

SCHEEP



ENTIKA

26e jaargang
nummer 1
september
1986



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. 1
September 1986

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 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.
Bezuïdenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Uitslag veiligheidsprijsvraag	4
Nieuws van de nieuwbouw	6
Een weekje meevaren	8
Schoon schip	9
Personalía	10
Anne: volgend jaar weer	12

Afscheid gaat nemen

J. E. Rakers - DFM/11



Afscheidsreceptie op woensdag 1 oktober a.s. om 16.00 uur in de lunchkamer van het Shell Tankers-gebouw aan de Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam-Alexanderpolder.

Computercursus Toets naar de Toekomst

Naar aanleiding van de aankondiging in het augustus-nummer van Schip en Ka zijn inmiddels al heel wat aanmeldingen voor de cursus 'Toets naar de Toekomst' binnen gekomen.

Om alle twijfels hieromtrent weg te nemen willen wij nog even benadrukken dat de cursus eigendom is van Shell Tankers. Voor degenen onder u die wel geïnteresseerd zijn maar momenteel varen, studeren of met vakantie zijn, betekent dit dat opgave voor een later tijdstip altijd mogelijk blijft. Ter herinnering: U kunt zich opgeven bij G. Debets, telefoon 010-4071808.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2402	15.07.86	Veiligheidsplan 1986: aktiepunt no. 8
2403	15.07.86	Cargo line leakage incidents (PCOR)
2404	17.07.86	Overdrachtsformulieren (PCOR)
2405	22.07.86	Situatie STBV (PCOR)
2406	22.07.86	Sociale verzekeringen
2407	01.08.86	Koersen (PCOR)
2408	28.07.86	Overdracht Acmaea (PCOR)
2409	05.08.86	Huur radio-navigatiemiddelen (PCOR)
2410	08.08.86	Vakatures (PCOR)

Telefoonnummers gage-administratie

In één van de voorgaande uitgaven van Schip en Ka heeft een lijstje gestaan met telefoonnummers van de verschillende secties binnen de organisatie. Om misverstanden te vermijden verzoeken wij u voor zaken betreffende uw gage-specificatie, benzinebonnen e.d. **niet** het telefoonnummer van Financiële Zaken te bellen (dit is de sectie DFF/1), maar de volgende nummers:

Voor de achternamen beginnend met de letter A t/m Kr telefoonnummer:

010-4071837

Voor de achternamen van Ks t/m Z telefoonnummer:

010-4071835.

Nieuw hoofdkantoor NAM Assen

Naast het bestaande complex van de Nederlandse Aardolie Maatschappij aan de Schepermaat 2 in Assen zal een nieuw hoofdkantoor verrijzen. De bouw, waarmee een bedrag van circa 100 miljoen gulden is gemoeid, is gegund aan meerdere bedrijven.

Op dit moment telt het personeelsbestand van de NAM in Assen ruim 1200 personen. Een deel hiervan is nu nog verspreid over verschillende kantoren in de stad. Wanneer de nieuwbouw gereed is (april 1989) zullen ze weer op één adres bij elkaar zitten.

Directiewisseling Shell Nederland Raffinaderij b.v.

Ir. Drs. J. van der Veer (38) is met ingang van 1 november 1986 benoemd tot directeur raffinage van Shell Nederland Raffinaderij b.v. te Pernis. Hij volgt drs. J. C. D. Boot op die is overgeplaatst naar Shell in Frankrijk, waar hij een directiefunctie zal gaan bekleden. De heer van der Veer is thans manager corporate planning van Shell Nederland b.v.

Tussentijdse verkiezing O.R.-lid in gr. C walpersoneel

Door de pensionering van Joop Ouwens was een plaats vrij gekomen in de 5 personen tellende 'wal'-groep van de O.R. Met nog anderhalf jaar functioneren van de huidige O.R. voor de boeg werd besloten in deze vakature te voorzien door middel van verkiezingen.

Twee kandidaten meldden zich, te weten: Piet Huigen van DFM/1, een goede bekende in het O.R.-werk en Estella Juursema van DFF/1, een vrouwelijke 'noot' in het O.R.-orkest? Twee kandidaten, dus dit hield in dat er verkiezingen nodig waren. Vanwege de vakantietijd werd ruimschoots gelegenheid gegeven om te stemmen,



vooraf schriftelijk stemmen was mogelijk. Op 31 juli was de feitelijke 'verkiezingsdag' met een stem 'hoekje' in plaats van een stemhok vanwege ruimtegebrek. De uiteindelijke telling door de verkiezingscommissie verliep zeer spannend: een forse voorsprong van Estella werd razendsnel door een flink aantal stemmen voor Piet praktisch teniet gedaan. De uiteindelijke uitslag was: 32 stemmen voor Estella en 29 stemmen voor Piet. Estella: gefeliciteerd met je verkiezing en veel succes in het O.R.-orkest van allemaal mannelijke medeleden.



Reactie op beweringen over Zuid-Afrika

Het verderfelijke apartheidssysteem in Zuid-Afrika is er de oorzaak van dat de positie van Shell in dat land de laatste jaren, zowel binnen als buiten Shell, uitvoerig wordt besproken. De meningen over de wijze waarop aan dit systeem een eind gemaakt kan worden, verschillen sterk. Het standpunt van Shell is in het maart-nummer van Shell Venster toegelicht door ir. L. C. van Wachem en op 16 mei jl. in een persoonlijke brief aan medewerkers en gepensioneerden door drs. A. C. Helfrich.

