegaan. De raad toonde zich ingenomen met de goede begeleiding, de beschikbaarheid van de financiële cijfers en voldoende verdere informatie.

Vanuit de Raad werd gevraagd, om de betrokkenen te wijzen op de mogelijkheid tot het volgen van een pensioenvoorbereidingscursus, zoals per CAO geregeld is. Otten herhaalde nogmaals dat een eventuele vervroegde pensionering op volledig vrijwillige basis geschiedt. Voor wat betreft het walpersoneel waren enkele mutaties te melden. Finance-manager H. F. M. Tijthoff zal binnenkort naar Shell Hellas worden overgeplaatst. R. Kleijn, - hoofd DFP/4-Personeel Information - treedt in dienst van SNR/C in Pernis, P. W. J. Hageraats van DFP/3-Gageadministratie - gaat naar de NAM in Assen en Ineke Hageraats van DFP/4 zal



haar echtgenoot korte tijd later volgen. Een en ander betekent dat DFP/4 'al haar leden kwijt is'. Peter Otten verzekerde de raad dat alles in het werk zal worden gesteld om 'Schip en Ka' te laten voortbestaan. Wel zullen waarschijnlijk concessies moeten worden gedaan op het gebied van de frequentie. Ook vreesde hij dat de kwaliteit van het blad omlaag zal gaan. De gedachten gaan thans uit naar het in het leven roepen van een redactie-commissie en het aanstellen van een coördinator/trice. 'We zullen de band tussen het kantoor en het thuisfront in stand houden'.

Er blijkt bij de Nederlandse junior-officieren ongerustheid te bestaan over de werkgelegenheid bij STBV. Dit was de O.R. van verschillende zijden ter ore gekomen. De reactie van Otten hierop was dat een ieder bekend is dat de acht 'F'-klasse schepen met Indonesische junior-officieren zullen worden bemand. 'Maar natuurlijk is er nog toekomst voor onze Nederlandse junior-officieren. Door de maatregelen op de 'F'-klasse schepen wordt een fundament gehandhaafd om straks weer te kunnen groeien. Inderdaad, de zekerheid is een stuk minder geworden maar toch zeker even groot als bij andere bedrijven buiten Shell. We moeten niet vergeten dat we onze Nederlandse vlagschepen hebben waarop uitsluitend officieren en scheepsgezellen van Nederlandse nationaliteiten zijn tewerkgesteld'.

O.R.-voorzitter Bert Zwiers pleitte voor een verduidelijking van de positie en perspectieven van de groep Nederlandse junior-officieren in de berichtgeving naar de vloot. 'Dit kan wellicht verhelderend werken'.

### Studie werkaanbod analyse aan boord

Op verzoek van de bestuurder heeft een studie werkaanbod analyse aan boord van de 'Sponsalis' plaatsgevonden. Het onderzoek werd uitgevoerd door de heer J. Kriekaard, organisatie-deskundige van SNR, Pernis, samen met onze heer G. J. B. Hartman van DFM/2. Beide heren waren ter vergadering genodigd om wat te vertellen over deze studie.

Ter introductie vertelde de heer Kriekaard dat hij gedurende de laatste tien jaar bezettingsstudies uitvoert bij binnen- en buitenlandse Shell-vestigingen. Hij heeft een bepaalde methodiek ontwikkeld om te kijken hoeveel mensen een bepaalde hoeveelheid werk kunnen uitvoeren. Hij heeft aan boord van de 'Sponsalis' drie hoofdactiviteiten kritisch gevolgd, namelijk: navigatie, onderhoud en de civiele dienst. Voor het geven van conclusies was het ten tijde van de vergadering nog wat te vroeg maar deze zullen weldra beschikbaar zijn. De heer Kriekaard was bijzonder te spreken over de medewerking van de opvarenden van de 'Solaris'. Mede in verband met deze studie vertelde de bestuurder nog dat het in de bedoeling ligt dat ook de overheid een dergelijk onderzoek zal laten verrichten op de Nederlandse koopvaardijvloot.

### Sociaal Verslag 1986

Inmiddels is het Sociaal Verslag 1986 verschenen. Exemplaren hiervan waren

de O.R.-leden ter hand gesteld. Tijdens de bijeenkomst was er ruim gelegenheid over de inhoud van het verslag te discussiëren en vragen te stellen aan Peter Otten en Laurien Polder, laatstgenoemde in haar hoedanigheid als samenstelster van het verslag.

De raad was van mening dat ondanks de meer simpele vorm van de verhandeling de opgenomen informatie voldoende duidelijk was. Laurien gaf een toelichting en zei ondermeer dat er in het jaar 1986 veel was gebeurd, 'en daarbij waren ook veel goede dingen'.

O.R.-lid Estella Juursema brak een lans voor de vrouwelijke werknemers bij STBV. 'Krijgt deze groep wel voldoende promotiekansen?'.

'Ja', luidde het antwoord, 'maar over het algemeen blijven de vrouwen minder lang in dienst dan hun mannelijke collega's om zodoende door te kunnen stromen naar hogere functies. Bij vermeende achterstellingen moet men echter niet aarzelen dit te melden aan de directe chef of aan DFP/5-Walpersoneel', was het advies van Peter Otten.

Opvallend en verheugend in het verslag is het grote aantal promoties en aanstellingen in 1986, t.w. officieren 43 (1985: 9) en scheepsgezellen 46 (1985: 43). Het totaal bestand aan vlootpersoneel daalde met 160 man en bedroeg per 1.1.1987: 729. Wederom is het mogelijk gebleken de reductie te laten plaatsvinden zonder gedwongen ontslagen. Het zou te ver voeren de inhoud van het Sociaal Verslag 1986 in extenso te behandelen. Exemplaren worden naar de schepen verzonden en bovendien kan iedere geïnteresseerde bij de kantoorsectie DFP/6 een eigen kopie aanvragen.

Dit jaar wordt het jaar van de waarheid. Alles zal in het werk worden gesteld om STBV te doen overleven. Om dit te bereiken heeft de maatschappij een aantal doelstellingen opgesteld. Ondermeer zal de personeelsafdeling ervoor zorgdragen dat allen die bij STBV betrokken zijn ten volle begrijpen wat overleven betekent en een bijdrage leveren ter overleving. Er zal in 1987 meer aandacht worden besteed aan het beoordelingsproces, de promotiecriteria, het opleidingsbeleid en, waar nodig, zal worden doorgestaan met reductie van de aantallen personeelsleden door vervroegde pensionering, overplaatsing, e.d. **op basis van vrijwilligheid.**

Met de rationalisatie aan boord zal worden doorgestaan, terwijl aan de wal zal worden gewerkt aan de doelstelling om tegen het eind van 1987 een meer doelmatige

organisatie van circa 50 medewerkers te bereiken. Speciale aandacht zal worden besteed aan de begeleiding van bepaalde groepen opvarenden die **tijdelijk** aan boord komen, zoals de Indonesische crews van gezellen en junior-officieren.

