

SCHEEP



ENTIKA

25e jaargang
nummer 1
september
1985



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696749

vijftiende jaargang,
nummer 1, september 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Nieuws van de nieuwbouw	4
PLATO	6
Veelzijdigheid troef	8
We charteren 'gewoon' een vliegtuig	10
Brandbestrijdingsoefening op de 'Caurica'	11
Schoon Schip	13
Personalia	14
Sloop 'Laconica'	16

Bij de voorplaat:

'Gezusterlijk' naast elkaar, de 'Stellata', 'Solaris' en 'Spectrum' aan de tankconserveringssteiger in Korea. Meer bijzonderheden over de drie nieuwbouwschepen treft U aan op blz. 4

Shell weg uit Curacao

De Directie van Shell Curacao N.V. heeft definitief besloten de raffinaderij op het eiland te sluiten. Het is niet mogelijk gebleken regelingen tot stand te brengen die een blijvende levensvatbaarheid van de raffinaderij op commerciële basis kunnen waarborgen, zo is bekend gemaakt. Nadat ruwe olie, voor zover reeds besteld of nog in voorraad, tot gereed produkt is verwerkt zullen de installaties uit bedrijf worden genomen. De beslissing tot sluiting van de raffinaderij, die sinds 1919 werk en welvaart aan duizenden werknemers heeft verschaft, is zeer moeilijk geweest. De omstandigheden waarin de raffinaderij zich bevond, lieten Shell echter geen andere keus. Momenteel is er nog geen zekerheid over de kwestie wie de verdere exploitatie van de raffinaderij op zich zal nemen. Mogelijk zijn dat de regeringen van de Nederlandse Antillen en Venezuela, maar hierover zijn nog geen beslissingen genomen.

Afscheid vloot-gepensioneerden

Op woensdag 25 september 1985 om 16.30 uur zal in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw in Rotterdam voor officieren en scheepsgezellen die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de Maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen hun collega's uit te zwaaien, zijn daarbij van harte welkom.

Uitgenodigd om afscheid te nemen zijn:

H. E. Daniëls (3e wtk.), E. Jousma (hwtk.), J. Klein Roseboom (gez.) H. A. Kuling (gez.), A. Onderstal (hovo), H. K. Paauw (gez.), P. C. Rakké (gez.), F. de Roos (2e wtk.), P. Snel (gez.) P. v.d. Toorn (scheepsvoorman), G. Verbrugh (gez.), F. A. Visser (gez.)

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2290	18.07.85	Scheepsreglement deel III
2291	25.07.85	Akkoord CAO - STBV/FWZ (PCOR)
2292	31.07.85	Koersen (PCOR)
2293	02.08.85	Werktijdverkorting off. (PCOR)
2294	07.08.85	Overdracht 'Acteon' (PCOR)
2295	07.08.85	Persoonlijke veiligheid

Onderzoek concurrentiepositie Nederlandse zeescheepvaart

Onlangs is door de beide redersverenigingen in de zeescheepvaart, de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KNRV) en de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart (VNRK) een interne studiec commissie in het leven geroepen onder leiding van een neutrale voorzitter, de heer mr. G. A. Wagner. Technologische ontwikkelingen en de politieke en economische situatie hebben de Nederlandse zeescheepvaart genoopt tot een periodieke herbezinning op zijn positie.

De laatste maal is dit gebeurd in 1979/1980 door de Commissie Ontwikkeling Nederlandse Zeescheepvaart onder voorzitterschap van de heer K. Fibbe. De Studiec commissie Nederlandse Zeescheepvaart 1985, zoals de nieuwe commissie zal worden genoemd, zal zich over een breed terrein verdiepen in de consequenties en mogelijkheden voor de Nederlandse zeescheepvaart van de ontwikkelingen op de wereldscheepvaartmarkt gedurende de afgelopen periode en in de voorzienbare toekomst. Daarbij zal vooral aandacht gegeven worden aan de concurrentiepositie van schepen onder Nederlandse vlag mede tegen de achtergrond van het ondernemingsklimaat in Nederland.

Naast mr. G. A. Wagner hebben in de studiec commissie zitting: Namens de KNRV: M. A. Busker, M. J. Muller, H. Rootliep en R. W. Scheffer. Namens de VNRK: drs. J. Schul en drs. W. Westra, Secretaris van de commissie is drs. P. A. Th. van Agtmaal.

De Commissie zal zijn werkzaamheden verrichten in nauw contact met de ambtenaren van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De studiec commissie, die zich zal laten bijstaan door een zestal werkgroepen onder leiding van de commissie-leden, zal naar verwachting eind 1985 zijn werkzaamheden afsluiten en rapport uitbrengen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Kandidaten voor workshop

Ten einde concurrerend te blijven opereren is een proces van voortdurende ontwikkeling nodig. Het betreft hier zowel ontwikkelingen op bedrijfsorganisatorisch als op technisch gebied.

Het is mijn overtuiging dat er in ons bedrijf een belangrijke hoeveelheid kennis aanwezig is, die in combinatie met ontwikkelingen buiten het bedrijf, nuttig zou kunnen worden aangewend. Probleem is hoe dat aanwezige talent aan te boren.

Tot mijn spijt moet ik erkennen dat meer goede suggesties worden gedaan via gesprekken met de operationele inspecteurs dan via het formele instituut

van de ideeënbus. Het gegeven dat waardevolle suggesties worden gedaan is het duidelijke bewijs dat er voldoende ideeën leven. Ideeën waar het bedrijf gaarne een passende premie voor wil uitkeren.

Zoals U bekend, wordt onderzoek en ontwikkeling voor de Marine Function gecoördineerd door de MRT-afdeling van Shell International Marine. Door ons is met succes aangedrongen op een vermindering van routinezaken en het reserveren van een belangrijk deel van de beschikbare fondsen voor een of meer toekomst-gerichte onderzoekprojecten. Om passende onderwerpen te identificeren wordt eind september door MRT een workshop georganiseerd, waaraan vertegenwoordigers van de 4 Shell-vloten deelnemen. Hierbij wordt vooral aan 'jong talent' gedacht, d.w.z. jongeren van de vloot die in een internationaal gezelschap een waardevolle bijdrage aan de discussie kunnen leveren. In STBV zijn wij bezig passende vertegenwoordigers te selecteren. Suggesties voor kandidaten voor deze moeilijke opdracht worden op prijs gesteld.

M. A. Busker

Wijziging Shell/RPS hypotheek-arrangement

Binnenkort zal door Shell Nederland B.V. en de RPS een overeenkomst worden ondertekend met betrekking tot hypothecaire geldleningen welke door bemiddeling van Shell met de RPS zijn of worden aangegaan.

Deze overeenkomst zal van kracht worden vanaf 13 december 1984.

De belangrijkste punten van deze overeenkomst zijn:

1. Invoering van een rentekorting van 0,2% voor hypotheekleningen zonder gemeentegarantie (voor hypotheekleningen met gemeentegarantie wordt al een korting van 0,2% verleend).
2. Invoering van een éénmalige afsluitprovisie van 0,5% over het oorspronkelijke bedrag van de hypotheek.
3. Invoering van een 'Contante waarde Boeteclausule'.*

Voor een aantal werknemers kan deze overeenkomst gevolgen hebben met betrekking tot hun huidige hypothecaire overeenkomst met de RPS.

A. **Employeees die een hypotheek afsloten vóór 1 maart 1983**

Aan deze werknemers (thans niet bij Shell bekend, aangezien er toen geen overeenkomst bestond tussen RPS en Shell) zal de mogelijkheid worden geboden alsnog in aanmerking te komen voor een rentekorting van 0,2% indien er sprake is van een hypotheek zonder gemeentegarantie en men de 'contante waarde boeteclausule' accepteert. Deze rentekorting zal dan vanaf de eerste daarvoor in aanmerking komende renteherzieningsdag vallend na 1 januari 1985 worden toegepast. Werknemers die hiervan gebruik willen/kunnen maken worden verzocht zich te melden bij de heer M. Pronk, DFP/14 (telefoon 010-696139)

B. **Werknemers die een hypotheek afsloten tussen 1 maart en 1 september 1983**

Indien er sprake is van een hypotheek zonder gemeentegarantie en indien de 'contante waarde boeteclausule' wordt geaccepteerd, kan aan deze werknemers eveneens een rentekorting van 0,2% worden toegekend welke zal ingaan op de eerstvolgende renteherzieningsdag (vallend na 1 januari 1985). In alle andere gevallen blijven voor deze groep de oude condities van kracht (een boeterente van maximaal 3 maanden interest over de resterende hoofdsom en geen 0,2% rentekorting).

C. **Werknemers die een hypotheek hebben afgesloten tussen 1 september 1983 en 13 december 1984**

Voor deze werknemers zullen de nieuwe bepalingen met terugwerkende kracht tot de datum van het passeren van de hypotheekakte worden toegepast. Dit houdt in dat er een rentekorting van 0,2% wordt verleend op hypotheekleningen zonder gemeentegarantie, dat de 'contante waarde boeteclausule' geaccepteerd dient te worden en dat er alsnog een afsluitprovisie van 0,5% over de oorspronkelijke hoofdsom zal worden berekend. Aan deze werknemers zal de RPS een brief sturen waarin zal worden gespecificeerd wat nog moet worden verrekend. In de meeste gevallen moet betrokkene vanaf de datum van het passeren van de hypotheekakte tot 13 december 1984 een bedrag bijbetalen. Vanaf 13 december 1984 zal echter de 0,2% rentekorting hem in korte tijd in een financieel voordeliger positie brengen.

D. **Werknemers die na 13 december 1984 een hypotheek afgesloten hebben/-afsluiten**

Deze werknemers dienen een eenmalige afsluitprovisie van 0,5% over het oorspronkelijke hypotheekbedrag te betalen en ontvangen een rentekorting van 0,2%. Voorts is de contante waarde boeteclausule van toepassing.

** De 'contante waarde boeteclausule' houdt in dat over niet-boetevrije aflossingen een boete in rekening wordt gebracht gelijk aan de contante waarde van het verschil tussen de geldende rente voor soortgelijke hypotheekleningen ten tijde van de extra aflossing en de met de werknemer overeengekomen rente, te berekenen over de periode vanaf de datum van ontvangst van de lening, dan wel tot de eerstvolgende renteherzieningsdatum, indien laatstgenoemde datum aan de einddatum van de lening voorafgaat. Aflossingen zijn boetevrij bij verkoop van de woning, bij overlijden van de hypotheeknemer, op rentevervalsdagen per kalenderjaar tot een bedrag van 10% van de oorspronkelijke hoofdsom, op renteherzieningsdagen, en éénmalig als het een (gedeeltelijke) aflossing betreft van de top.*

Jaarlijkse bijeenkomst

De tijd vliegt en voor we het weten is er weer een jaar voorbij. Want, ook al is het pas september, over drie maanden is het alweer zover, dan vindt de grote jaarlijkse bijeenkomst van vloot-/walmedewerkers en gepensioneerden plaats. U kunt de datum alvast noteren, zodat U deze niet meer kunt vergeten:

WOENSDAG 18 DECEMBER

Zoals gewoonlijk vindt de 'reünie' vanaf 16.00 uur plaats in de grote lunchkamer op de 2e etage van het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Daarvoor, vanaf 15.00 uur, kunt U inkopen doen in de Shell-shop op de 1e etage.