In publicaties in de externe media worden over dit onderwerp nog wel eens beweringen opgenomen die, vriendelijk gezegd, niet altijd stroken met de werkelijkheid. Zo verscheen in het NRC-Handelsblad van 22 juli jl. een artikel van Pax Christi-secretaris Jan ter Laak. In dat artikel wordt o.a. gesteld dat Shell in Zuid-Afrika 'een uitermate vitale rol speelt in de olievoorziening. Van alle buitenlandse ondernemingen heeft deze Nederlands-Engelse Maatschappij zich het meest verstrengeld met het apartheidsbewind' zo stelt Ter Laak en hij voegt eraan toe: 'Shell bevoorraadt het Zuidafrikaanse leger en de politie. De gewapende militie van Shell werkt voor de bewaking van eigen bedrijven samen met het Zuidafrikaanse leger. Jonge werknemers die hun dienstplicht moeten vervullen krijgen van Shell een aanvulling op hun salaris'. Op deze verwijten aan het adres van Shell

reageerde de Shell Persdienst in de persoon van Eric Steneker met een ingezonden brief in de NRC. Gezien de ruime publieke belangstelling voor de problematiek publiceren wij deze hierbij.

'Jan ter Laak van Pax Christi gaat er kennelijk van uit dat onwaarheden en halve waarheden door gestage herhaling tot waarheid worden verheven en dat daarmee zijn pleidooi voor terugtrekking van Shell uit Zuid-Afrika wordt versterkt. Om in te gaan op een aantal in zijn stuk genoemde feiten: Ter Laak is bezig met bewuste misleiding als hij schrijft dat Shell een uitermate vitale rol speelt in de olievoorziening van Zuid-Afrika en dat deze onderneming zich het meest met het apartheidsbewind heeft verstrengeld. Hij is er namelijk reeds meerdere malen van op de hoogte gesteld dat geen enkele maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep buiten Zuid-Afrika betrokken is bij de verkoop of het transport van ruwe olie naar wie dan ook in Zuid-Afrika. Ook weet hij dat het beleid is van Shell-maatschappijen om de bestemmingsbeperkingen die door olieproducerende landen worden opgelegd in acht te nemen, en deze beperkingen bij doorverkoop contractueel door te geven.

Wat leveranties van brandstof aan leger en politie betreft het volgende: Het is Shell South Africa bij wet verboden daarover, aan wie dan ook, inclusief overzeese moedermaatschappijen, mededelingen te doen. De Zuidafrikaanse regering heeft wettelijke bevoegdheden om, indien noodzakelijk, zodanige leveranties af te dwingen. Formeel gesproken behoren dergelijke leveranties dus tot de

mogelijkheden. Maar de regering van Zuid-Afrika is in het geheel niet afhankelijk van Shell. Naar algemeen wordt aangenomen, wordt tussen de 40% en 50% van de oliebehoefte van Zuid-Afrika gedekt door het staatsbedrijf SASOL, dat kolen in olie omzet en bovendien alle mogelijkheden heeft om zelf ruwe olie te importeren. Dit staatsbedrijf zal daarom geen enkel probleem hebben om aan alle behoeften van politie en leger te voldoen. Daarnaast zijn er nog een zevental andere oliemaatschappijen werkzaam in Zuid-Afrika.

Voorts bestaat er geen gewapende militie van Shell en deze werkt derhalve ook niet samen met het Zuidafrikaanse leger. Wel is het zo dat de Zuidafrikaanse regering uit het oogpunt van nationaal belang bepaalde installaties in het land tot 'veiligheidsobjecten' (Security key points) heeft verklaard, hetgeen uiteraard haar verantwoordelijkheid is. Hieronder vallen ook een aantal Shell-installaties, alsmede een raffinaderij waarin Shell een belang van 50% heeft. De bewaking van deze objecten geschiedt door een bewakingsdienst van derden, zoals overigens ook bij Shell-kantoren in Nederland het geval is.

Ten slotte probeert Ter Laak met zijn mededeling dat Shell aan jonge werknemers die hun militaire dienstplicht moeten vervullen een aanvulling op hun salaris geeft, de suggestie te wekken dat dit op de een of andere wijze steun zou betekenen aan het leger. Feit is echter dat het in vele landen, niet uitsluitend in Zuid-Afrika, maar bijvoorbeeld ook in Nederland, tot Shell's arbeidsvoorwaarden behoort dat een dergelijke aanvulling wordt gegeven'.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Shelltrans
Solaris
Spectrum

Stellaris
Stellata
Tagelus
Zafra

010-4566008

010-4566009

UITSLAG VEILIGHEIDSPRIJSVRAAG

Het personeel kreeg tot 15 augustus jl. de gelegenheid om de oplossing van de veiligheidswedstrijd in te zenden en tot de laatste dag kregen we inderdaad nog oplossingen binnen. Onze Indonesische scheepsgezellen denken actief mee met het veiligheidsgebeuren bij Shell Tankers, getuige het grote aantal inzendingen van hun kant. Het totale aantal inzendingen bedroeg 60, te weten 41 formulieren van Indonesische scheepsgezellen en 19 inzendingen van Nederlands vlootpersoneel.

De foto's waaruit de onveilige situaties herkend moesten worden, moesten toch wel zeer nauwkeurig worden bestudeerd, want op elke foto waren minstens twee, vaak meer, foute situaties dan wel onjuiste handelingen te ontdekken.