Voor wat betreft het aan boord plaatsen van buitenlandse opvarenden zei de bestuurder dat deze maatregel in de toekomst **omkeerbaar** is, in tegenstelling tot hetgeen bij onze Engelse en Duitse collega's is gebeurd. Deze hebben onomkeerbare maatregelen genomen. Bij het keren van het tij is er voor STBV een weg terug . . .

### Veiligheid

De Marine Safety Award 1986 is toegekend aan STBV voor een 'consistent and steady approach to safety', zoals Marine Coordinator Kelly dit in een recente brief aan het STBV-management noemde.



De raad is blij met de toekenning van deze onderscheiding. O.R.-voorzitter Bert Zwiers: 'Dit is een duidelijke erkenning

**Aanwezig tijdens de vergadersessie op 2 en 3 april jl. waren:**

#### Groep A

Cees Hemmer  
Frank Vergroesen  
Bert Zwiers

#### Groep B

Kees v.d. Ende  
Herman v. Oostrum  
Hans Orië

#### Groep C

Frank v.d. Bas  
Estella Juursema  
Rob ten Hooven

voor het gevoerde veiligheidsbeleid en de geleverde inspanningen, door zowel het vloot- als het walpersoneel'. Van de schepen die over 1986 de STBV-veiligheidsstroofe hebben verdiend hebben vijf stuks de onderscheiding al uitgereikt gekregen. De overige volgen zo spoedig mogelijk.

De frequency-rate per 1.4.87 bedroeg 1.0. Een domper op de goede veiligheidsresultaten vormt het dodelijk ongeluk op de 'Tagelus'. Scheepvaart Inspectie stelt een onderzoek in naar deze trieste gebeurtenis en ook onze maatschappij houdt een intern onderzoek. In verband met zijn grote expertise is aan de gepensioneerde oud-collega H. Verbaas gevraagd om het STBV-onderzoek te leiden. Het persoonlijke veiligheidsboekje is inmiddels gereed gekomen. De eerste exemplaren zullen officieel ten doop worden gehouden.

### **Medische terugblik 1986**

Dokter Louwe was bereid gevonden een terugblik te geven van de activiteiten van de Medische Dienst in 1986. Zoals bekend is de MD van STBV organisatorisch overgegaan naar Shell Nederland. De diensten aan STBV-personeel zullen ongewijzigd blijven.

De reductie van het personeelsbestand is ook voor de MD goed te merken geweest. Het aantal verrichtingen was aanzienlijk minder dan in 1985. De keuringen van het vlootpersoneel zullen één keer per jaar blijven plaatsvinden. Dokter Louwe heeft een aantal werkbezoeken aan boord gebracht en heeft een reis op de 'Stellata' meegemaakt. Laatstgenoemde reis was bedoeld om zich op de hoogte te stellen van de persoonlijke werkdruk aan boord en hoe het was gesteld met de geluidsoverlast. Door het aanbrengen van modificaties bleek dat de trillingen aanzienlijk zijn afgenomen. Ook dit jaar zal de gehoorbescherming de speciale aandacht van dokter Louwe krijgen. Eveneens grote aandacht wordt besteed aan de spanningen die bij de mensen kunnen optreden in verband met de reductie van het personeelsbestand. Opgevallen is dat de motivatie bij de werknemers zeer goed gebleven is.

De hoogte van het ziekteverzuim in 1986 stemde de dokter tot grote tevredenheid.

Deze was als volgt:

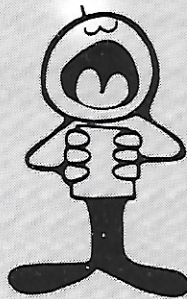
walpersoneel 2,6%

vlootpersoneel 4,5%

hetgeen ver onder het landelijk gemiddelde ligt.

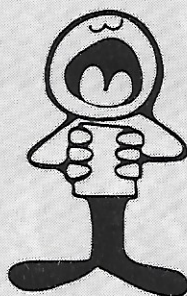
Geruime tijd werd nog besteed aan het beantwoorden van vragen, o.a. naar aanleiding van de circulaire over AIDS welke onlangs naar de schepen is gezonden. Dokter Louwe heeft in een begeleidend schrijven de gezagvoerder verzocht de inhoud van de AIDS-circulaire aan **alle** opvarenden te laten lezen. Hij vertrouwde erop dat dit inderdaad is gebeurd en dat ook de nieuw aan boord geplaatsten hiervan inzag krijgen.

Na de dokter bedankt te hebben voor diens komst besloot Bert Zwiars de bijeenkomst.



### **O.R.-ALLERLEI**

- *O.R.-lid Daan Dankkaart is overgeplaatst naar een andere Groepsmaatschappij. Besloten is niet in de thans in kiesgroep A ontstane vakature te voorzien, dit in verband met de dit jaar te houden O.R.-verkiezingen. Er zijn nl. geen reserve-kandidaten meer in kiesgroep A, hetgeen tussentijdse verkiezingen zou betekenen om de opengevallen plaats op te vullen.*
- *Rob ten Hooven is gekozen in de Remuneratie Commissie van de Centrale Ondernemingsraad. Bert Zwiars maakt deel uit van de Pensioen Commissie van de COR.*
- *Het bleek dat de leden de huidige wijze van verslaggeving in 'Schip en Ka' willen handhaven. Gezien de op handen zijnde wijzigingen in de redactie werd het belang van de O.R.-verslaggeving in het personeelsblad nogmaals onderstreept.*
- *Tot de volgende O.R.-vergadering op 4 en 5 juni a.s. werden Henk Steenstra en Frank Vergroesen voorgedragen, resp. als plv. voorzitter en plv. secretaris van de O.R. Rob ten Hooven blijft tot genoemde datum secretaris en voorgesteld werd dat Frank Vergroesen als secretaris van de Commissie Vlootaangelegenheden zal fungeren.*
- *De postverzending naar de schepen loopt nog niet naar wens. Samen met de O.R. zal de maatschappij onderzoeken wat er precies aan schort en bezien welke maatregelen kunnen worden genomen om een en ander beter te laten verlopen.*
- *Op uitnodiging van de bestuurder zal Bert Zwiars zitting gaan nemen in de STBV-stuurgroep Moderne Bedrijfsvoering 2000. Het al dan niet geven van een mandaat in verband met dit lidmaatschap zal worden uitgesteld tot de eerstvolgende O.R.-vergadering omdat, zoals reeds in dit verslag genoemd, een werkvergadering geen beslissingsbevoegdheid in deze bezit.*
- *Het was de laatste keer dat Ruud Kleijn in zijn functie als verslaggever de O.R.-vergadering bijwoonde. Voorzitter Bert Zwiars dankte hem voor hetgeen hij gedurende vele jaren voor de O.R. heeft gedaan en wenste hem alle succes in zijn nieuwe werkkring bij SNR/C te Pernis. Een welgemeend applaus van alle aanwezigen onderstreepte Bert's woorden.*