Natuurlijk zijn ook de partners weer van harte welkom en ook al bent U bang niemand te (her)kennen in de mensenmassa, U komt allicht bekenden tegen. Ook voor U onbekenden zullen het leuk vinden eens kennis met U te maken. Schroomt U niet op iemand af te stappen, waarvan U denkt, wie zou dat zijn? Naast het nuttigen van een drankje en een hapje zal er, na de toespraak van onze directeur, weer gezorgd worden voor wat steviger kost om de maag te vullen alvorens weer naar huis te gaan.

Wij rekenen op Uw komst!

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acila
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. Stellaris
m.s. Tagelus
s.s. Zafra

Nieuws van de nieuwbouw

Zoals beloofd houden wij u regelmatig op de hoogte van de vorderingen in de bouw van de momenteel bij de Hyundai-werf in Korea in aanbouw zijnde LR's. De werkzaamheden aan de drie nieuwbouwschepen vorderen gestaag en hieronder treft U de laatste berichten aan van de stand van zaken.

LR 352 – 'Solaris'

In de maanden juni en juli heeft de werf een achterstand opgelopen wat betreft het tankconserveringsprogramma als gevolg van de regenperiode in Korea, wat zich uitte in het uitstellen van de proefvaart, welke oorspronkelijk was gepland voor eind augustus. Naar verwachting zal deze nu na de doop (op 10 september) plaatsvinden.

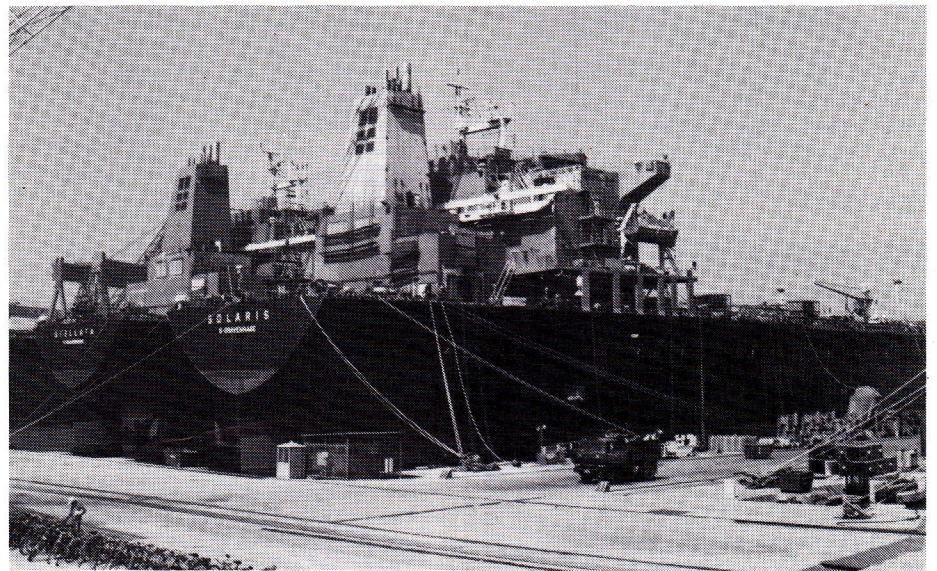
De accommodatie op de 'Solaris' is gereed en alle vertrekken zijn afgesloten. Van diverse kanten wordt vernomen dat menig

restaurant jaloers kan zijn op de inrichting van de kombuis.

Op de brug is alle apparatuur geplaatst en het wachten is nu op het in dienst stellen van het geheel, wat naar verwachting ongeveer een week voor de proefvaart zal geschieden.

In de control room is eveneens alle apparatuur geïnstalleerd en met de aansluitingen en het testen van de alarmen was men eind juli reeds ver gevorderd.

De machinekamer was eind juli voor 95% gereed en alles, behalve het thermische olie-, hydrauliek- en halonsysteem, is op dichtheid gecontroleerd. De leidingen aan dek zijn nagenoeg gereed. Begin augustus werd een aanvang gemaakt met het spoelen van het hydrauliek-systeem, zowel in de machinekamer als aan dek. Men weet natuurlijk nooit wat de toekomst brengt wat betreft de breakdown van de verf, maar gezegd dient te worden dat de



► Cursus i.v.m. taakoverdracht naar scheepsgezellen

De grondslag voor een optimaal functionerende moderne scheepsorganisatie wordt gekenmerkt door een grote mate van flexibiliteit, die ertoe leidt dat alle opvarenden zo effectief mogelijk en over een zo breed mogelijk vlak kunnen worden ingezet. Het gevolg hiervan was o.a. de introductie van de geïntegreerde scheepsgezel en later de semi-geïntegreerde officier (SGO). De invoering van de geïntegreerde scheepsgezellenploeg, waarmee reeds een taakverbreding voor de scheepsgezel gepaard ging, vergde al meer kwaliteiten van de scheepsgezel, hetgeen leidde tot een aangepaste scholing en begeleiding onzerzijds door middel van vakgerichte cursussen. Ook het takenpakket van de traditionele officier werd met de introductie van de SGO uitgebreid. Een en ander werd vooral duidelijk op onze projectschepen, waar men met een gereduceerde bemanning ging varen. Gezien de vrij gecompliceerde technieken op deze nieuwe schepen werd men al snel geconfronteerd met de vraag hoe men zo economisch mogelijk het werk over de opvarenden moest verdelen. Het was dan

ook bijzonder welkom dat de SGO kon worden ontlast van een hoeveelheid taken die vroeger werden uitgevoerd door de jongere officieren en nu werden overgeheveld naar de daarvoor geschikte scheepsgezel. Na gesprekken tussen kantoormedewerkers en bemanningsleden van de projectschepen bleek de behoefte te bestaan om een praktijkgerichte cursus samen te stellen, waarbij men in zou gaan op de behandeling, achtergronden en specifieke veiligheidsaspecten van de overgedragen taken, zodat de gezellen een beter inzicht zouden krijgen in de hun nieuw toegewezen werkzaamheden. Tijdens verdere gesprekken met enkele stafleden over de inhoud van de cursus werd de volgende lijst met onderwerpen, die in de cursus behandeld dienden te worden samengesteld:

- het lopen van ankerwacht
- meren, ontmeren en ankeren
- bediening en werking van dekwerktuigen (hydraulisch)
- ladingbehandeling en ladingsystemen
- tankschoonmaken/crude oil washing/ inert gas
- onderhoud veiligheids- en brandblusmiddelen
- electro (220 Volt-systeem en onderhoud accu's)

- gereedschapsleer
- persoonlijke veiligheid
- onderhoudsplanning en administratiesysteem
- het lezen van tekeningen

Bij al deze cursusonderdelen zal sterk de nadruk worden gelegd op de praktijk met het veilig uitvoeren van deze taken, de gevaren hiervan en het voorkomen van onveilige situaties. Bovendien was het wenselijk bij het samenstellen van de inhoud van de cursus ons te richten op het werkpakket van de 'C'-schepen en vooral op de nieuwe 'S'-schepen om daar vanaf de opstartperiode gestalte te kunnen geven aan de taakoverdracht. De cursus kan echter niet los worden gezien van de praktische voortzetting aan boord. In verband hiermede is het van belang dat er een map met lesmateriaal wordt samengesteld die aan boord kan worden gebruikt als follow-up van de cursus en daar kan worden aangevuld met specifiek materiaal voor dat scheepstype. De cursus is bestemd voor scheepsgezellen in de functie van algemeen scheepsvakman en in principe voldoende kwaliteiten bezitten om op brede basis ingezet te worden. De eerste cursus zal omstreeks eind september worden gehouden en duurt 3 dagen. Het aantal cursisten zal maximaal 10 personen zijn.

conservering van de ladingtanks op een hoog niveau ligt. Alle lof hier voor de inzet van de supervisors, waaronder de scheepsstaf, die keer op keer deze ladingtanks betraden om inspecties uit te voeren.

Administratie

De doelstelling om de 'Solaris' administratief zo compleet mogelijk op te leveren schijnt bereikt te kunnen worden. Zo'n 95% van de bekende gegevens van reservedelen en stores was eind juli verwerkt in de computer, dit is ongeveer 70% van het complete bestand. Ook met het maken van de groene/gele/oranje planbord- en werkkaarten is men ver gevorderd.

Familiarisatie scheepsstaf

In navolging op de gevolgde werkwijze bij de nieuwbouw van de 'C'-schepen heeft men ook voor de 'Solaris' de zgn. 'studie-objecten' ingesteld. Ieder lid van de scheepsstaf krijgt een onderdeel van het schip tot in details te bestuderen, waarna hij het geleerde in een bijeenkomst met de overige opvarenden uiteenzet. Dit spaart een hoop tijd en bevordert de familiarisatie met de systemen. Zo zijn o.a. de stuurmachine, het inert gas-systeem en de brugbediening al aan bod geweest. Een beschrijving hiervan komt dan in het wachtinformatieboek, zodat opvolgers en aflossers zo snel mogelijk met de belangrijkste facetten van het bestudeerde onderwerp op de hoogte zijn.

In één van de komende nummers van Schip en Ka hopen wij U verslag te kunnen doen van de doopplechtigheid op 10 september a.s. en de proeftocht daarna op de 'Solaris'.

LR 353 – 'Spectrum'

Ook op de 'Spectrum' is de accommodatie inmiddels gereed. In de machinekamer is men ook al een eind gevorderd, het meeste werk moet nog worden gedaan aan de thermische olie, hydrauliek-, inert gas en vacuüm cleaning-systemen.

De proeftocht voor de 'Spectrum' staat momenteel gepland voor na de doopplechtigheid welke op 18 oktober plaatsvindt.

LR 354 – 'Stellata'

Op dit laatste schip uit de nieuwbouwsérie van drie zitten de bouwers ook niet stil. De accommodatie is voor zo'n 80% gereed en in de machinekamer is men voor de helft gevorderd.

Naar verwachting zal de proeftocht tegen eind november kunnen plaatsvinden.

Uitzicht vanaf de voormast van de 'Spectrum', met rechts de 'Solaris' en 'Stellata'.