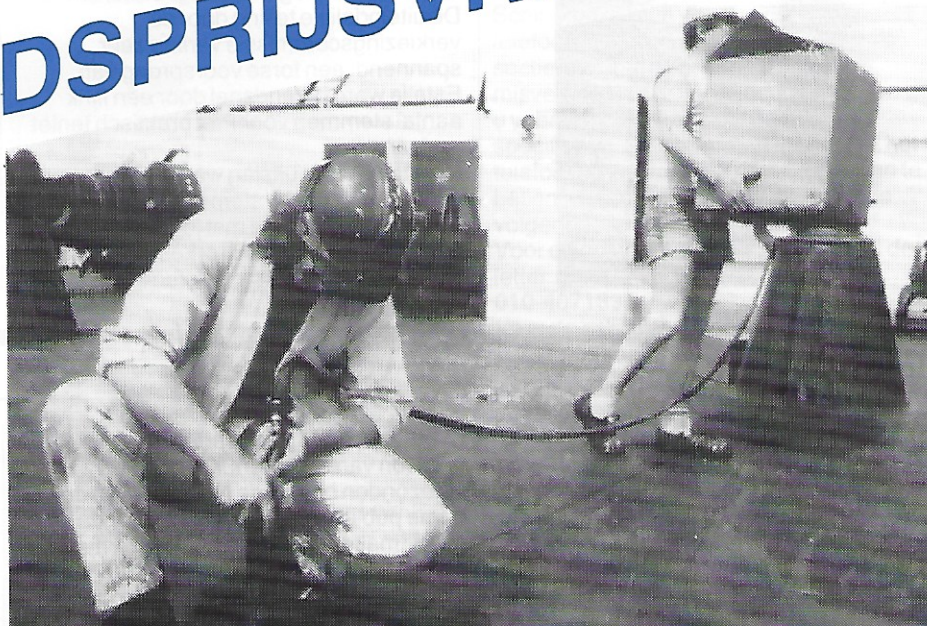
We hebben de foto's waarin de opgaven verborgen zijn wederom afgedrukt met daaronder de meest uitgebreide oplossingen.

Er waren meerdere goede inzendingen, zodat het lot op vrijdag 15 augustus de winnaars moest aanwijzen. Bij trekking kwamen de volgende winnaars uit de bus:

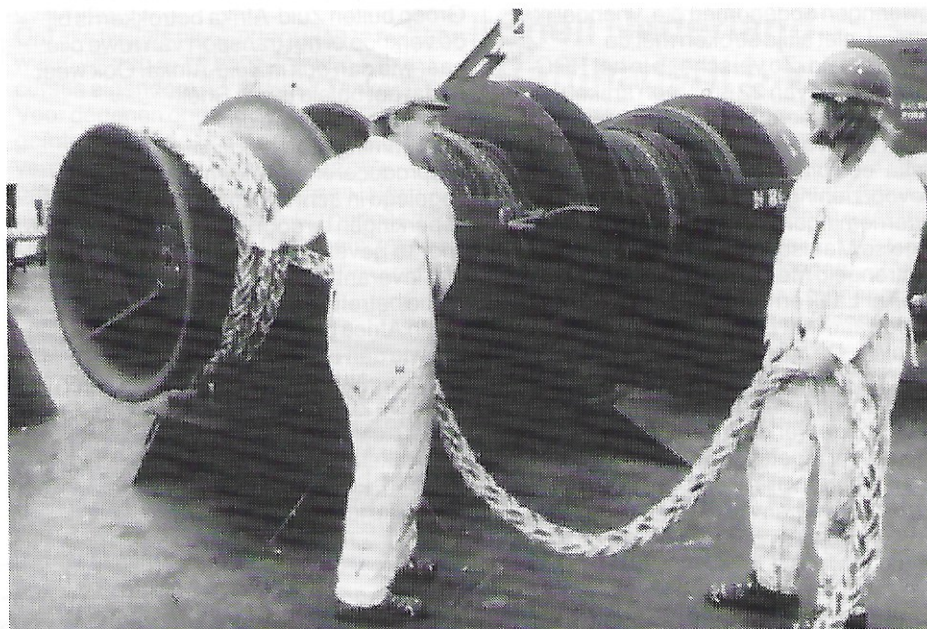
1e prijs - f 500,—: M. Ali-Tanete
2e prijs - f 250,—: G. C. Wiegant
3e prijs - f 100,—: Moniri/Abdul Azis

De prijzen zullen zo spoedig mogelijk worden overgemaakt aan de gelukkige winnaars.

Onze gelukwensen voor de winnaars en voor alle deelnemers geldt: fijn dat ook voor u de veiligheid aan boord belangrijk genoeg is om mee te doen met de veiligheidswedstrijd. Alle deelnemers zullen binnenkort een klein aandenken ontvangen als beloning voor het meedenken.



- de man op de voorgrond draagt geen werkhandschoenen
- zijn overall staat open
- (moeilijk te zien) geen veters in de schoenen
- eventueel kan worden opgemerkt dat hij geen oorkappen draagt
- de man op de achtergrond heeft door hoge doos een slecht overzicht op de werksituatie, de luchtslang plat op het dek zou beter zijn geweest
- hij draagt geen overall



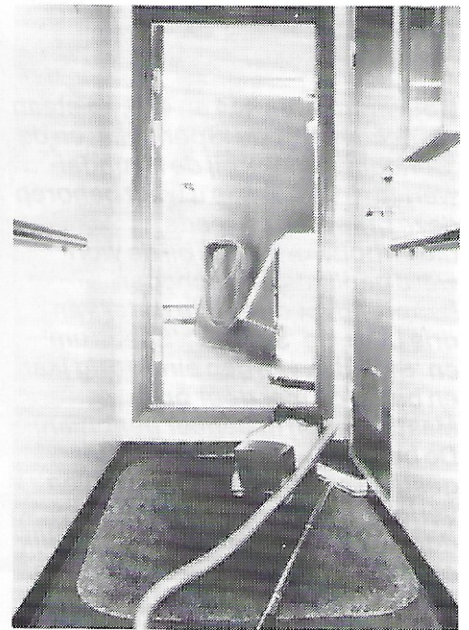
- beide mannen op de voorgrond letten niet op de aanwijzingen van de man bij de railing, ook de winchman lijkt naar achteren te kijken
- er zijn geen werkhandschoenen bij de hand, ingeval gewerkt moet worden met staaldraden
- de persoon links houdt zijn hand te dicht bij de kop van de winch
- tijdens meren overall dicht houden
- omdat deze foto op een Engels schip is gemaakt, zullen daar de zgn. 'bump caps' toegestaan zijn bij voor en achter (het gele petje), terwijl Shell Tankers een veiligheidshelm voorschrijft