# VEILIGHEIDS- TROFEEËN

# 1986

*De veiligheidsresultaten op onze vloot gedurende het jaar 1986 waren zonder meer goed te noemen: twintig schepen voeren OMA-vrij. Van die twintig werden gedurende het jaar vijf schepen afgevoerd: de 'Acmaea', 'Cinulia', 'Ondina', 'Saltos' en 'Zafra'. Drie schepen kwamen in 1986 in de vaart: de 'Shelltrans', 'Sericata' en 'Sponsalis'. De andere twaalf schepen, de 'Cardissa', 'Caurica', 'Felania', 'Ficus', 'Flammulina', 'Fossarina', 'Fossarus', 'Fulgur', 'Sarda', 'Solaris', 'Stellaris' en 'Tagelus' voeren het gehele jaar OMA-vrij en kwamen derhalve in aanmerking voor een veiligheidstrofee, of het jaarplaatje indien ze voor een tweede of derde maal een jaar OMA-vrij voeren.*

## **Eerste trofeeën uitgereikt**

Op de 'Fulgur' vond de eerste uitreiking plaats en wel op 21 januari jl. te Lavera. De uitreiking werd verricht door Capt. Lesimple, marine superintendent te Lavera.



De tweede uitreiking vond plaats op de 'Stellaris' op 17 februari jl. te Singapore. Voor de tweede maal ontving de 'Stellaris' de veiligheidstrofee uit handen van Mr. Henry M. Armstrong, principal surveyor van ABS (American Bureau of Shipping). Gezagvoerder Venendaal stuurde ons een verslagje met foto's van de feestelijkheden rond de uitreiking: 'Na de kennismaking met de gasten en een half uurtje in de bar onder het genot van een drankje en een prachtige, maar bovenal verrukkelijke

**Op de Stellaris overhandigde Mr. Armstrong de trofee aan gez. Venendaal.**

**Gez. Huygens (I.) van de Caurica ontving de trofee uit handen van dhr. Keuning**

snack, werd verhuisd naar de eetsalon, alwaar praktisch alle opvarenden – in het beste pak – waren verzameld, ten einde de uitreiking van het jaarplaatje bij te wonen en de speech van de heer Armstrong aan te horen.

In zijn toespraak memoreerde de heer Armstrong het veiligheidsbeleid van Shell Tankers B.V. en sprak hiervoor zijn waardering uit: 'Wanneer een schip onder de klasse van een klassebureau als ABS valt, is dit niet alleen een bevestiging dat het schip voldoet aan alle eisen voor de vaart waarvoor het schip is gebouwd, maar het is tevens een aanwijzing dat het een schip is waar de veiligheid voor de opvarenden en vervoerde lading, alsmede de zorg voor het milieu gewaarborgd zijn. Wij, als classificatie-bureau, kunnen echter alleen de veiligheidsaspecten van een schip beoordelen als ze in de haven ligt. Op zee hangt dit geheel van de opvarenden zelf af. Wij zijn ervan overtuigd dat als andere rederijen een vergelijkbaar veiligheidsprogramma als Shell zouden hebben, het aantal ongevallen aan boord – ik denk hierbij aan uitrusting en vooral aan levens – drastisch zou verminderen. Het veiligheidsprogramma van Shell Tankers is niet alleen maar bedoeld om tankers ongevalvrij te houden, ten einde te kunnen blijven varen, maar is ook van belang voor u, die de schepen bemannen, en natuurlijk voor uw gezinnen. Het doet mij een groot genoegen u de veiligheidstrofee te overhandigen, welke zeker verdiend is.

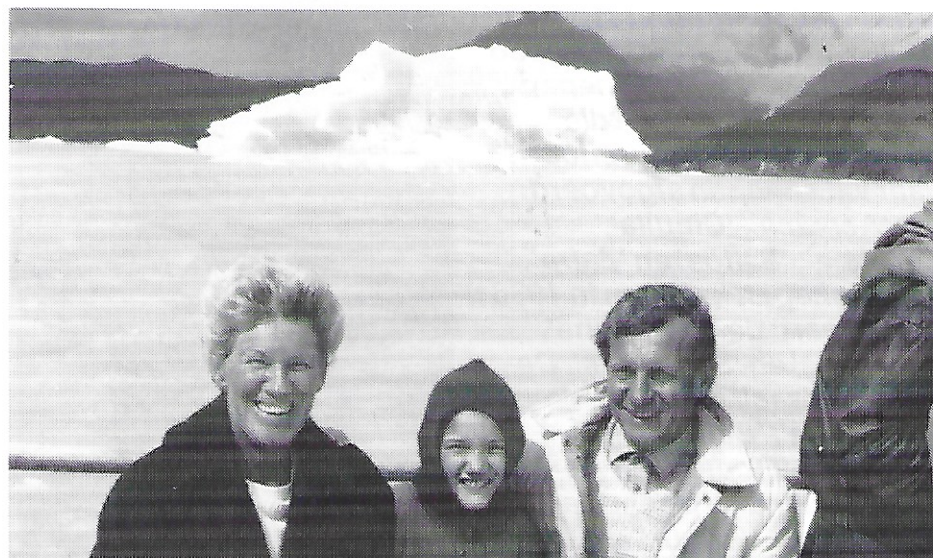


(vervolg op pag. 12)