Schadevergoeding bij verontreiniging door olie

Plato – een nieuwe opzet voor olieverontreinigingsaansprakelijkheid

Onlangs is door de olie-industrie een nieuw voorstel gelanceerd voor de regeling van aansprakelijkheid bij olieverontreiniging, kortweg genoemd PLATO. In feite zijn wij, Shell Tankers, maar ook de andere operating companies, nogal overvallen door dit voorstel. Zonder nadere uitleg werd ons verzocht een en ander nationaal volledig te ondersteunen. Vanzelfsprekend heeft dit bij ons en bij de andere Shell-vloten nogal wat kritiek veroorzaakt en naar aanleiding hiervan werd Capt. M. Laws van SIPC (MRS) bereid gevonden een lezing te houden voor de verschillende operators om uitleg te geven aan dit nieuwe voorstel. Shell Tankers was op 25 juli jl. aan de beurt en hieronder vindt u een samenvatting van de voorgeschiedenis van de bestaande verzekeringen voor olieverontreinigingen en de achtergrond van het voornemen tot het introduceren van PLATO. Wij beseffen dat het geen gemakkelijke materie is maar wij vinden het belangrijk genoeg om u hierover in te lichten, want het gaat tenslotte om het geld en het risico van onze Maatschappij.

Capt. Laws begon zijn lezing met een stukje geschiedenis waarop de verschillende opzetten op het gebied van verzekeringen zijn gebaseerd. Een ieder herinnert zich nog wel de catastrofe met de 'Torrey Canyon' in 1967 in het Kanaal. Dit ongeluk vestigde de aandacht op de problemen waarmee rechtmatige eisers geconfronteerd werden bij pogingen de kosten van door olie aangerichte schade te verhalen. Doordat de eigenaar van het schip in staat was zijn aansprakelijkheid tot een relatief laag bedrag te beperken moesten claims, voor zover uitgaand boven deze limiet, uit andere bron worden gehonoreerd, zijnde in dit geval de Engelse en Franse regeringen. Door de olie-industrie en de regeringen werd toen ingezien dat dit vaker zou kunnen voorkomen. In 1969 kwam de olie-industrie (de grote oliemaatschappijen met eigen tankervloten), anticiperend op maatregelen van regeringen, met TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement for Liability for Oil Pollution).

Deze overeenkomst garandeerde dat aangesloten reders schadeclaims wegens verontreiniging door olie tot een bedrag van \$ 16 miljoen, afhankelijk van de grootte van het schip, konden honoreren, waarbij de dekking werd verschaft door P & I Clubs (onderlinge verzekeringsgroeperingen die de aansprakelijkheid van reders voor door derden geleden schade dekken). In 1971 werd duidelijk dat zich claims konden voordoen die dit bedrag te boven gingen en de olie-industrie kwam daarom met een aanvullende tweede dekking ingevolge de CRISTAL-overeenkomst (Contract Regarding an Interim Supplement to

Tanker Liability for Oil Pollution), waarbij de lading een rol speelde. Op deze wijze werd de dekking, inclusief die van TOVALOP, verhoogd tot \$ 35 miljoen. Betaling geschiedt door de bij CRISTAL aangesloten leden aan te spreken op basis van de hoeveelheden ruwe olie en stookolie die in elk van de terminals van het aangesloten lid zijn ontvangen.

Reactie van regeringen

Gelijktijdig met deze door de olie-industrie vrijwillig genomen maatregel werden door regeringen soortgelijke officiële regelingen ingevoerd. De CLC (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) werd in 1969 aanvaard en trad in 1975 in werking.

De regeling vormt in hoofdzaak een afspiegeling van TOVALOP en verplicht tankereigenaars van de aangesloten landen verzekeringsgaranties te bieden voor de voorgeschreven maximum aansprakelijkheid terzake van verontreiniging. In 1971 werd besloten tot de oprichting van het FC (International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage), dat in 1978 in werking trad. Evenals CRISTAL is dit fonds gerelateerd aan de olielading en biedt dekking bij catastrofes wanneer de aansprakelijkheidslimiet voor tankereigenaars ingevolge CLC ontoereikend is voor het honoreren van rechtmatige claims. De bijdragen tot het FC zijn gebaseerd op de hoeveelheden ruwe olie en stookolie die overzee worden aangevoerd in de terminals van landen die de conventie hebben ondertekend. Aanvankelijk bedroeg de maximum-uitkering van het fonds (inclusief CLC-bijdragen) \$ 36 miljoen, doch dit maximum

werd in 1979 tot ongeveer \$ 50 miljoen verhoogd.

Huidige positie

Momenteel is 98% van alle tankereigenaars aangesloten bij TOVALOP en is een aanzienlijk deel van alle overzee aangevoerde olie eigendom of wordt geacht eigendom te zijn van bij CRISTAL aangesloten leden. Daar staat tegenover dat niet meer dan ongeveer 57 landen CLC hebben geratificeerd en niet meer dan zo'n 30 landen het FC. De vrijwillige regelingen bieden dus dekking over de gehele wereld omdat zij van toepassing zijn op de tanker, terwijl de regelingen van overheidswege slechts van toepassing zijn wanneer de verontreiniging zicht voordoet voor de kust van een land dat de conventies heeft getekend. Door de inflatie heeft de bijdrage van de reders een relatieve verkleining ondergaan. Voor oliemaatschappijen neemt het aantal schadeclaims wegens verontreiniging door olie echter steeds meer toe. Aangezien ladingbijdragen oorspronkelijk waren bedoeld als voorziening tegen catastrofale ongevallen, wordt deze ontwikkeling door de overheid en olie-industrie als onbillijk beschouwd.

Voorstellen tot wijziging

De door IMO (Internationale Maritieme Organisatie) ontpleide initiatieven brachten de bij de CLC en FC behorende protocollen van 1984 tot stand waarbij de limieten voor zowel reders als ladingeigenaars werden verhoogd en bestaande afwijkingen ongedaan werden gemaakt. Belangrijk was dat het recht van de reder op limitering vrijwel onbetwistbaar werd gemaakt. De Verenigde Staten, Frankrijk en Japan tonen zich geen voorstander van de protocollen, maar de Verenigde Staten en Japan zijn wel belangrijke ondertekenaars van de Fund Convention als deze zou worden geratificeerd. Het standpunt van de olie-industrie is dat de limieten voor de reders niet voldoende zijn verhoogd, vooral wat betreft de onderste regio's van de tankertonnage-schaal.

PLATO

Onvrede bij de olie-industrie over de nieuwe regelingen en zorg over de tijd die gemoeid is met de ratificatie daarvan leidden tot een nieuwe tweeledige regeling op vrijwillige basis als vervanging van de bestaande regelingen. Voor de nieuwe redersregeling PLATO (Pollution Liability Agreement among Tanker Owners) heeft de TOVALOP-overeenkomst model gestaan, zij het met hogere limieten. Om te beginnen zou de

minimum-limiet voor het kleinste vaartuig \$ 10 miljoen bedragen (momenteel nihil) en voor grotere tankers toenemen tot maximaal \$ 60 miljoen (momenteel \$ 16 miljoen). In 1990 zullen de limieten automatisch stijgen. PLATO zal op 1 juni 1986 van kracht worden, op voorwaarde dat tankereigenaars op 31 maart 1986 ten minste 50 miljoen bruto register ton aan tankertonnage hebben aangemeld (de grote oliemaatschappijen hebben momenteel 25 miljoen bruto register ton in de vaart; de rest zal moeten worden aangemeld door onafhankelijke reders). De nieuwe ladingbijdrageregeling (herzien CRISTAL 1985) zal op 1 juni 1986 alleen in werking treden wanneer PLATO op die datum over voldoende steun van de reders beschikt. Zou de gewijzigde CRISTAL-regeling niet van kracht worden, dan zullen volgens afspraak tussen de leden bestaande vrijwillige ladingbijdragen onmiddellijk worden gestaakt. De nieuwe CRISTAL-overeenkomst voorziet in eerste instantie in een totale compensatie (inclusief PLATO-uitkeringen) van maximaal \$ 50 miljoen voor het kleinste type schip en van maximaal \$ 135 miljoen voor het grootste type schip. Evenals bij PLATO het geval is, zullen deze limieten in 1990 worden verhoogd. Voorts zal CRISTAL voor de ladingen van leden over de gehele wereld van toepassing zijn en aan leden werkzaam in FC-landen restitutie verlenen van eventuele bijdragen die zij verplicht zijn aan dat fonds te betalen.

Reactie van de olie-industrie

Hoewel de nieuwe vrijwillige regelingen de algehele steun genieten van de olie-industrie, kan dit niet worden gezegd van de onafhankelijke reders en de P & I Clubs.

Zij zijn van mening dat steun aan de vrijwillige regelingen de regeringen ervan zal weerhouden de protocollen te ratificeren, waardoor de internationale wetgeving wordt vertraagd en dat de nieuwe regelingen minder compensatie voor schadelijgende partijen bieden dan de protocollen. Tevens zijn zij van mening dat de vrijwillige regelingen in hoofdzaak ten gunste komen van de oliemaatschappijen doordat zij ten koste van de reders minder met verontreinigingsclaims worden geconfronteerd.

Vooruitzichten

Op 1 juni 1986 zullen de protocollen van 1984 zeker niet zijn geratificeerd en dan zullen de huidige CLC en FC met hun lage limieten alleen nog maar in een relatief beperkt aantal gebieden van de wereld van toepassing blijven. De vrijwillige redersregeling, TOVALOP, zal dan nog wel beschikbaar zijn, maar zonder ladingssupplement.