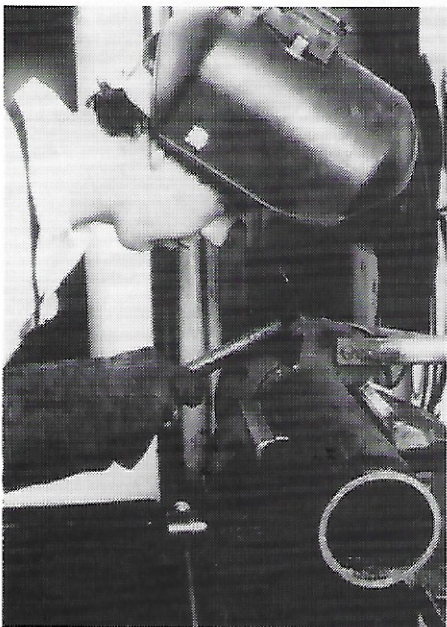
- bij werken met laadgerei dient altijd een veiligheidshelm te worden gedragen
- ga nooit onder een hijs staan, laat deze eerst zakken
- de man onder de hijs draagt geen werkhandschoenen
- door staalprofielen op dek geen vrije werkruimte, deze man kan zich nu stoten aan de loshangende knevel van het luik



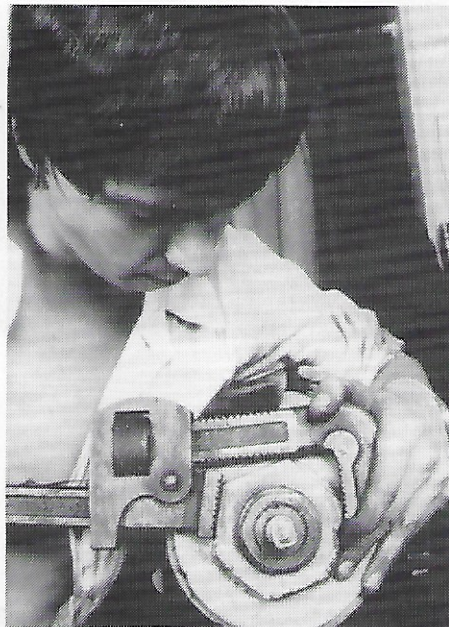
- de kok draagt slippers in plaats van veiligheidsschoenen
- geen armbedekking, daardoor kans op verbranding door hete spetters
- broek is kennelijk te lang, heeft omgeslagen broekspijpen (eventueel) bij slingerend schip moeten de slingerlatten rond de kookplaat worden aangebracht



- stofzuiger opruimen na gebruik
- slang buiten eveneens opruimen
- buitendeuren dicht houden in verband met eventueel aanwezige gassen



- lasser draagt geen veiligheidsbril tijdens verwijderen lasslak
- lasgordijn is niet gesloten



- hier wordt niet het juiste gereedschap gebruikt, eveneens is de maat te klein
- overall niet gesloten
- mouw van overall opgestroopt
- (eventueel) bij grof werk veiligheidshandschoenen gebruiken



- bij werken met chemicaliën dient men over het algemeen gebruik te maken van de chemicaliënuitrusting zoals:
 - chemicaliënbril
 - PVC-handschoenen
 - eventueel een chemicaliënschort, maar in ieder geval dient de overall gesloten te zijn, de mouwen omlaag en de sokken hoog
 - adembescherming kan nodig zijn, half-filter of zelfs persluchtmasker
 - één van de drummen staat niet zeevast
 - indien in machinekamer: ook gehoorbescherming

NIEUWS VAN DE NIEUW

Bouwnummers 414 en 415, zo staan respectievelijk de 'Sponsalis' en de 'Sericata' te boek bij de Hyundai-werf te Korea. Zoals u weet behoren deze LR's tot de tweede nieuwbouwwerf die bij de werf werd geplaatst; de schepen behorend tot de eerste order van drie LR's, de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata', werden eind vorig jaar en begin dit jaar door onze Maatschappij in beheer genomen. De bouw aan de schepen vordert gestaag en als alles volgens plan verloopt zullen de doopplechtigheden respectievelijk op 26 september en 17 oktober a.s. plaatsvinden. De 'Sponsalis' zal haar naam verkrijgen van Mw. H. A. Choufoer, echtgenote van Group Managing Director Ir. J. H. Choufoer; Mw. J. M. Holmes, echtgenote van Group Managing Director P. F. Holmes, zal de 'Sericata' haar naam geven.

Het basis-bouwconcept van de twee LR's is nagenoeg hetzelfde als voor de zusterschepen uit de 'S'-klasse, echter behoudens de hieronder vermelde aanpassingen en veranderingen, welke mede doorgevoerd zijn naar aanleiding van de opgedane ervaringen met de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata'. Zo is de machinekamer op vele plaatsen anders ingericht door het plaatsen van een zgn. 'barge stern' op het achterschip. De asgenerator, welke op de eerste serie 'S'-schepen geheel aan de voorkant van de motor staat, is bij de 414 en 415 naar de SB-kant uitgebouwd. Beneden in de machinekamer is daardoor alles smaller geworden, daarentegen echter zijn de verdiepingen daarboven breder en is er meer ruimte ontstaan, wat de indeling ten goede is gekomen.