# DON'T CRY FOR US ARGENTINA

**Drie jaar geleden ging hij voor een tijdelijke tewerkstelling naar Argentinië. Nu is hij met vrouw en dochter weer terug in Nederland: Henk Kievit, die boordevol verhalen over zijn tijd in dat verre land weer op kantoor zit. Voor ons was dit aanleiding hem te vragen een en ander over Argentinië op papier te zetten. Henk klom enthousiast in de pen en hij toonde ons werkelijk stápels schitterende foto's. Argentinië is gezegend met een prachtige natuur en helaas kunnen wij in *Schip en Ka* niet de mooie kleuren laten zien van het landschap. We laten Henk nu verder zelf aan het woord. Deze maand publiceren wij het eerste deel van zijn verhaal, volgende maand treft u in *Schip en Ka* het tweede deel van zijn ervaringen in Argentinië aan.**

Terug van weggeweest: Henk Kievit



In augustus 1983 werd het definitief, dat we voor een periode van drie jaar naar Buenos Aires zouden gaan. De eerste tijd echter lijkt een dergelijke beslissing het normale leven nog niet te raken. Zelfs de 'crash' cursus Spaans enkele maanden later bracht daar nog nauwelijks verandering in. Echt serieus werd het pas toen de verhuizer besteld moest worden en nog veel meer natuurlijk toen deze tussen Kerst en Nieuwjaar ook echt verscheen. Begin januari was het dan zover, dat de Lufthansa ons en de hond op het vliegveld Ezeiza van Buenos Aires afleverde. We waren er toen inmiddels ook achter gekomen, dat Buenos Aires nog iets verder van Amsterdam afluigt dan Singapore, iets wat je eigenlijk nooit beseft had. Om het zo maar eens te zeggen; we kwamen aan op een mooie zomerdag, 's morgens in de zon. Het afhalen was gelukkig goed geregeld en ondanks dat er geen dieren ingeklaard kunnen worden op zondag bleek de hond eerder buiten te staan dan wij zelf. Een kwestie van regelen heet dat. De hond werd daarna naar een kennel afgevoerd en wij zelf naar een hotel vlak bij het Shell CAPSA kantoor, waar wij bijna twee maanden in doorgebracht hebben alvorens we een huis konden betrekken. Daarmee waren we nog vlug, want al na 26 huizen gezien te hebben vonden we iets dat ons wel aanstond! Gelukkig waren we voorgelicht door andere expatriates waar men zo al op moest letten om niet later allerlei onoplosbare problemen te krijgen. Vooral schimmel op muren en in kasten en problemen met de watervoorziening kwamen veelvuldig voor en voorts moest een huis direct helemaal in orde zijn, want woonde men er eenmaal in dan kon men het wel vergeten dat er nog iets

gerepareerd zou worden. Gelukkig troffen we een Tsjechoslowaakse huisbazin, die erg trots op haar huis was en onmiddellijk klaar stond om dingen te regelen als er iets niet in orde was, hetgeen overigens maar drie keer nodig geweest is. Verder woonden we in een wijk niet ver van de President, hetgeen daar inhoudt dat men geen problemen heeft met de voorzieningen zoals gas, licht en water en ook niet met het uitvallen van de telefoon omdat storingen in die omgeving onmiddellijk worden opgeheven.

## Spaanse taal

Een van de meest opvallende dingen in het begin was, dat bijna niemand Engels spreekt. Dit maakte de communicatie er in het begin niet gemakkelijker op daar de 'crash' cursus van twee weken wel enige ondergrond gegeven had, doch daar bleef het dan ook bij. Nu moet erbij gezegd worden natuurlijk, dat vooral in die tijd, nog betrekkelijk vlak na de Falkland-oorlog (Malvinas) het Engels ook niet graag gesproken werd door de enkelen die het wel konden. Al met al reden genoeg waarschijnlijk om door mijn Argentijnse baas naar een talen instituut gestuurd te worden om daar halve dagen Spaanse les te gaan volgen. Een van de eerste dingen die mij daar geleerd werden was wat men tegen een politieagent moest zeggen om een bekeuring af te kopen, iets wat inderdaad van pas kwam later. Vooral aan het eind van de maand is de behoefte om bekeuringen uit te delen vrij groot, men zegt dat dit iets met de hoogte van het salaris van de politieagenten te maken heeft. Het verkeer was ook even wennen geblazen, dat ging pas echt lekker nadat we de Argentijnse rijstijl geheel

overgenomen hadden. Ondanks dat de verkeersregels er hetzelfde zijn als in Nederland rijdt iedereen zijn eigen stijl. Men houdt van zijn auto boven al het andere, zelfs wanneer hij bijna uit elkaar valt. Slechts wanneer de claxon defekt is gaat men zich echt zorgen maken. In het algemeen heeft de sterkste, de grootste maar ook de oudste auto, waarbij het hebben van een schrammetje meer of minder niets meer uitmaakt, voorrang. Verkeersregels zouden eigenlijk wel in acht genomen moeten worden, maar iedereen is een beetje kleurenblind, zodat een rood verkeerslicht meestal voor een beetje groen wordt aangezien. In de buitenwijken en 's nachts trekt men zich zondermeer niets aan van rood of groen licht, wanneer er verder geen verkeer aan komt rijdt men gewoon door. Het bevordert klaarblijkelijk een snelle doorstroming. Men heeft een ongelooflijke reactiesnelheid en waarschijnlijk gebeuren er daarom zo weinig ongelukken. Men kan hier nog rijden zoals de situatie en verantwoording vereisen. Men kan ook onbezorgd in de tegengestelde richting in een eenrichting straat rijden. In Nederland zouden onmiddellijk horden mensen de bestuurder duidelijk trachten te maken dat zoiets niet kan. Hier bekommert niemand zich om zoiets, zelfs de tegenliggers niet. Hooguit zal men je toe roepen dat er een politieagent op de volgende hoek staat. Bumpers heeft men om te gebruiken en auto's worden dan ook geparkeerd op straat in ruimten die kleiner zijn dan de lengte van de te parkeren auto. Wanneer je zoiets dan ook voor de eerste keer overkomt en je vindt je auto op deze manier ingebouwd ben je er gauw achter, dat je alleen weg kunt komen door de vijf auto's die voor je staan en de drie achter je met