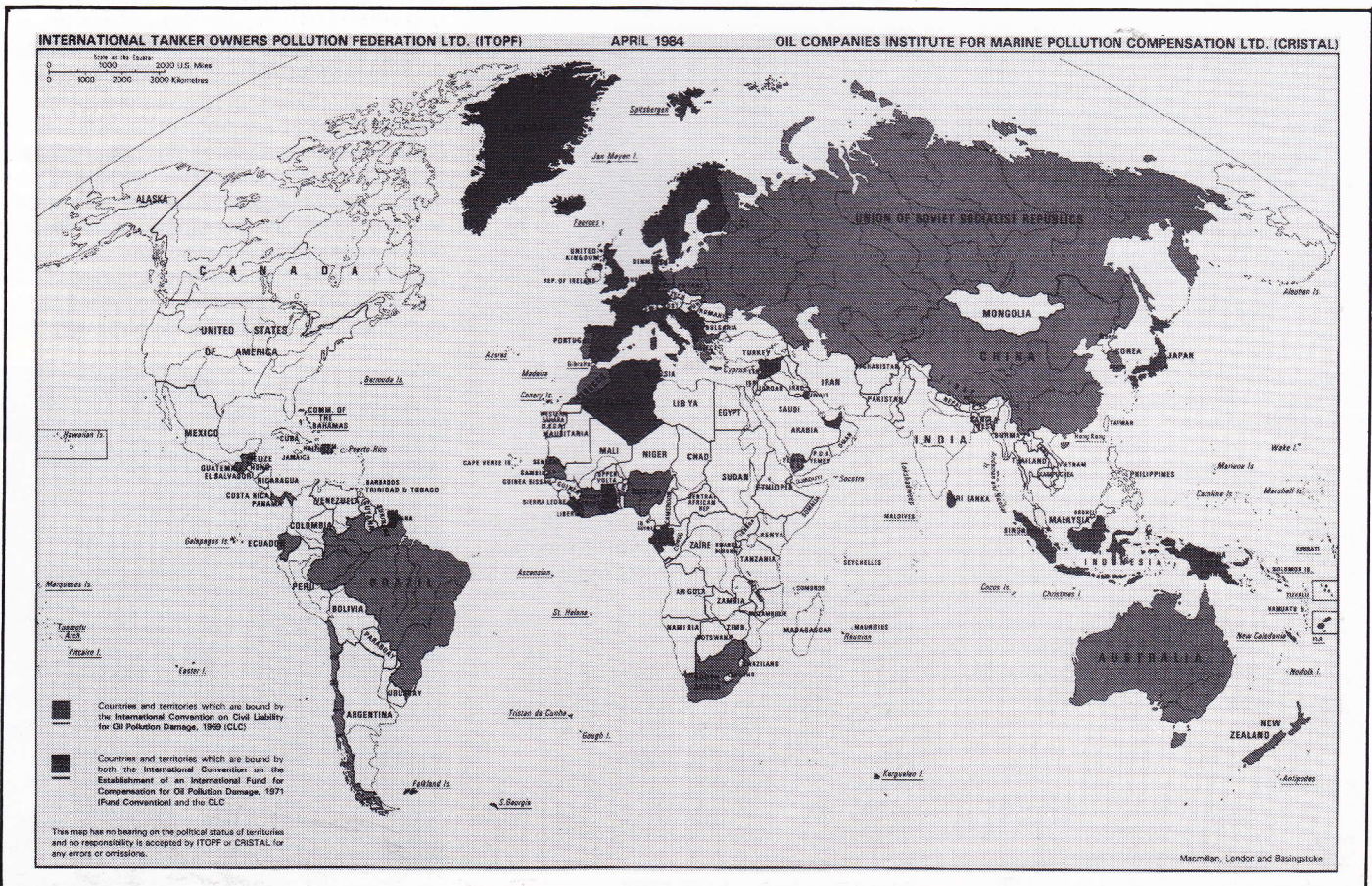
Zou bij een ernstig ongeluk de dekking van TOVALOP onvoldoende zijn om het hoofd te bieden aan rechtmatige claims, dan zal de **reder** ongetwijfeld verzeild raken in rechtsgedingen waarin de eisende partij zal trachten het recht van de reder op limitering ongedaan te maken. De eigenaar van de olielading staat echter aan ongunstige publiciteit bloot en is uit dien hoofde een voor de hand liggende prooi voor de eisende partij. Het zou wel eens niet eenvoudig kunnen zijn dergelijke claims te vermijden, gezien de eerdere vrijwillige aanvaarding van aansprakelijkheid. Bovendien zouden andere maatschappijen, die niet rechtstreeks bij schip of lading betrokken zijn, voor plaatselijke problemen kunnen komen te staan, wanneer een gebeurtenis

waarbij een Groeps-lading betrokken is voor de kust van een bepaald land plaatsvindt, zoals in het geval van de 'Amoco Cadiz'.

Capt. Laws vertelt dat het in het belang is van de Groep en van alle andere grote oliemaatschappijen ervoor te zorgen dat de nieuwe vrijwillige regelingen tot stand komen en dat compensatierisico's uit hoofde van verontreiniging door olie afdoende verzekerd zijn. Met kracht zal er naar moeten worden gestreefd de afzijdige onafhankelijke reders over de streep te trekken, al blijft het de vraag of de oliemaatschappijen zoveel pressie kunnen uitoefenen dat zij daar in slagen. Is dit niet het geval, zodat CRISTAL wordt opgeheven, dan zal Shell hetzij moeten trachten de grote risico's tegen te gaan door met andere geïnteresseerde oliemaatschappijen tot een onderlinge regeling te komen of het in laatste instantie alleen moeten doen.

Kosten

Volgens de voorgestelde nieuwe regeling zullen de kosten voor reders met ongeveer 30% toenemen, d.w.z. met US\$ 1,6 miljoen/jaar, maar verwacht wordt dat de kosten voor de ladingeigenaars met een groter bedrag zullen dalen. De kosten voor zowel ladingeigenaar als reder houden uiteraard rechtstreeks verband met het aantal en de ernst van eventuele ongelukken en het is daarom onmogelijk een prognose te geven van de toekomstige kosten. Ingevolge de nieuwe regeling zal lading, hoewel bij een catastrofaal olieleveries aansprakelijk voor een veel hogere bijdrage, niet voor schadevergoeding kunnen worden aangesproken wanneer het om kleinere verliezen gaat.



VEELZIJDIGHEID TROEF

Dat er meer collega's rondlopen met niet alledaagse liefhebberijen dan wij vermoeden blijkt wel uit het onderstaande verhaal over bediende Henk Kok.

Toevalligerwijze en volkomen onverwachts kwam, tijdens zijn kantoorbezoek, de veelzijdigheid van deze man ter sprake. Het begon met zijn vraag of hij een bouwplaat van een F-tanker kon krijgen, want 'dan kan ik goed zien hoe het schip in elkaar zit om er tekeningen van te maken'. Als redactie, begerig naar nieuws, haak je daar dan natuurlijk onmiddellijk op in, want je ruikt als het ware al een artikel voor Schip en Ka.

Te veel om op te noemen

Henk Kok bleek een gewillig 'slachtoffer' want al snel zaten wij rond de tafel en raakten wij in een boeiend gesprek. Uit zijn antwoorden op onze vragen werd ons duidelijk dat, daar zijn wij van overtuigd, wij met gemak een extra editie van Schip en Ka zouden kunnen schrijven met verhalen over de bezigheden en liefhebberijen van hem. Het is te veel om op te noemen, maar hij houdt zich onder andere bezig met schilderen, knutselen (zelfs van lege limonadeblikjes weet hij iets te maken),

heeft hij nu al vijf keer gelopen en hij was best bereid daar wat over te vertellen. Op de hierbij geplaatste foto ziet u hem tijdens de laatstgehouden vierdaagse in het uniform van het Rode Kruis, wat weer een verhaal apart is, want naast alle activiteiten die hij al onderneemt, is hij ook nog lid van het Rode Kruis. Hij heeft daar een gedegen opleiding gevolgd die eigenlijk nooit stopt, het is een doorlopende studie. Henk begon als vrijwillig chauffeur en momenteel is hij overal, op afroep, inzetbaar, zowel in de



Eén van de slangen die Henk tijdens zijn tocht in Zaire tegenkwam en waar hij een tekening van maakte

wandelen (daarover straks meer) en daarnaast is hij ook nog paragnostisch begaafd!

Eénmaal aan de praat was er geen houden meer aan en om eerlijk te zijn vonden we het jammer dat we geen tijd hadden om langer met hem te praten, want hij vertelt op een bijzonder boeiende en interessante wijze over zijn vrije-tijdsbestedingen (die hij zowel aan boord als in zijn verlof beoefent).

Vierdaagse

Hoe we nu eigenlijk op het onderwerp kwamen, weten we niet meer maar ineens waren we druk in gesprek over de vierdaagse van Nijmegen. Deze tocht

verpleging als op administratief gebied. Maar om terug te komen op de vierdaagse: de afstanden die hij loopt voor zijn training zouden voor ons heel wat keren trap-op/trap-af in het Shell-Gebouw betekenen, want 55 kilometer op een dag is een 'peuleschilletje' voor hem. Natuurlijk begint hij niet gelijk de eerste dag van de training met zo'n afstand, want zo iets moet je geleidelijk opvoeren.

Vijf keer

De eerste keer dat hij de vierdaagse liep was in 1967, toen hij bij de Marine diende. Daarna kwam het een aantal jaren ongelegen uit om mee te lopen, tussendoor zat hij ook nog een poos in de West, maar in 1979 was hij weer van de partij, nu als Rode Kruislid. Daarna

Links (met baard) loopt Henk

volgden tochten in 1982, 1984 en de in juli van dit jaar gehouden vierdaagse. Henk doet levendig verslag van de diverse voorvallen tijdens de tochten, leuke maar ook minder leuke.

'Ik zal nooit meer vergeten dat ik in 1967, tijdens mijn Marineperiode, netjes in de rij liep voor het zogenaamde défilé bij de intocht. In de loop van onze geweren waren bloemen gestoken (het was de 'Flower Power'-tijd) die er voor die officiële intocht weer uit moesten natuurlijk. Tijdens de parade langs de hoge heren klonk het bevel 'hoofd rechts', maar ik vergat de bloem en keek naar links, recht in de t.v.-camera die daar stond, want ik wist dat mijn moeder voor de t.v. zat. Mijn superieuren konden deze misstap niet zo waarderen'. Tijdens de laatste vierdaagse kwam hij, heel frappant, een bekende tegen uit zijn Marine-tijd, die inmiddels heel wat rangen had doorlopen. Onvoorstelbaar dat hij die tussen 23.775 deelnemers eruit pikte. De tocht is Henk dit jaar gemakkelijker gevallen dan de voorgaande jaren. Toen kwam het wel eens voor dat hij iemand, die niet meer verder kon, zo'n 30 kilometer moest ondersteunen. 'Voor de één is dat natuurlijk een dankbare opoffering, want als je goed getraind hebt en je gaat dan door je enkels is dat een trieste zaak. Maar met mensen die ongetraind de vierdaagse gaan lopen en dan brand- of bloedblaren oplopen heb ik geen medelijden', aldus Henk.

Tussen neus en lippen door vertelt hij dat hij tijdens zijn verlof zo'n 1000 à 1500 kilometer loopt, maar het is ook wel eens voorgekomen dat hij 1700 km. aflegde! Wij vroegen ons af wat het beste schoeisel is voor zulke lange tochten. Henk: 'In principe kan alles, als je de schoenen maar niet voelt, bij wijze van spreken badslippers. Het beste is een maat grotere schoenen dan normaal aan te trekken en nog beter is het de schoenen nat aan te trekken, dan zetten ze zich naar je voeten en krijg je ook geen brandblaren'.

Tocht in Zaire

Dat wandelen een grote liefhebberij is van Henk blijkt ook wel uit het verhaal dat hij vertelt van een door hem beleefd avontuur in Zaire tijdens zijn dienstperiode op de 'Flammulina'. Terwijl het schip in een haven voor de kust van Zaire lag, benutte Henk zijn vrije uurtjes door een tocht naar de binnenlanden te maken. Hij trok vele



kilometers landinwaarts en wij kunnen ons, door zijn aanschouwelijke manier van vertellen, levendig voorstellen welke indruk de woestenij op hem heeft gemaakt. Je ziet hem als het ware lopen door drie meter hoog gras, langs termietenhopen, met als enig gezelschap insecten en slangen. Helaas kwam hij tijdens deze tocht te vallen en gleed hij in een 10 meter diep ravijn. 'Zie daar dan maar weer uit te komen, door een stellage te maken is het mij toch gelukt er weer uit te klimmen'. Daarna trok hij toch weer verder en uiteindelijk werd zijn moeite rijkelijk beloond, want toen hij op de top van de hoogste heuvel in de omtrek was beland kon hij in de verte de 'Flammulina' zien liggen. 'Een schitterend gezicht', aldus Henk. Op goed geluk stuitte hij op de volgende heuvel op een huisje, waar hij een echtpaar aantroef dat hem zeer gastvrij onthaalde. Zijn dorst werd gelest en daarbij kreeg hij te horen dat de slangen die hij onderweg had gezien van een bijzonder gevaarlijke soort waren . . .