Bij proeven met modellen werd besloten om deze 'barge stern' aan te brengen in verband met brandstofbesparing. Doordat de schroef nu meer vrij in het water beweegt wordt een beter 'schroefrendement' verkregen en zal er een meer gelijke flow van water over de gehele schroef optreden.

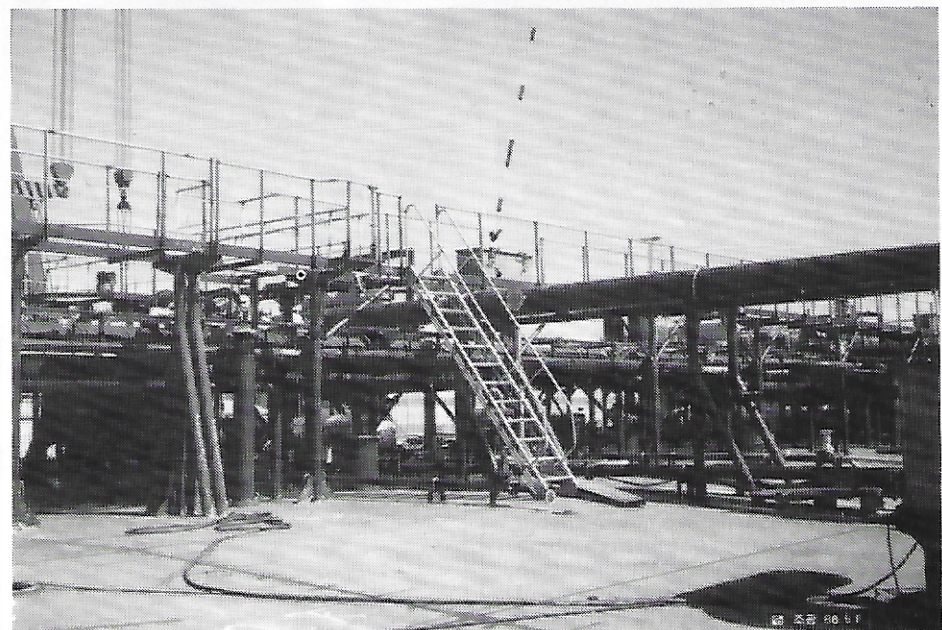
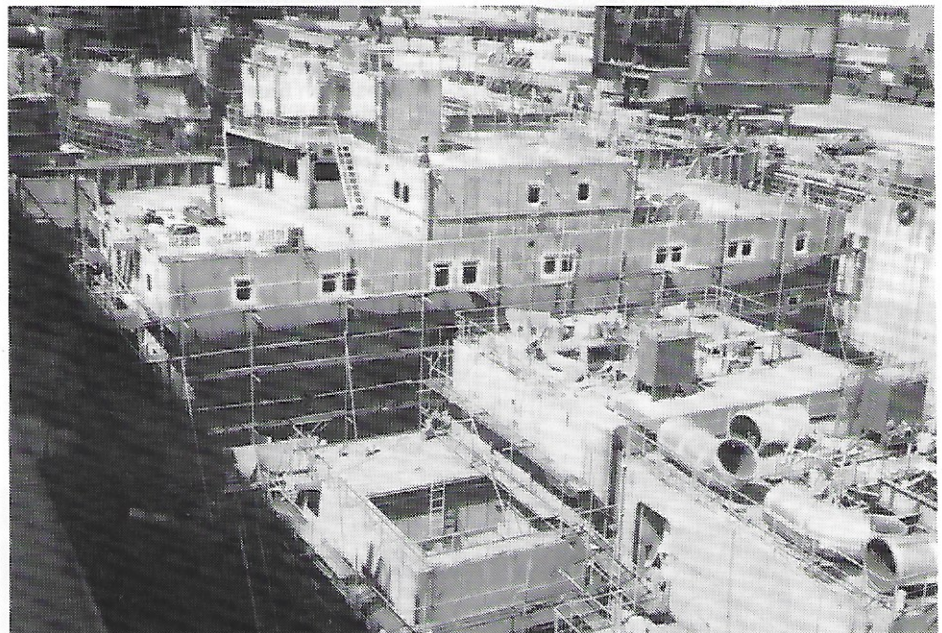
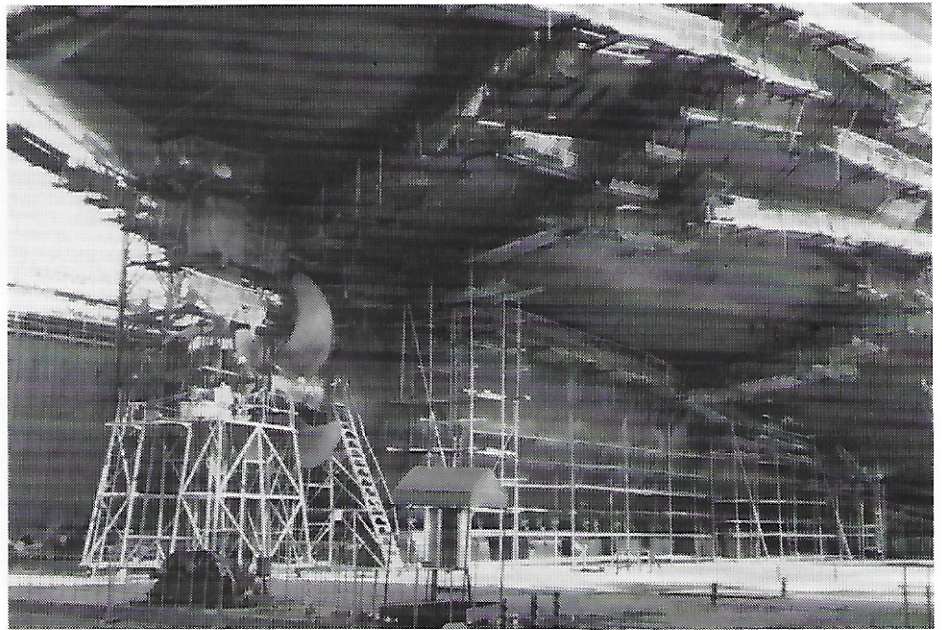
Trillingen