**Machupicchu – Peru, gebouwd op een ontoegankelijke top in de Andes. De stad ligt op een hoogte van 2450 meter. In 1911 wetenschappelijk ontdekt. Ligt op een afstand van 112 km van Cusco en is te bereiken via de Urubamba Canyon. Het doel van deze stad is onbekend. Het is niet bekend of het een militair of religieus doel diende, de meeste menselijke overblijfselen die er gevonden zijn, zijn van vrouwen. De zoonbidders misschien?**



jouw auto weg moet duwen, waarna de bumpers meestal op een oor hangen. Een ander interessant ding met betrekking tot auto's is, dat men er veel langs de kant ziet staan met een blik boven op het dak of ook wel met een lege frisdrankfles. In mijn onwetendheid dacht ik in het begin, dat dit iets was om boze geesten te verdrijven. Dit bleek echter iets anders te liggen, de betekenis is namelijk dat zo'n auto gewoon te koop staat. Een van de meest chaotische toestanden treedt op bij de spoorwegovergangen. In het gebied waar wij woonden, werden halve bomen met knipperlichten toegepast. Om te beginnen blijft men na het neergaan van de bomen nog een halve minuut oversteken, want de trein komt er toch nog niet aan . . . Vanuit beide richtingen gebeurt dit dan wel te verstaan, zodat dit direct al de nodige 'near misses' geeft. Pas als het oversteken echt niet meer kan, stellen zich enige auto's aan de rechterkant wachtend op en vervolgens ook aan de linkerkant van de weg. Aan de andere zijde van de overweg gebeurt echter hetzelfde. Het zal duidelijk zijn, dat na het openen van de spoorbomen en wanneer van beide zijden twee rijen auto's aankomen rijden zich regelmatig enige problemen voordoen.

### **Farmacia**

Zoals men in Nederland zijn cholesterol-probleem heeft, zo heeft men in Argentinië zijn lever-probleem. Het is niet ongewoon om iemand na een diner van twee uur, waarbij ongelooflijke hoeveelheden vlees verorberd worden te horen zeggen, dat men bijna geen vlees verdroeg vanwege zijn leverproblemen. Gelukkig is er ongeveer op elke straathoek een apotheek, 'farmacia' geheten, zodat men

**La Vina – Provincie Salta, het merken van het vee**



niet bezorgd hoeft te zijn om de gezondheid van de Argentijn. Vrij veel zaken kan men hier zonder recept halen, zodat iemand die zich met slaaptabletten voor eeuwig in wil laten slapen, daar niet al te veel moeite mee hoeft te hebben. Aspirines worden desgewenst gratis verstrekt bij het kopje koffie in een restaurant. Men houdt van zijn 'remedio', zijn medicijnen en zijn vitaminen. De winter is in Buenos Aires erg koud, zelfs wanneer de thermometer een graad of tien boven nul aangeeft. De reden daarvoor is, dat men jaren geleden blijkbaar besloten heeft, dat het een warm, tropisch gebied is. Sindsdien gelooft iedereen dit en men gedraagt zich ook zodanig. In de treinen tocht het, de taxi's laten de ramen open staan, in restaurants blijven de deuren openstaan, het tocht door alle kieren en de mannen vinden het dragen van een jas een beetje verwijfd en dragen dus alleen een shawl. Nog niet lang geleden werd verwarming als iets zeer schadelijks voor de gezondheid gevonden. Tegenwoordig begint men echter meer en meer de 'sensación térmica' in te voeren. Dit betekent, dat men bij tien graden boven nul en met wat wind op de radio zegt dat de 'sensación térmica' bij voorbeeld 0 °Celsius is. Op deze wijze heeft men toch een excuus gevonden om een jas te

dragen terwijl ook het aanbrengen van tochtstrippen 'in' begint te komen.

### **Manana**

De Argentijn is zeer beleefd. Hij zal geen verzoek afslaan maar zal er ook niet aan voldoen als hij daar geen zin in heeft. Men zegt veelvuldig dingen toe met de bedoeling in het achterhoofd dat dit niet letterlijk genomen moet worden. Het beloven van 'manana', morgen dus, doe ik het wel is niet alleen maar een smoesje, het behoort gewoon tot de eigenaardigheden van het land alle dingen, ook de meest belangrijke, naar later te verschuiven. Dit is gewoon een gevolg van het klimaat en alles heeft andere dimensies dan in Europa. Wat voor belang heeft een dag eerder of later als een zakenreisje in het land zelf niet in uren maar in dagen gerekend wordt. Het voorgaande heeft ook een goede kant, immers vele dingen worden overhaast en de zaken zien er altijd anders uit als men er eerst een nachtje over heeft geslapen. Een interessant punt is ook de telefoon. Hoe vaak men verkeerd verbonden is en hoe vaak men helemaal geen verbinding heeft is bijna ongelooflijk. De telefoonkabels hangen dan ook in de stad tussen de daken van gebouwen in of worden via de takken van de bomen van het ene naar het andere punt geleid. Wanneer er een flinke tropische regenbui is lost dit veel ergernis op, iedereen weet dan gewoon dat de telefoon niet werkt. Improvisatie is een zeer sterk punt en dat geldt voor alles, organisatie is echter iets totaal onbekends. Klokken zal men nagenoeg niet tegenkomen in het land. Winkels hebben geen klokken, bankgebouwen een enkele keer en officiële gebouwen heel vaak. Maar in het laatste geval zijn deze waarschijnlijk vijf-en-twintig jaar geleden al stil blijven staan. Men is geen slaaf van de tijd en het komt toch immers niet op die paar minuten aan. Vooral in het begin is dit toch wel even wennen geblazen. Bij m'n eerste afgesproken vergadering zat ik dan ook minstens een half uur alleen, voordat er verder iemand op kwam dagen. Men heeft gewoon een ander gevoel voor tijd dan wij.

(wordt vervolgd)

## 300.000 tons produkten- tanker

Onlangs is de 300.000 ton draagvermogen metende VLCC 'Kazimah' omgebouwd voor het vervoer van uitsluitend olieprodukten zoals b.v. gasolie en naphtha. Het schip is eigendom van de Kuwait Oil Tanker Company en nam tot voor kort, behalve ruwe olie, ook regelmatig enkele tienduizenden tonnen produkten mee vanuit Kuwait naar Rotterdam. Na de ombouw is de 'Kazimah' de grootste produktentanker ter wereld. Het ligt in de bedoeling dat nog twee VLCC's van Kuwait Oil voor dit doel geschikt zullen worden gemaakt.