Maar enfin, het resultaat van deze onverwachte ontmoeting was dat Henk met de auto een rondleiding kreeg door het ruigste gedeelte van de omgeving, de mooiste vergezichten werden hem voorgeschoteld. Henk: 'Het was een erg leuke ervaring en als 'tegenprestatie' heb ik het echtpaar uitgenodigd om aan boord een kijkje te nemen'.

Een tip is welkom

De ene anekdote volgt op de andere en, wij vermeldden het al, we zouden nog pagina's vol kunnen schrijven over de belevenissen van Henk. Momenteel vaart hij op de 'Fulgur', maar wij hebben hem gevraagd of hij, als hij weer met verlof thuis is, iets van zijn tekenwerk wil 'tentoonstellen' in Schip en Ka. Jammer, maar eigenlijk weten wij nooit dat iemand bepaalde, niet alledaagse, liefhebberijen heeft, behalve als het ons toevalligerwijze ter ore komt. Maar ja, het is zoals Henk zegt: 'Je loopt niet met jezelf te koop, ik zou het niet in mijn hoofd halen om hier binnen te lopen met de aankondiging 'zeg, ik heb een paar hobby's, schrijf daar eens wat over', dat doe je toch niet?!'

Desondanks is een tip altijd welkom en dan benaderen wij zelf de betrokkenen met de vraag of zij bereid zijn eens in de schijnwerpers te staan.



REISVERSLAG 'EENDRACHT'

Weer thuis en een ervaring rijker lieten zij de indrukken bezinken om ze vervolgens voor ons op papier te zetten: Arthur ten Katen en Eveline van Loon, de gelukkige winnaars van de kooien op de 'Eendracht'. Onderstaand treft U hun verslag aan van reis Nr. 379 aan boord van dit zeilschip.

'Om acht uur in de ochtend van 14 juli vertrokken wij met de bus naar Bremerhaven. Onderweg maakten we al snel kennis met elkaar, de meesten hadden net als Eveline en ik (Arthur) de reis met de 'Eendracht' gewonnen. Na een busreis van ongeveer zeven uur kwamen wij in Bremerhaven aan. Op het schip werd ons eerst verteld in welke kooien we zouden slapen en in welke wacht we waren ingedeeld. Er werd gewerkt met drie wachten, elke wacht stond onder leiding van een kwartiermeester die ons ook wegwijs maakte aan boord van het schip.

De reis zou van Bremerhaven naar Chatham gaan, het was een aanlooprace voor de Tall Ships' Race. De volgende morgen vertrokken we op weg naar de start. Omdat meer dan de helft van de andere schepen niet op tijd bij de start was werd deze een halve dag uitgesteld. We hebben daarom eerst een zeiltocht rond Helgoland gemaakt. Er stond in het begin een wind van kracht zes à zeven, zodat de eerste zeezieken al snel over de reling hingen. Helaas hoorde ik daar ook bij. Eveline daarentegen scheen nergens last van te hebben.

Makreel

Het was erg gezellig aan boord, tijdens het wachtlopen werd gezongen en af en toe gekaart. Toen het op een keer een middagje windstil was heeft de machinist een emmer vol makreel gevangen, die we de volgende dag met smaak opaten. Doordat we de hele verdere reis tegenwind hadden kwamen we niet binnen de afgesproken tijd over de finish. Het laatste stuk werd met de motor afgelegd. We lagen met de 'Eendracht' in de Mechway Dockyard, een oude Engelse marine-werf. Er werden door de Engelsen veel activiteiten georganiseerd voor de bemanningen van de schepen, zo was er o.a. een sloepenrace (van de sloepen bleef trouwens niet veel over) en werden er disco-avonden georganiseerd.

Reünie

Het eten aan boord was erg lekker. De laatste avond werd ons zelfs een Indische rijsttafel voorgeschoteld, welke werd gevolgd door drie hoera's voor de kok. De volgende morgen moest er helaas afscheid van elkaar worden genomen, niet voor lang want er werden ook direct afspraken gemaakt voor een reünie. We zouden de volgende morgen met de Olau Line vanuit Sheerness naar Vlissingen vertrekken. Dit gold echter niet voor Eveline, mijzelf en nog twee anderen van de 'Eendracht'. Ons was namelijk een terugreis aangeboden aan boord van een ander zeilschip, genaamd 'Tjitske Cornelia'. Met deze boot zijn we via Zeebrugge meegereisd tot Sail Amsterdam, wat nog een erg leuke bijkomstigheid was van deze toch al onwijs gave vakantie. Wij hebben erg genoten van deze reis en wensen degenen die volgend jaar de kans krijgen met de 'Eendracht' mee te gaan het zelfde.'

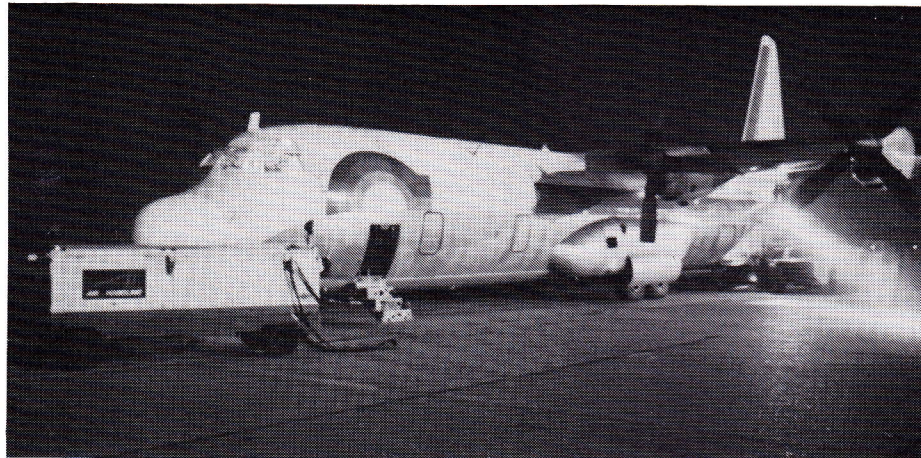
Eveline en Arthur



We charteren 'gewoon' een vliegtuig

Verzending
noodset naar de
'Acmaea'

In de juli-uitgave van het Nieuws van Shell Tankers maakten wij kort en bondig melding van de schade aan de BB-hulpmotor op de 'Acmaea', als gevolg waarvan het noodzakelijk bleek een noodset aan boord te plaatsen. Het lijkt zo simpel op papier, maar dat er soms meer achter zo'n mededeling zit dan u denkt, wordt duidelijk als u onderstaand verhaal heeft gelezen. We denken er namelijk niet vaak over na wat eraan vooraf is gegaan als een zending stores of spares aan boord wordt afgeleverd, maar er moet wel eens onder moeilijke omstandigheden gewerkt worden (ook bij nacht en ontij). Wij doelen hiermee op de Materialendienst (DFF/5), de sectie die uw materiaalavragen ontvangt en tracht het gevraagde netjes en op tijd bij u aan boord te laten afleveren. Ze laten niet vaak van zich horen en ze werken op de achtergrond maar ze zijn wel degelijk actief. Toen wij dan ook hoorden van de moeilijkheden die zij hadden ondervonden met het verzenden van de noodset naar de 'Acmaea' leek het ons interessant eens iets te schrijven over wat er achter de schermen gebeurde.



Op 26 juni kreeg het kantoor telegrafisch bericht van de 'Acmaea' dat de BB-hulpmotor onherstelbaar beschadigd was. Het schip was geprogrammeerd voor Mombassa, alwaar het 28 juni om 24.00 uur zou aankomen.

De Materialendienst kreeg daarop van DFMO het verzoek om op zeer korte termijn een Caterpillar-set door middel van huur of koop te 'bemachtigen'. Op 27 juni werd door één van de benaderde leveranciers een aanbieding gedaan van een set in een 20-ft. container, welke aan de eisen voldeed, tegen een aanvaardbare huurprijs met recht op koop. Na overleg werd dezelfde dag besloten de leverancier opdracht te geven de set gereed te maken voor luchtvrachtverzending. Direct daarna werden door DFF/5 de mogelijkheden onderzocht voor verzending naar Mombassa. Gezien het tijdsbestek en de te verwachten moeilijkheden/vertragingen, onder andere als gevolg van douane-afhandeling, was verzending alleen mogelijk per lijnvlucht tot Nairobi, waarna verder transport over de weg zou plaatsvinden. Mede gezien de afmetingen van de container (600 x 244 x 260 cm.) en het gewicht (ruim 9 ton) bleek dit niet haalbaar. Dus bleef over het charteren van

Het vliegtuig is van het type L100-30 Super Hercules

een hiervoor geschikt vrachtvliegtuig, wat geen sinecure was in verband met de tijdslijm. Via onze luchtvrachtagent lukte het om beslag te leggen op een Hercules-vrachttoestel en de charter-overeenkomst werd vastgelegd; het was nog steeds 27 juni. Het vliegtuig kon pas op maandag 1 juli om 13.00 uur vertrekken van Zestienhoven.

Koortsachtig overleg

Het lijkt wel of een dergelijk arrangement nooit zonder problemen uitgevoerd kan worden, want op vrijdagmorgen 28 juni kwam er bericht van de agent in Mombassa dat ten gevolge van het niet beschikbaar zijn van de drijvende kraan (deze was defect) de set aldaar **niet** aan boord geplaatst kon worden. Hierop volgde koortsachtig overleg tussen DFF/5 en de betrokken secties. Inmiddels was bekend geworden dat de 'Acmaea' na Mombassa naar Dar-es-Salaam zou gaan. Dan maar naar Dar-es-Salaam met de noodset? Ja, ja, wie dacht dat dit zo maar even geregeld kon worden heeft het grandioos mis. Er moest nl. eerst toestemming van Lloyd's

komen om met 1 hulpmotor van Mombassa naar Dar-es-Salaam te mogen varen. Daar kwam bij dat laatstgenoemde plaats ook nog in een ander land ligt, waardoor het niet vanzelfsprekend mogelijk was het charter-vliegtuig daarheen te dirigeren (i.v.m. charter-overeenkomst/vluchtplan/aanvraag landingsrechten). Tevens moest eerst de agent in Dar-es-Salaam nog het groene licht geven, wat ook niet probleemloos verliep, daar de agent zowel per telex als per telefoon niet reageerde. Besloten werd de bemiddeling van Shell Chemicals Co. of Eastern Africa in Dar-es-Salaam te vragen. Op vrijdag 28 juni in de namiddag kwam het antwoord dat de agent hierop zou terugkomen.