De trillingen, veroorzaakt door de hoofdmotor, waren de grootste zorg op de eerste serie. Bij trillingsmetingen bleek dat een combinatie van factoren, waaronder

Het aanbrengen van de schroef op de 415

Accommodatie, machinekameropbouw en schoorsteendek van de 414

Weer een loopbrug aangebracht

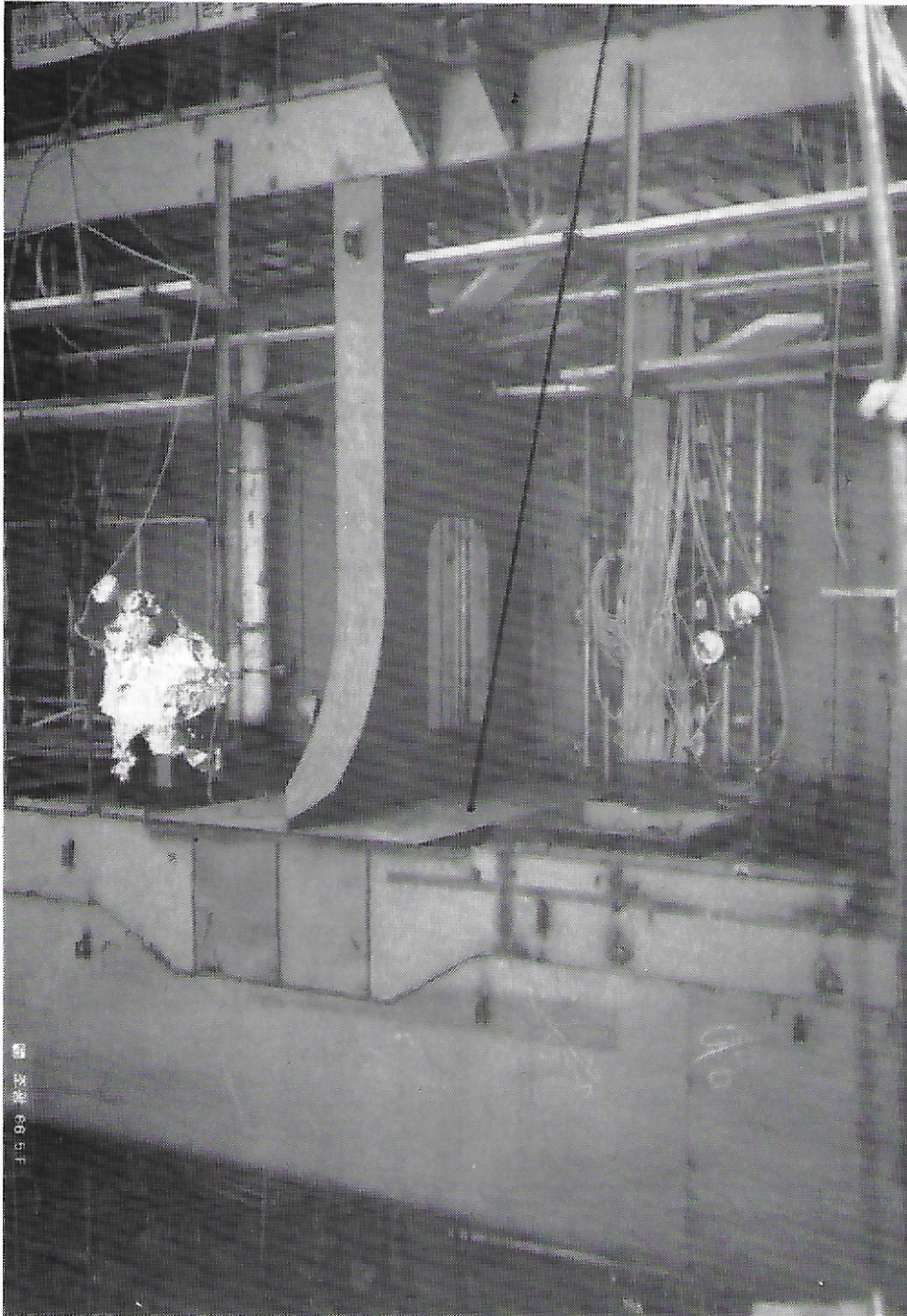
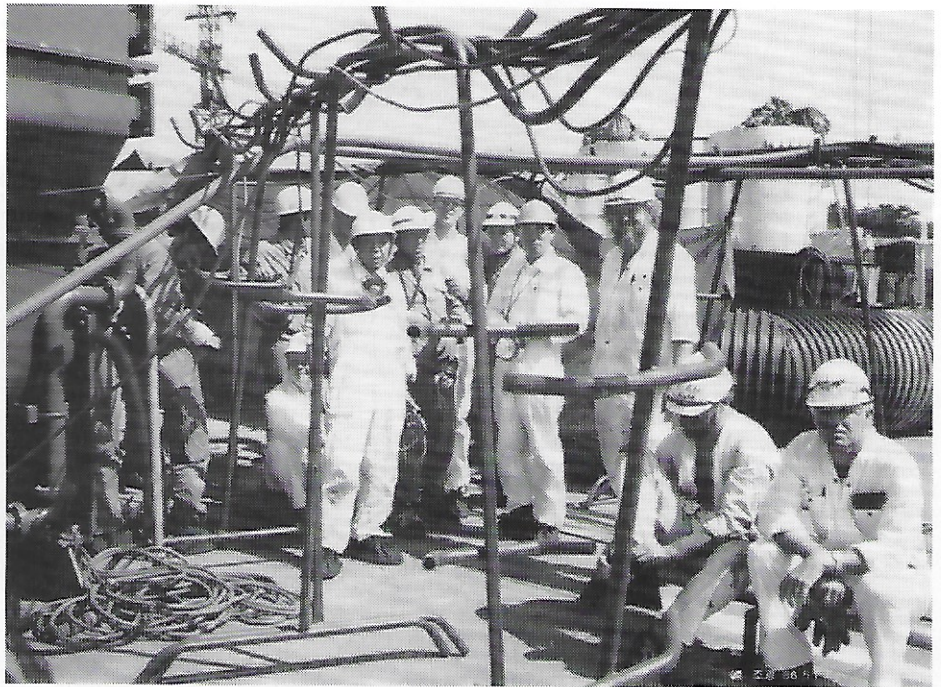