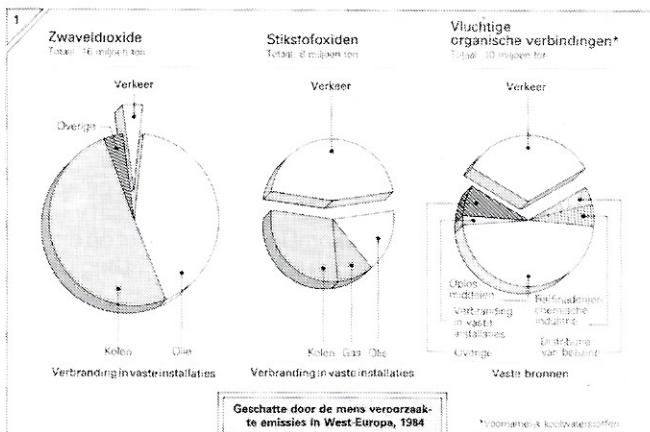
## SBS Luchtver- ontreiniging

In het kader van het Europese Jaar van het Milieu, 1987, verscheen er een uitgave in de Shell Brochure Serie. Hierin worden de raakvlakken van de olie-industrie met de problematiek van de luchtverontreiniging geschetst. Na een korte uitleg van de begrippen 'smog' en 'zure regen' komen de belangrijkste verontreinigende stoffen bij het verbruik van fossiele brandstoffen aan de orde. Internationaal werken allerlei organisaties samen aan een gedetailleerde inventarisatie van emissies en aan modellen die transport en omzetting beschrijven van verontreinigende stoffen. De olie-industrie neemt hieraan deel via de CONCAWE-organisatie. Er bestaat met name bezorgdheid ten aanzien van volksgezondheid, bossen, verzuring van bodem en water, aantasting van gebouwen en materialen en het 'broeikas-effect'. Aangezien luchtverontreiniging niet stopt bij de landsgrenzen, zijn er naast nationale ook internationale wetten en richtlijnen noodzakelijk, teneinde

emissies van schadelijke stoffen aan te pakken. Verschillende maatregelen zijn mogelijk om auto's schoner te maken. Loodvrije benzine is reeds geïntroduceerd, evenals de katalysator die schadelijke stoffen in de uitlaatgassen omzet in stabiele, onschadelijke stoffen. Verder is de 'magermengselmotor' momenteel in ontwikkeling. Ook dieselmotoren moeten aan strengere normen gaan voldoen. Voor de olie-industrie leidde de invoering van loodvrije benzine tot aanzienlijke investeringen in verwerkingsprocessen. De verbranding van fossiele brandstoffen in vaste installaties veroorzaakt de uitstoot van veel zwaveldioxide en – in mindere mate – stikstofoxiden. Zwaveldioxide-emissies kunnen beperkt worden door het gebruik van laagzwavelige stookolie. Andere mogelijkheden zijn het verwijderen van zwaveldioxide uit de rookgassen en het binden van zwavel aan kalksteen bij zg. wervelbedverbranding. Verbeterde branders kunnen de uitwerp van stikstofoxiden met 30 à 40% beperken. Raffinaderijen kunnen een bijdrage aan schonere lucht leveren door het vervaardigen van laagzwavelige brandstoffen en door het verder verminderen van hun relatief bescheiden aandeel in de uitwerp van zwaveldioxide en stikstofoxiden. Vluchtige organische verbindingen komen vrij bij verdamping van oplosmiddelen, het laden, lossen en ballasten van tankers en bij raffinage en distributie van sommige olieprodukten. Efficiëntere terugwinning van oplosmiddelen en andere produktsamenstellingen kunnen deze emissies beperken.

## 25-jarig jubileum Ds. G. Kerssies

Op 24 mei a.s. viert Ds. Kerssies zijn 25-jarig jubileum. Velen onder u zullen hem ongetwijfeld kennen uit de jaren die hij als koopvaardijpredikant op Curaçao doorbracht.



# SCHIP ON

## Sterke uitbreiding electronisch betalen bij Shell

Sinds Shell in 1986 op 115 stations langs de autosnelwegen en daarnaast in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, apparatuur heeft geïnstalleerd om zonder contant geld met behulp van een giromaat-pas te kunnen tanken, vindt deze betalingswijze steeds meer ingang. Thans vinden op deze manier bijna 40.000 vertankingen per maand plaats en het aantal groeit nog steeds. Dit is aanleiding voor Shell om het netwerk sterk uit te breiden tot 300 stations, zodat automobilisten medio 1987 landelijk bij ca. 30% van alle Shell-verkooppunten met een giromaat-pas kunnen afrekenen.

## Dank

Langs deze weg wil ik iedereen hartelijk bedanken voor mijn overgetelijke afscheid tijdens mijn laatste reis op de 'Cardissa' en eveneens voor het mij aangeboden prachtige schilderij.

Maarten Heiligers

## Dank

Hiermede willen wij alle collega's op de vloot bedanken voor de goede samenwerking gedurende de afgelopen jaren. Wij wensen u allen een goede vaart en het allerbeste voor de toekomst.

Puck en Bert Van Kuijen

## Op één liter naar de Costa del Sol

OAKLAND – Van Rotterdam naar de Costa del Sol in Spanje op één liter benzine dat zijn ongeveer de dimensies van het nieuwe zuinigheidsrecord. Het staat sinds kort op naam van een team studenten van de universiteit van Saskatchewan, Canada, dat met een reageerbuisje superbenzine over de testbaan reed van het Shell-laboratorium in Oakland, in de provincie Ontario. Om precies te zijn kwam het brandstofverbruik tijdens deze Canadese zuinigheidsmarathon overeen met één liter op de 2.014 kilometer en 644 meter. Oftewel: nog geen halve milliliter per kilometer.

Het nieuwe wereldrecord werd gevestigd met een driewielig voertuigje, met een gewicht van slechts 38 kilo en uitgerust met een standaard 70 cc Honda-motor. Het voertuig werd bestuurd door de 22-jarige student elektrotechniek Tim Leizer, die de overige 21 teams ver achter zich liet. Nummer twee noteerde een brandstofverbruik van 1 op 692,5. Het vorige zuinigheidsrecord dateert uit 1985 en werd gevestigd in Australië door technici van Ford, die met hun speciaal voor dit doel geconstrueerde voertuig een verbruik lieten noteren dat overeenkomt met één liter per 1.807,905 kilometer.