Inmiddels werd DFF/5 door de bevrachter onder druk gezet om snel te beslissen, waarbij deze een 'deadline' stelde. Bij het niet nakomen ervan achtten zij zich niet meer gebonden aan de charter-overeenkomst, waardoor wij verplicht zouden worden 75% van de charter-prijs te voldoen, hetgeen een aanzienlijk bedrag is. Intussen begon de tijd te dringen, daar de bevrachter per omgaande om telefonische remise van de overeengekomen charter-prijs had gevraagd, hetgeen gebruikelijk is bij dergelijke transacties. Aangezien het antwoord van de agent in Dar-es-Salaam nog steeds niet was ontvangen moest er snel een beslissing worden genomen. Na de vereiste toestemming van Lloyd's werd door DFMO de knoop doorgesneden en werd besloten de dieselgenerator-set in Khor Fakkan aan boord te plaatsen, de volgende bestemming van het schip. De agent aldaar had al laten weten dat daarvoor de faciliteiten aanwezig waren.

Nachtwerk

Het was nog steeds vrijdag toen door DFF/5 de betrokken instanties, zoals luchtvrachtagent, leverancier en agent te Khor Fakkan, werden ingelicht omtrent aflevering op vliegveld Zestienhoven en vertrek van het vliegtuig. het karwei was haast geklaard . . .

Twee medewerkers van DFF/5 waren in de nacht van 1 op 2 juli aanwezig bij het laden van het vliegtuig op Zestienhoven. Bij een laatste inspectie bleek dat het carter van de Caterpillar-set gevuld was met olie, uit veiligheidsoverwegingen werden alsnog voorzorgsmaatregelen getroffen om lekkage te voorkomen. Ook bleken de in eerste instantie opgegeven afmetingen van de container in werkelijkheid iets groter te zijn, zodat er bij het laden tussen de laadopening en de container slechts een paar centimeter speling was. Uiteindelijk koos het vliegtuig om 02.00 uur het luchtruim. Het karwei te Rotterdam was geklaard en op 3 juli werd van de agent bericht ontvangen dat de container veilig was aangekomen. Alle betrokkenen slaakten een zucht van verlichting en op DFF/5 kon het dossier 'Noodset Acmaea' worden gesloten . . .

BRANDBESTRIJDINGS- OEFENING OP DE 'CAURICA'

Ook tijdens dokbeurten wordt aan veiligheid gedacht, want terwijl de 'Caurica' van 23 juli tot 8 augustus te Falmouth in dok lag werd een gezamenlijke brandbestrijdingsoefening georganiseerd met de veiligheidsdienst van de werf en de plaatselijke brandweer. Van deze oefening ontvingen wij van gezagvoerder J. van der Zouwen onderstaand verslag. De hierbij geplaatste foto's werden door de superintendents A. de Boer en P. de Leeuw van Weenen genomen.



'Op verzoek van het schip werd op donderdag 25 juli jl. een gezamenlijke brand- en reddingsoefening gehouden met de reparatiewerf en de plaatselijke brandweer. De oefening was terdege voorbereid door SGO C. Slieker en de vertegenwoordigers van de brandweer en de werf. Hoewel het moeilijk is zo'n onderneming geheel geheim te houden kwam de oefening voor de meesten aan boord toch als een verrassing.

Brand!

's Avonds om half acht werd brand in het ketelruim ontdekt door de man van de wacht. Deze waarschuwde eerst via de telefoon de security-dienst van de werf. Deze op zijn beurt waarschuwde de brandweer en de betrokken autoriteiten van de werf. Aangezien de wachtsman eerst de wal en daarna het schip alarmeerde werd het brandalarmsignaal pas gegeven nadat er een black-out was ingetreden en de eerste brandweerwagen al voor het schip stond. Eerst weer appèl gehouden, waarbij enige personen ontbraken. Terwijl de

de brandweer is gearriveerd

aanvalsploeg onder leiding van de 2e werktuigkundige vast op onderzoek uitging werd uitgezocht waar de ontbrekende personen waren. Eén werd van zijn kooi gelicht en een ander bleek de wal op zonder zich op de voorgeschreven wijze te hebben afgemeld. Daarna werd de ondersteuningsploeg uitgestuurd. Deze maakte geen gebruik van persluchttoestellen daar ze opdracht hadden de schotten van buiten af te koelen en in geen geval de machinekamer binnen te gaan. Inmiddels was de walbrandweer de machinekamer binnen gegaan om de brand te bestrijden en twee vermiste personen op te sporen.

Daar er vrijwel geen druk op de brandblusleiding achter stond werd er meer druk van de wal gevraagd, maar toen dit geen verbetering bracht, werd de scheepsleiding nagelopen en bleek een afsluiter in de loop van de dag te zijn dichtgezet.

De aan boord zijnde vrouwen en kinderen werden na het appèl direkt naar de wal

gestuurd. Verder werden vanuit de conference-room de mensen per walkietalkie gedirigeerd en werd bijgehouden waar de mensen heen gestuurd werden ten einde overzicht te houden van waar een ieder zich bevond. Terwijl de scheepsbemanning van buitenaf de schotten koelde en brancards gereed maakten om gewonden af te voeren, bedwong de brandweer de brand en haalden zij de twee vermiste personen uit de machinekamer.

Nabeschuiving

Na afloop van de oefening werd met de security officer, de brandweer en de scheepsleiding een nabespreking gehouden. Hierbij kwamen de volgende belangrijke punten naar voren: Aangezien de brandweer zo snel ter plaatse was en men aan boord nog maar net begonnen was met het appèl, was er niemand aan de gangway om de brandweer op te wachten en te informeren. Hoewel de bemanning opdracht had geen besloten ruimten binnen te gaan, was het toch beter geweest als de ondersteuningsploeg persluchttoestellen had gebruikt omdat de rookontwikkeling ook buiten zo sterk kan zijn dat het onmogelijk is de brand onbeschermd dicht te naderen.

De wal is verantwoordelijk voor de evacuatie van het walpersoneel en de scheepsleiding is dit voor de bemanning. Er werd echter niet gedacht aan de service engineers van derden. De man van Radio-Holland werd dan ook prompt vergeten en kwam veel later verwonderd vragen wat er aan de hand was. In dok, met veel lawaai en het uittesten van diverse alarmen, werd bijna niet meer gereageerd op brandalarm. De oefening werd door alle betrokkenen als zeer leerzaam ervaren. Van de zijde van de brandweer werd nog opgemerkt dat opdrachten, in de Engelse taal gegeven, door onze bemanning prompt en op de juiste wijze werden uitgevoerd.'

het 'slachtoffer' wordt afgevoerd





RODDELS

Mocht het maar eens mogen! Niet gecensureerd en vanuit eigen standpunt beoordeeld alles op papier zetten wat er in en om het Shell-Gebouw zoal gebeurt. Ach, zou dat toch eens kunnen, wat zou u ervan smullen, want dat het eerste-rangs roddels zouden worden valt niet te ontkennen. En een echt smeugig verhaal is toch niet te versmaden? In welke vorm ik het u ook zou willen voorschotelen, wellicht als stripverhaal of als serie in Schip en Ka (misschien zelfs een paar extra edities met 'pakkende' foto's), ik zal dat idee uit mijn hoofd moeten zetten, want het kán gewoon niet. Maar om uw eventueel opgekomen nieuwsgierigheid toch een ietwat te bevredigen wil ik, zomaar voor de leut, graag trachten om door middel van enkele, reeds gecensureerde, verhalen u iets uit de doeken te doen van de voorvallen uit het door velen als saai en duf bekend staande kantoorleven in het Shell-Gebouw. Eén van deze humoristische (althans, zo kwam het op mij over) voorvalletjes leest u hieronder, waarbij ik wel een beroep moet doen op Uw fantasie om de situatie in te beelden. Stel, u staat in de rij achter de balie van het bedrijfsrestaurant. Ziet u het voor u? Iedereen met zo'n oranje dienblad voor zich, dat ze voortduwen naarmate ze verder in de rij vorderen en waarop iedereen steeds meer bestek, borden en etenswaren stapelt. Vóór u in de rij staan zo'n twintig hongerigen en achter u zo mogelijk nog meer. Het betasten van de broodjes is niet van de lucht en even proeven van de groente is ook niet uitgesloten, maar goed, daar hebben we het nu niet over, het gaat er maar om dat u het als het ware allemaal voor u ziet gebeuren. Ik ga nu uw voorstellingsvermogen wat meer op de proef stellen. Voor u in de rij staat een voor u onbekende man die zijn dienblad vol laadt. Terwijl deze persoon gedachtenloos de etenswaren uit de vitrines haalt staart hij onafgebroken naar u, achter hem in de rij, hij blijft soms zelfs stil staan, zodat de file stagneert. Terwijl u zich afvraagt wat er toch met u aan de hand zou zijn, tracht u met moeite uw gezicht strak in de plooi te houden. Kunt u het nog bijhouden? Goed, we gaan op deze manier verder tot we bij de kassa komen. De man (zich nergens anders meer van bewust dan van u) rekent af, doet een stap verder, nog steeds met omgekeerd hoofd, ziet het einde van de balie niet en het resultaat is dat zijn met een complete lunch volgestapelde blad met een hoop herrie op de grond kiepert. Op dat moment is het voor u niet meer mogelijk uw lachspieren in bedwang te houden en u scháttert het uit. De lachsalvo's achter u zijn ook niet van de lucht, want een ieder ziet het gebeuren. Daarna stapt u behoedzaam over de op de grond verspreid liggende 'hutspot' heen en u wenst de man poeslief een smakelijk eten. U ziet, er valt best nog wel eens wat te lachen op kantoor en wellicht kan ik u van tijd tot tijd nog meer van dergelijke scènes presenteren?

Eveline

Vereniging van Kapiteinsvrouwen

Speciaal voor de vrouwen die niet op de hoogte zijn van het bestaan van bovenstaande vereniging of die niet precies weten wat de vereniging zoal aan activiteiten ontplooit, is onderstaande informatie bedoeld.



Op 11 februari 1969 is deze Vereniging opgericht, nadat daartoe een initiatief was genomen in een vergadering van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Het doel van de Vereniging is:

- Behartiging van de belangen van de leden in de ruimste zin van het woord.
- Versterking van de onderlinge saamhorigheid.
- Bevordering van wederzijdse hulpverlening, waar deze nodig en gewenst is.

Vooraf de sociale functie blijkt voor veel leden heel belangrijk te zijn. Het lidmaatschap van de Vereniging staat open voor echtgenotes van gezagvoerders en nu de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij ook eerste stuurlieden als aspirant lid inschrijft, kunnen ook onze toelatingsvoorwaarden aangepast worden.