BOUW

een te slappe constructie van het achterschip, daar de oorzaak van waren. Na evaluatie van de op de 'Solaris' uitgevoerde trillingsmetingen heeft men op de 414/415 om de trillingen beter te kunnen absorberen het achterschip op diverse plaatsen verstevigd, speciaal daar waar de zee-vasten van de hoofdmotor worden verbonden met de huid.

Accommodatie

Het accommodatie-gedeelte op de 414/415 heeft één dek minder dan op de eerste serie. Deze verandering is doorgevoerd om een zo efficiënt mogelijke indeling van de accommodatie te verkrijgen, waardoor de workload van de Civiele Dienst verminderd wordt. Vergeleken met bijvoorbeeld de accommodatie op de 'C'-schepen waren de ruimten op de 'S'-schepen erg groot, zodat bekeken werd of



Verzamelen voor tankinspectie

daar niets aan gedaan kon worden. Er werd naar een compromis gezocht, wat niet ten koste van de leefbaarheid mocht gaan en het resultaat is één dek minder. Bijkomstig is, alhoewel dit geen gigantische besparingen zal opleveren, dat men hiermee 80 ton deadweight heeft bespaard.

Loopbrug

Een duidelijke verbetering vergeleken met de eerste serie 'S'-schepen vormt de indeling van het dek, want door het aanbrengen van een loopbrug heeft men het dek weer vrij weten te krijgen. Hierdoor is, doordat men minder obstakels tegenkomt, de bereikbaarheid van de afsluiters in de hoofdleiding beter geworden, wat mede de veiligheid ten goede komt. Nog een verandering betreffen de turbo-blowers, die in verband met brandstofbesparing hun lucht nu rechtstreeks van buiten zuigen in plaats van uit de machinekamer.

Stand van zaken

De 414 is begin juli tewater gelaten, een dag later werd het schip weer ingedokt in verband met het afmaken van straal-/schilderwerk in de ladingtanks. Op 28 juli is het schip weer tewater gelaten. Na de proefvaart (aanvang 22 augustus) zal op 26 september de doopplechtigheid plaatsvinden en, als alles volgens plan verloopt, zal het schip op 30 september worden opgeleverd.

De 415 werd op 4 juli tewater gelaten en is ongeveer 10 augustus weer ingedokt voor het laatste verfwerk. Zoals het er nu naar uitziet zal de proefvaart op 15 september aanvangen en zal de oplevering op 31 oktober plaatsvinden.



Een weekje meevaren

Het stond al lang op het programma: een kustreis, en nu leek het vaarpatroon van de 'Shelltrans' aardig te passen bij die plannen. Zo stapte ik dan op Zestienhoven in een minuscuul vliegtuigje, een reuze herrie en gelukkig mooi weer, want je zal toch al zeeziek worden in het vliegtuig! Vliegend over de bloeiende koolzaadvelden geland in Southend en met de taxi naar Shellhaven vervoerd. En daar lag ze dan, de 'Shelltrans'. Een klein tankertje, hadden ze op kantoor gezegd, maar voor iemand die zeilbootjes is gewend zijn het dan toch nog hele afmetingen! Wat onwennig de gangway opgelopen en binnen 'de weg gevraagd'. Raar idee dat dit nu voor ruim een week m'n thuis zou zijn. Na een eerste kennismaking en niet te vergeten het uitdelen van de meegebrachte post een rondleiding over het schip, waarna we de kennismaking voortzetten in de bar. Mijn eerste indruk? Een mooi schip met een enthousiaste ploeg mensen aan boord.

Brandalarm

Het zou even duren voor ik gewend was aan alle vreemde geluiden en bewegingen. Zo stond ik de eerste ochtend om kwart over vijf naast mijn bed, in de vaste overtuiging dat de telefoon was overgegaan, hetgeen later een alarm in de hut ernaast bleek te zijn! In ieder geval was ik ruimschoots op tijd om op de brug te kijken naar het ontmeren en vertrekken, hetgeen in overigens nog geen tien minuten bekeken was. Het was een prachtige dag voor mijn zeedoop; zon, blauwe luchten en de witte kliffen van Dover.