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 31 maart 1986

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Felania'**  
3e stm.: B. de Roos Nieuwkamp,  
4e wtk.: J. A. Louws

**m.s. 'Felipes'**  
2e wtk.: A. Storm

**m.s. 'Ficus'**  
1e stm.: J. Boonstra

**m.s. 'Flammulina'**  
1e stm.: A. J. W. Rommes, 2e wtk.  
T. Scholte, SGO: G. J. van  
Amersfoort

**m.s. 'Fossarina'**  
2e stm.: J. de Boer, 3e wtk.: P. J.  
Farla, 4e wtk.: R. F. van Loon,  
hovo: M. W. B. Kitzen

**m.s. 'Fossarus'**  
hwtk.: J. A. de Groot, 2e wtk.: J. C.  
van Koten

**m.s. 'Fulgur'**  
3e stm.: M. J. A. Krijvenaer

**m.s. 'Fusus'**  
2e wtk.: R. H. de Haan

**m.s. 'Niso'**  
1e stm.: H. van Popta, 2e stm.: L. F.  
F. T. van Oudvorst, 3e stm.: P. J.  
Prenen, 4e stm.: G. Y. Bouma, 3e  
wtk.: J. Kruize, SGO: T. Franssen,  
roff.: H. Hupkes, hovo: C. A.  
Breederland

**m.s. 'Sarda'**  
gezv.: W. Hoogendijk, wnd. 1e  
stm.: B. Crum, hwtk.: B. Oudkerk,  
3e wtk.: J. C. Ranshuysen, 4e wtk.:  
M. B. van der Horst

**m.s. 'Shelltrans'**  
2e wtk.: J. J. J. Ludokuse, SGO: G.  
J. A. M. Voets

**m.s. 'Solaris'**  
wnd. 1e stm.: A. L. M. Nagelkerke,  
2e wtk.: J. W. van Velze, ASV: A. de  
Baat, E. L. Boldewijn, H. S. Elia, A.  
J. de Gooyer, M. H. Grootveld, F. J.  
Trijselaar, techn.: W. H. Klein,  
beko: A. Verbunt, bed.: J. Jager

**m.s. 'Spectrum'**  
gezv.: D. M. Mos, 2e wtk.: H. J.  
Lammertink, SAW: J. G.  
Cornelissen, techn.: A. van der  
Windt, beko: C. Westbroek, bed.: L.  
de Kramer

**m.s. 'Sponsalis'**  
SGO: H. de Boo, 2e wtk.: J. L. de  
Böndt, hovo: W. W. Huygen, bed.:  
E. W. A. Jansen

**m.s. 'Stellata'**  
SGO: G. H. Reitsema, C. J.  
Muyskens, SAW: O. Barrau,  
ASAW: E. Kuitems, C. F. Middag,  
abko: M. Bouwkamp

## Aflossingen

gezv.: A. T. van Es, P. E. van der  
Veld

1e stm.: J. de Jager, A. van  
Leeuwen, A. Vlaar, H. J. de Vries

2e stm.: E. M. M. van den Bosch, A.  
E. R. van de Griend, M. Kuyt, N. J.  
C. M. van der Palen

3e stm.: A. Bergsma, R. J. M.  
Herbes, W. J. Ievering, A. C. M.  
Morriën, L. M. P. Out

4e stm.: R. de Leur, J. D. C. Plug  
SGO: H. E. Becht, J. R. N. de Bode,  
C. A. Duvekot, B. de Vries

hwtk.: P. A. Ankerman

2e wtk.: J. H. Burger, J. J. F.  
Govers, A. J. A. de Groot, M.  
Schmidt, F. A. M. Vergroesen, F. J.  
van der Vorm, D. Westdorp

3e wtk.: K. Elshout, B. K. Frans, P.  
van Noort, J. W. Schippers, M. J.  
Viergever

4e wtk.: W. G. De Leeuw van  
Weenen, J. C. Paul, H. van  
Weenen

SGO: R. M. Simonides

wtkl.: P. A. van Herden

roff.: P. J. Balkstra, J. J. Langeree,  
H. J. van Leeuwen, J. O. de Visser  
wass.: H. Klijnstra

saw: P. C. Groen, L. P. Kooij  
asaw: D. C. W. van den Berg, M.  
Bosje, N. Scheepers

asv: W. P. L. Broers, H. van der  
Laaken, C. H. Roozendaal, R.  
Schaap, G. A. Vermeer

techn.: J. P. W. Dallmeyer, G.  
Ekkelenkamp, H. de Vries

hovo: P. C. Bergmans, C. P.  
Hoogesteger, W. C. Kapper, W. G.  
Meuleman, A. Vrolijk

beko: H. Domselaar, H. Moes

abko: A. R. Tanasale

bed.: A. Smit, P. de Vries, F. G.  
Olde Wolbers

## Geboren

Naomi Wyona, dochter van ASV C.  
N. M. Prins en Mw. W. J. C. Prins-  
Stoffers

## Behaalde diploma's

'2e stm. GHV': W. P. Kolijn  
'B': J. Kruize

## Overplaatsingen

1e stm. S. Termeer (P. D. Oman)  
2e stm. D. Dankart (SNR)  
3e wtk. J. de Wit (SNV)  
ASV M. R. Cordu (SNR)  
ASV H. Haasnoot (SNR)

## Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm. S. Bos (Sarawak)  
2e wtk. J. B. H. De Glopper  
(Tunirex)

## Uit dienst getreden

NS4: K. G. E. van Lieshout, J. van  
der Ster  
ASAW: R. Been, N. Scheepers

SAW: P. W. Buhler, J. L. G. van der  
Loop

## Met pensioen

hovo: J. M. Maaskant  
bed.: C. J. A. W. M. Buenen, A. J. J.  
Ceelen, J. G. Koek, C. M. Vervloet  
beko: D. Seip  
asv.: L. J. C. van Kuylen, D.  
Rovers, J. Tuinebreyer  
saw: G. Buys, F. Kromjongh, P.  
Luyten

WAL  
WAL  
WAL

## Met pensioen

01.03.87: J. H. De Koning – DFF/3

# Afname wereldtankervloot in 1986:

In 1986 is de wereldtankervloot, ten opzichte van het voorafgaande jaar, met drie procent afgenomen. Toch is in die periode de omvang van het olietransport in de wereld met acht procent gegroeid. In verband met het hogere ladingaanbod waren meer tankschepen nodig en hierin kon snel worden voorzien door een aantal opgelegde schepen weer in de vaart te brengen. Bovendien verliet een reeks nieuwbouwschepen de werven. 'Al met al blijft nog steeds een aanzienlijk overschot aan tankschepen bestaan', aldus een overzicht opgesteld door de Noorse shipbroker Fearnleys. Het aantal gesloopte tankertonnage zakte naar een dieptepunt: van 27.1 miljoen ton in 1985 naar 13 miljoen ton in 1986. Fearnleys publiceerde onlangs een staatje van de wereldhandelsvloot gedurende de jaren 1975-1987. De eerste kolom laat de tankers zien, met allereerst de aantallen en daarachter het totaal draagvermogen in miljoenen tonnen. Vervolgens de zg. 'combined carriers', schepen die zowel droge lading als olie kunnen vervoeren. Bulkcarriers zijn droge lading schepen (graan, kolen, erts), 'others' betreffen droge lading schepen zoals containerschepen, stukgoedschepen, enz. als ook passagiersschepen en ferries.