In de zeven regio's organiseren de streekvertegenwoordigers allerlei activiteiten, die variëren van museumbezoeken tot wandelingen en koffiemorgens. Landelijke activiteiten zijn bijvoorbeeld een vijfdaagse voorjaarsreis en in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij in januari een Nieuwjaarslunch, in april een partybuffet nadat beide Verenigingen hun Algemene Ledenvergadering hebben gehouden en een bijeenkomst in september/oktober. Vier maal per jaar verschijnt ons blad 'Mededelingen' en eens per jaar het jaarboekje. Misschien wilt u meer weten over deze Vereniging. Neemt u dan contact op met één van de hieronder vermelde personen.

Presidente:

Mevr. C. H. Anders-Vonno
Gentiana 2, Zuidhoven
3317 HH Dordrecht.
tel.: 078-172437.

Sekretaresse:

Mevr. G. J. Dekker-van Ewijk.
Fideliostraat 16
7323 CX Apeldoorn.
tel.: 055-665026.

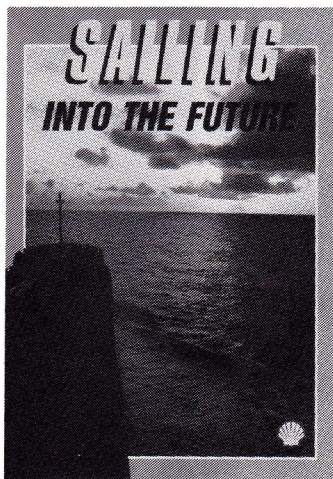
Substantiële gasvondst NAM op Noordzee

De Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. (NAM) heeft bekend gemaakt dat er in blok L13, circa 50 kilometer ten Noordwesten van Den Helder, op een diepte van 3700 meter gas is aangeboord. Tijdens het testen van de put werd een productiecapaciteit geregistreerd van ongeveer 2 miljoen kubieke meter per dag. Het gas is van het hoog-calorische type. De omvang van de vondst zal verder worden onderzocht. Van de in totaal zeven exploratieputten die tot op heden in L13 zijn geboord is dit de vierde put waarin een gasvondst is aangetoond. Naast de NAM, die tevens als operator optreedt, zijn de deelnemende maatschappijen in blok L13: Clam Petroleum Company (gezamenlijk eigendom van Marathon Petroleum Netherlands Ltd. en L.L. & E (Netherlands) Inc.), Aminoil (Netherlands) Petroleum Company, Oranje-Nassau Energy B.V. en DSM-Aardgas B.V.

Oudste bulk carrier opnieuw in de vaart

De oudste bulk carrier ter wereld – gebouwd in de tijd van de hoge hoeden en hoepelrokken – wordt weer vaarklaar gemaakt. Om de in 1898 (!) gebouwde 6.706 ton DWT metende 'E.M. Ford' weer zover te krijgen, zijn slechts enkele routine-werkzaamheden nodig. Er wordt gezegd dat zij in een zo goede staat verkeert dat zij gemakkelijk ook het einde van deze eeuw haalt. De eigenaar, National Gypsum Co. te Michigan, vestigt met trots de aandacht op haar geklonken romp en originele scheepsbeplating. Nadat de 'E.M. Ford' altijd in de cementvaart opereerde op de grote Canadese meren werd zij vijf jaar geleden opgelegd. Door de recessie die hele sectoren van de basisindustrie verwoestte werd het schip tot ledigheid gedwongen. De eigenaar geeft echter de hoop niet op en gelooft nu dat de markt voldoende zal aantrekken om weer explooi voor het schip te krijgen. De lange levensduur van de 'E.M. Ford' is te danken aan het zoete water van de Canadese meren dat een stuk vriendelijker is voor de scheepsrompen dan de zoute oceanen.

SCHOON SCHIP



Sailing into the future

In vervolg op onze aankondiging in het april-nummer van Schip en Ka kunnen wij nu berichten dat er inmiddels een Engelse vertaling van de brochure Vaart naar de Toekomst beschikbaar is. De inhoud is identiek aan de Nederlandse uitgave en geeft een korte beschrijving van de voorgeschiedenis, de huidige stand van zaken en de toekomstverwachtingen met betrekking tot Moderne Bedrijfsvoering aan boord van onze schepen. Geïnteresseerden kunnen een exemplaar van de brochures aanvragen bij de sectie DFP/4 (telefoon 010-696126).

Nationale roeiwedstrijden

Het is een reeds jarenlange traditie dat in de maand september roeiwedstrijden worden gehouden met acht-persoons zeesloepen tussen diverse teams. Ook dit jaar zullen deze wedstrijden weer geroeid worden in de Leuvehaven te Rotterdam en wel op zaterdag 14 september a.s., aanvang 10.00 uur. De roeiwedstrijden worden onderverdeeld in de volgende groepen:

- schippers
 - hogere zeevaartscholen/nautische akademies
 - havengebonden bedrijven
- Toegang is vrij, dus een ieder die belangstelling heeft voor dit evenement is welkom.

Boekbespreking

Liquid Gold Ships – a history of the tanker

Bovenstaand boek, geschreven door de Engelsman Mike Ratcliffe, bevat de geschiedenis van de tankvaart vanaf 1859 tot 1984. In het boek worden de ontwikkelingen vanaf de zeiltankers tot de supertankers beschreven en tevens wordt een overzicht gegeven van de algemene, maar belangrijkste, trends in de zeer complexe evolutie die de tankvaart thans doormaakt. Het 180 pagina's tellende boek Liquid Gold Ships is in de boekhandel verkrijgbaar of rechtstreeks te bestellen bij de uitgever, Lloyd's of London Press, Sheepen Place, Colchester, Essex CO3 3LP, Engeland. De prijs is £ 27,50 inclusief verzendkosten.

Honderd jaar auto in Drunen

Shell en auto, ze horen bij elkaar als techniek en vooruitgang. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Shell aanwezig is bij '100 jaar Automobiellndustrie', een tentoonstelling in het Autotron te Drunen. Het zal niemand ontgaan zijn, in 1985 wordt het 100-jarig bestaan van de auto herdacht en de tentoonstelling vormt daar een hoogtepunt van. We zeiden het al, Shell is onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van de auto. Uit de video-presentatie van Shell, die op maar liefst elf monitoren op de tentoonstelling te zien is blijkt dat maar weer eens duidelijk. Het is een leuke film, met beelden van vroeger en nu, die de aandacht trekt van jong en oud en waarmee Shell Marketing Kommunikatie op een speciale wijze aanwezig is in het Autotron te Drunen.

VLOOTPERSOONLIJK VLOOTPERSOONLIJK VLOOTPERSOONLIJK

periode van 16 juli t/m 15 augustus
1985

Aflossingen

gezagv.: O. A. van Druten, L. J. Hirs, J. Klein Roseboom, D. M. Mos, F. W. van Oerle, P. Snel, G. Verbrugh, F. A. Visser
1e stm.: H. van Popta, A. T. van Es
2e stm.: G. J. C. van Eeten, A. Leffers, J. van Rooyen, D. Venema
3e stm.: T. Barth, L. van den Ende, J. Kuiken, D. F. A. Maljers, G. Mensing, H. J. Otte, R. I. de Roos
4e stm.: K. R. Feddes, D. Gadradj, F. de Heer, F. B. A. van der Elsen
sgo.: H. R. Gallis, P. N. M. Ros, A. M. H. Vossen, J. H. van Zanden
stml.: N. J. Boon, C. H. K. Borghardt, H. J. A. van Driest, F. N. van Dijk, J. C. G. Engelen, E. A. Hoekstra, F. R. van der Hoeven, P. C. Hollander, M. W. C. E. van Hoof, L. van der Laan, A. H. van Loon, N. J. Oudshoorn, A. B. Rietveld, P. Schaap, J. P. Schuiten, E. Tieman, J. F. Vegter, E. W. van Zonneveld
hwtk.: H. H. Apfel, H. Japin, J. Visser Jr.
2e wtk.: F. A. J. Boot, C. Hemmer, J. Klemann, J. C. van Koten, J. Verlinde, W. Vroling
3e wtk.: M. W. M. van der Burgh, W. H. Hennink, M. J. Hoekman, A. Hoosbeek, J. G. Kuit, G. A. Mellonius, M. J. Viergever, K. Elshout
4e wtk.: A. B. M. Bokkers, W. G. de Leeuw van Weenen, K. G. Visser, H. van Weenen
5e wtk.: W. J. D. M. Gakes, J. van der Harst, K. Kleyn
sgo.: E. S. Petrusma, H. J. Pietersma
wtkl.: T. J. H. M. van den Aarssen, P. J. E. Dekker, G. W. Feikema, M. A. van Gelder, P. T. Graaf, J. Hulsmann, A. A. J. Jordans, S. J. van Kampen, B. Kamphuis, A. K. Korpershoek, I. R. Krijger, R. E. Mantje, E. C. van der Mars, R. A. J.

Sies, J. L. Wisse, M. A. Wouters
roff.: C. H. Troost, H. J. van Homoet, M. H. B. Roobol, P. Colje, H. T. Wigmans, P. A. de Lange
wass.: G. A. Cornelissen, A. O. Koetje
asaw.: R. A. J. W. Coppens, R. de Jong, J. P. Snels
asv.: L. A. T. Blankemeyer, M. R. Cordu, L. A. Douma, H. S. Elia, M. R. Muller, E. B. de Niet, L. T. A. C. Roodakker, W. Ruiters Jr., J. Tuinebreyer, A. van der Windt
aasv.: C. J. F. van den Berg, P. C. Groen, W. P. Guyt, J. Hofman, H. van der Laaken, P. Luyten, R. E. Riedewald, R. Ritter, J. H. T. M. Vissers, F. van Zadelhoff
hovo: W. Haanepen, G. H. H. Lammers, J. L. Menger, J. H. A. J. Orie
kok: H. Moes, C. Westbroek
bed.: A. Berrevoets, E. Bottenberg, F. A. Jager, J. G. Koek, A. Scheffer, C. M. Vervloet, A. M. M. Wintjens
ajng.: R. La Grand, H. van der Jagt, N. Scheepers, D. van Selm