drie procent

Wereldhandelsvloot 1975-1987

1/1	Oil tankers	Combined carriers	Bulk carriers	Others	Total
1975	3,406 (254.3)	386 (42.1)	2,992 (97.8)	13,579 (99.7)	20,363 (493.9)
1976	3,439 (290.9)	398 (44.2)	3,197 (105.7)	13,852 (102.9)	20,886 (543.7)
1977	3,384 (320.5)	414 (46.8)	3,464 (116.6)	14,181 (107.4)	21,443 (591.3)
1978	3,301 (331.9)	419 (48.3)	3,826 (129.6)	14,495 (114.8)	22,041 (624.6)
1979	3,129 (328.6)	418 (48.7)	3,960 (134.9)	14,940 (120.5)	22,447 (632.7)
1980	3,071 (326.8)	410 (48.2)	4,020 (137.7)	15,445 (125.2)	22,946 (637.9)
1981	3,081 (324.7)	401 (47.3)	4,116 (142.1)	15,550 (127.2)	23,148 (641.3)
1982	3,084 (320.2)	385 (45.3)	4,316 (154.7)	15,582 (128.5)	23,367 (648.7)
1983	2,944 (300.9)	362 (43.1)	4,545 (169.2)	15,645 (129.8)	23,496 (643.0)
1984	2,785 (280.3)	358 (42.2)	4,694 (178.1)	15,698 (131.8)	23,535 (632.4)
1985	2,645 (264.5)	348 (41.1)	4,856 (187.8)	15,712 (132.8)	23,561 (626.2)
1986	2,515 (239.3)	305 (35.6)	4,968 (197.5)	15,716 (132.9)	23,504 (605.3)
1987	2,505 (232.2)	287 (33.9)	4,789 (195.1)	15,611 (132.3)	23,192 (593.5)

(vervolg van pag. 7)

Dat al uw toekomstige reizen net zo veilig mogen verlopen als de laatste', zo beëindigde de heer Armstrong zijn toespraak.

## Veiligheidsmenukaart

Na de speech, de uitreiking en het dankwoordje van gezagvoerder Venendaal werd weer verhuisd naar het barretje, waar ook de meesten van de Indonesische medewerkers aanwezig waren. Toen werd het erg gezellig en het was eigenlijk te snel, toen de hovo om half twee kwam melden dat de tafels gereed waren voor de lunch. Hoofd voeding Van Haarst, zijn naam mag hier zeker genoemd worden, had een prachtige veiligheidsmenukaart gemaakt (zie de hierbij geplaatste illustratie), die door alle aanwezigen na de maaltijd gretig in de zak werd gestoken. De maaltijd zelf was heerlijk, een woord van dank is hier zeker op zijn plaats, en aangezien de heer Armstrong een onuitputtelijke (Amerikaanse) moppentapper bleek en marine superintendent Cummings een uitbundige lacher, werd het een gezellige boel. Tot besluit werd een heerlijke Irish Coffee geserveerd en om drie uur vonden de gasten het de hoogste tijd om weer aan het werk te gaan.'

## De 'Caurica' te Rotterdam

Toen eenmaal bekend was dat de 'Caurica' Rotterdam zou aanlopen, werd

de heer S. Keuning (Hoofd van de Scheepvaart Inspectie) bereid gevonden de Veiligheidsstrofee te overhandigen. Op 7 april jl. was het zover, de 'Caurica' lag bij de Nieuwe Matex.

De feestelijkheden liepen in het begin niet van een leien dakje. De overhandiging zou plaatsvinden om 10.30 uur in de ochtend. Toen de genodigden - waaronder drie leden van het Managementteam van STBV - aankwamen bij het schip, waren de opvarenden druk doende met een vastgelopen kraan. Het materiaal en de versnaperingen die waren aangeleverd door het Cateringbedrijf, konden niet meer op en neer. Gelukkig, na vele pogingen, is het ze toch gelukt om het materiaal los te krijgen.

Als eerste kwam onze fleet manager, de heer Veldt, aan het woord. Hij verwelkomde alle aanwezigen, in het bijzonder de heer Keuning, en onderstreepte de goede relatie tussen STBV en de Scheepvaart Inspectie, die primair ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van alle zeevarenden. De heer Veldt memoreerde dat iedereen erg gelukkig was met het veiligheidsresultaat van 1986, maar dat het resultaat overschaduw werd door het tragische ongeval op de 'Tagelus' op 6 februari jl. Een van de aktiepunten van het Veiligheidsplan '87 is het introduceren van een veiligheidshandboek, waarop hij een exemplaar overhandigde aan de Gezagvoerder J. M. Huygens. Vervolgens gaf hij het woord aan de heer Keuning. De heer Keuning zei dat STBV een goede naam heeft in de veiligheidskringen, 'Veiligheid staat bij STBV hoog in het

vaandel'. Hij memoreerde enkele ideeën die STBV in de loop der jaren heeft geïntroduceerd, zoals de opleiding van enkele 1e stuurlieden tot veiligheidsofficier die o.a. tot taak hadden het controleren van de veiligheidsmiddelen aan boord. Vervolgens overhandigde hij niet alleen de veiligheidstrofee aan de Gezagvoerder, maar gaf hij ook een boekje ter aanvulling voor de scheepsbibliotheek. Hij hoopte dat het boekje, met als titel 'Kappie en de gouden EL' (uitgegeven ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Scheepvaart Inspectie), voor menig leuk leesuurtje zou zorgen. Gezagvoerder Huygens bedankte de heer de Keuning, maar bedankte ook alle opvarenden die voorheen op de 'Caurica' hadden gevaren en die bijgedragen hadden tot dit resultaat. Als dank aan de heer Keuning overhandigde de heer Veldt hem een kapiteinskaraf. De heer Keuning, die binnenkort met pensioen gaat, wist zeker dat hij er gebruik van zou gaan maken. Na een klein uurtje doorborrelen verlieten de gasten het schip en het operationele gebeuren nam weer zijn voortgang.