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acila'
3e wtk.: P. D. Koudenburg, roff.: J. Dijkema
m.s. 'Acmaea'
gezagv.: L. A. Groendijk, 3e stm.: A. C. M. Morriën, hwtk.: F. G. Krijgsman, sgo.: G. J. van Amerfoort, roff.: J. O. de Visser
m.s. 'Cardissa'
stml.: H. Huismans, wtkl.: G. Tempel, asaw.: J. Dijkstra, asv.: J. A. M. van Beurden, R. J. S. Vrugteman
m.s. 'Caurica'
sgo.: C. B. Slieker, stml.: J. A. C. van Koningsbruggen, sgo.: W. H. Kuyper, wtkl.: N. de Vries, asv.: R. G. van den Brink, J. H. Winands,

hovo: W. C. Kapper, kok: F. Hamming
m.s. 'Cinulia'
2e wtk.: A. J. A. de Groot, roff.: J. J. Langereer
m.s. 'Felania'
gezagv.: R. van Westendorp, 3e wtk.: W. G. Kole, wtkl.: J. F. van den Boomen, F. R. Elderman, aasv.: R. B. F. Stroet, bed.: R. Verberne
m.s. 'Felipes'
hwtk.: J. H. Veen, asv.: C. Vogelzang
m.s. 'Ficus'
1e stm.: J. W. Nieuwerf, hwtk.: K. L. J. Aertssen, 2e wtk.: J. D. Compiet, sgo.: A. M. P. Dekker, wtkl.: J. W. van Duuren, asaw.: D. C. W. van den Berg, asv.: J. R. van Engel, N. H. van der Geugten, W. Gerritsen, aasv.: F. Smagge, bed.: M. Bouwkamp, A. R. Tanasale
m.s. 'Flammulina'
stml.: J. H. van Tuil, wtkl.: H. B. H. de Baar, roff.: A. A. M. Lapidaire, bed.: P. de Vries
m.s. 'Fossarina'
gezagv.: C. P. Schoenmakers, 1e stm.: J. A. van Kesteren, 3e stm.: R. J. M. Herbes, 4e stm.: J. N. M. Sinnige, 3e wtk.: C. L. M. Mazairac, wtkl.: G. C. J. A. Brouwer, O. Roeleveld, M. R. A. M. Tervoort, roff.: P. J. Balkstra, asaw.: J. G. Cornelissen, G. A. A. Heessels, T. G. Loke, A. R. van der Velden, L. T. B. Zandbergen, asv.: A. de Baat, W. Kesteloo, H. de Vries, aasv.: M. J. Heiligers, kok: A. Vrolijk
m.s. 'Fossarus'
sgo.: H. Ris, stml.: T. N. Delno, 2e wtk.: J. P. Kalkman, wtkl.: A. van Buren, F. J. Sevenhuysen, asv.: J. Brederveld, R. Schaap, aasv.: P. K. J. van de Bunt, hovo: F. Tullman, bed.: K. G. Bergmans
m.s. 'Fulgur'
stml.: H. J. Tijsma, wtkl.: P. Sytema, asv.: F. W. Bosson, aasv. R. Engelsman, P. de Jong, bed.: H.

M. Kok
m.s. 'Fusus'
3e stm.: P. J. Prenen, 4e stm.: R. de Leur, 3e wtk.: F. W. Mooiweer, 4e wtk.: A. van Beek Jr., wtkl.: J. T. Annema, H. Grootjans, asaw.: B. P. M. Postma, M. S. Stefanissin, P. H. H. Tummers, asv.: R. Bakker, L. R. Stevens, bed.: H. H. P. van Koppen
m.s. 'Niso'
sgo.: P. Verhoef, 2e wtk.: A. K. van 't Blik
m.s. 'Saltos'
kok: A. Lopez Nogueira, bed.: F. Dieguez Garcia
m.s. 'Sarda'
gezagv.: P. Hoogesteger, 1e stm.: R. W. Overdijkink, 2e stm.: F. Makkee
m.s. 'Solaris'
gezagv. R. Knol, 2e stm.: D. J. Mittelmeyer, sgo.: W. Verschuure, hwtk.: J. van der Schee, 2e wtk.: D. Westdorp, 3e wtk.: J. A. Elbert, sgo.: E. J. M. Trimbach
m.s. 'Spectrum'
2e wtk.: H. J. Lammertink
m.s. 'Stellaris'
gezagv.: R. A. Kattenburg Schüller, sgo.: H. Oudenes, 3e wtk.: P. Hack, hovo: G. Barnhard
m.s. 'Tagelus'
3e stm.: R. van der Bos, 4e wtk.: M. B. van der Horst
s.s. 'Zafra'
wnd. gezagv.: R. van Kranen, 1e stm.: B. Koppe, 2e stm.: J. Jongeneel, 3e stm.: M. van der Woud, 3e wtk.: R. Romijn Jr., 4e wtk.: P. Hesseling, 5e wtk.: D. J. Galama

Gehuwd:

07.08: J. Bosman, Gezagvoerder, met Mw. C. A. D. Erdtman;
02.08: P. A. B. Sniijders, SGO, met Mw. M. Krist;
26.07: G. S. J. Metzelaar, alg. sch. vakman, met Mw. M. S. van Slogteren;

Geboren:

11.08: Samantha, dochter van R. van Zomeren, aank. sch. vakman;
13.08: Eva, dochter van F. van der Werff, aank. sch. gezet a/w;

Uit dienst getreden:

4e stm: A. A. G. Brands
5e wtk: R. de Vries
SGO: J. B. Weyland
Bediende: M. S. van Slogteren

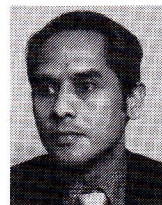
Overplaatsing:

1e stm: J. Werkhoven – N.A.M.;
3e stm: C. Groenendaal – S.N.R.;
3e stm: F. T. G. J. Mulder – S.N.R.;
4e stm: P. Vermaas – S.N.R.;
3e wtk: J. L. B. de Bruin – N.A.M.;
4e wtk: E. van der Holst – S.N.V.;
4e wtk: J. Lijkelema – N.A.M.;

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: P. J. F. Steenbergen;
1e stuurman G.H.V.: J. B. Winkelhuis;
2e stuurman G.H.V.: J. N. M. Sinnige;
'C': M. Schmidt;
'C': W. G. Kole;

Onze vlootjubilaren:



H. H. Apfel;
Hwtk;
30 jaar op 14.10.85;



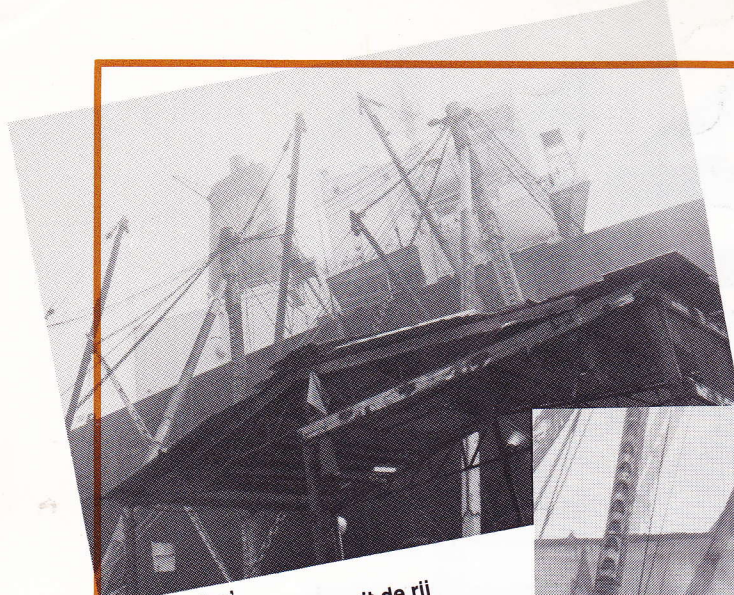
G. A. Brand;
Sch. gezet a/w;
10 jaar op 30.10.85;

WAL
WAL
WAL

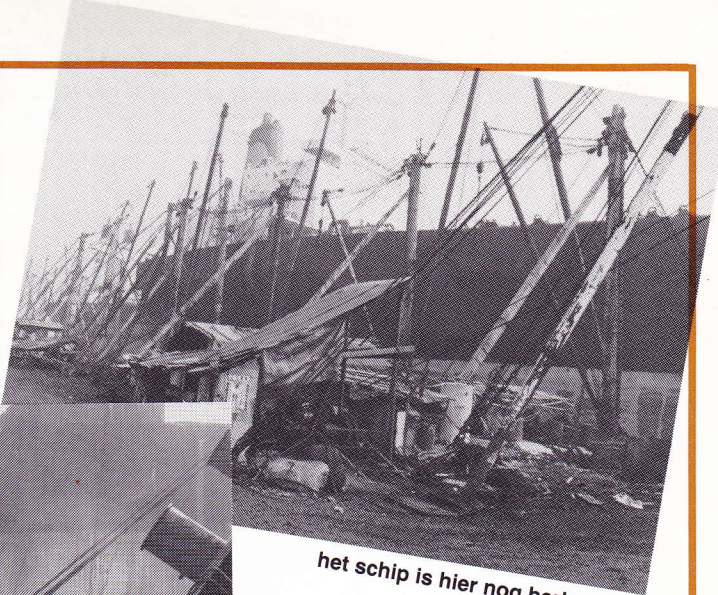
Onze waljubilaren:



J. E. Rakers (DFMO/10)
35 jaar op 19.09.1985



de 'Laconica', één van de vele tankers uit de rij



het schip is hier nog herkenbaar

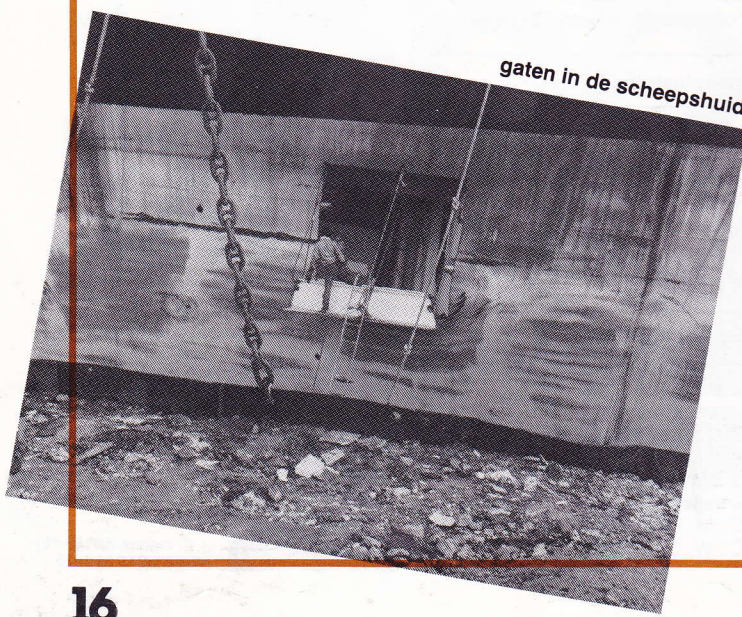


daar gaat weer een deel in stukken

Sloop

Laconica

De hierbij geplaatste foto's ontvingen wij van een van onze relaties, de heer Hylkema. Zijn zoon woont in Kaohsiung op Taiwan en terwijl hij daar in februari van dit jaar op bezoek was zag hij tijdens een uitstapje op een sloopwerf hoe de 'Laconica' 'onder de hamer' ging, waarvan hij wat plaatjes schoot. De heer Hylkema dacht aan Shell Tankers en was zo vriendelijk ons de negatieven te sturen, waarvoor wij hem hartelijk dankzeggen. De foto's bieden overigens een trieste aanblik, want als je ziet hoe de slopers zich met hun onverbiddelijke snijbranders op zo'n gigant storten . . .



gaten in de scheepshuid, zodat lading-/machineruimten beter bereikbaar zijn