's Middags liep ik m'n eerste rondje door de machinekamer, nooit geweten dat die zo gigantisch groot en zo schoon is! De volgende dag zat iedereen gezellig aan de

Een poosje geleden maakte Laurien Polder van de sectie DFP/6 een kustreisje mee op de 'Shelltrans', waarvan zij onderstaand verslag doet.

koffie met gebak toen het brandalarm afging, gelukkig voor een oefening. Iedereen kwam onmiddellijk in actie en vol trots kwam even later het bericht door dat er binnen twee minuten schuim was en van bovenaf konden we zien hoe er onder grote hilariteit met de 'gewonden' gesjouwd werd. Zo te zien had men de zwaarste pompman als patiënt uitgezocht. 's Middags werd ik voorzien van een helm, een wat slobberend ketelpak, veiligheidsschoenen enz. Via zo'n eng laddertje afgedaald in de sloptank waar men bezig was met reparaties. Wel-even wat anders dan achter een bureau zitten. Ik moet toegeven dat ik dan ook blij was weer in de frisse lucht te kunnen zijn, al was het inmiddels koud, nat en mistig geworden. Ook de wind stak wat op, een zesje zeiden ze nonchalant aan boord. Maar een zesje of niet, die nacht ben ik wel een aantal malen opgestaan in een poging de bureauladen weer in 't gareel te krijgen die door mijn hut vlogen. Nuchter commentaar de volgende ochtend: tsja, ze slingert wel meer zo rond Land's End! Gelukkig werd het die dag was rustiger en kon ik een beetje bijkomen in de sauna (je kunt wel zien dat het schip van Finse komaf is!).

Plymouth

De volgende ochtend om zes uur werd er gepord en verlieten we bij schitterend weer Stanlow. 't Was rustig varen die dag en dus

was er ruimschoots gelegenheid om eens met z'n allen bij te praten tijdens een kop koffie. En: ik begon me steeds meer thuis te voelen. Inmiddels kwamen er ook nog mensen van Scheepvaart-Inspectie aan boord en dat betekende voor mij verkassen naar het hospitaal. Kan u verzekeren dat u bij ziekte niets tekort zult komen . . . Na wat wijzigingen in het vaarprogramma kwamen we ten slotte in alle vroegte in Plymouth aan om voor de haven ten anker te gaan. Een prachtige omgeving, de haven ligt eigenlijk midden in de stad en het wemelt er van de zeilbootjes en surfers. Ik zou er niet graag tussendoor manoeuvreren! Wel, dat hoefde voorlopig ook niet. Een vriendelijke loods bracht een van de aflossers naar de wal en nam ons ook mee, een dagje passagieren in Plymouth, compleet met fish and chips. Ook terug werden we door de loods opgepikt, die ons nog even trakteerde op een rondje buitengaats. Wat kan zo'n klein bootje tekeer gaan! En dan weer dat enge laddertje op, ik krijg het er nog benauwd van.

Inmiddels was de halve haven van Plymouth uitgelopen om te zien hoe de 'Shelltrans' zonder sleepboten de haven in werd gemanoeuvreed. Het deed mij denken aan in file parkeren, maar dan erger. Maar alles liep voortreffelijk en zo vertrokken we de volgende dag richting Stanlow. Alle spannende berichten over reises naar Noord-Schotland gingen niet door, want besloten werd dat ik in Stanlow van boord zou gaan. Weer thuis bekijk ik nog eens de foto's en kan ik alleen maar zeggen dat ik veel heb geleerd en dat ik een fantastische week aan boord heb gehad, waartoe zeker de goede zorgen en het enthousiasme van iedereen aan boord hebben bijgedragen. Bedankt en . . . houden zo!!!

SBS over wereldolie-markt en OPEC

De positie van de Opec op de wereldoliemarkt en de wijze waarop deze organisatie de markt beïnvloedt, is het thema van de nieuwste uitgave in de Shell Briefing Service brochure-reeks, die onlangs is verschenen. Aanleiding voor het uitgeven van de brochure is de sterke daling van de olieprijs in het begin van 1986, in gang gezet door enkele Opec-landen. Die prijsdaling was de laatste gebeurtenis in een reeks die belangrijke veranderingen veroorzaakte in het wereldenergieplaatje sinds de sterke stijging van de olieprijs in 1973. De brochure bekijkt die veranderingen in het kader van de economische ontwikkelingen, de gevolgen voor de vraag naar olie en het wisselend tij voor de Opec-landen als olieproducenten en exporteurs. De SBS 'De wereldoliemarkt en de Opec' geeft veel informatie in de vorm van grafieken en tabellen, waarmee snel inzicht wordt gegeven in de ontwikkelingen op de oliemarkt.

Herinnering aan Port Saïd

Afgemeerd zijnde op de boeien in Port Saïd, wachtend om in het zuid-gaande convooi naar Suez door te varen, kwamen zoals gewoonlijk vele kooplui aan boord. Ik was net terug in mijn hut toen er aan mijn deur een koopman kwam om zijn waren aan te prijzen. Vriendelijk glimlachend sprak hij: 'Ah chief, how are you, me good business man, look . . .' en hij bracht een bundel met 'aanbevelingen' te voorschijn, die hij me aanreikte. De bovenste luidde als volgt: **To whom it may concern** This is to certify that Mozes Bumboat, merchant, will rob you with the most pleasant smile of any bumboat man in the Canal. Daaronder volgde het scheepsstempel met handtekening van de kapitein. Onder deze aanbeveling, op hetzelfde blad papier, van een ander schip, ook ondertekend door de kapitein, met scheepsstempel, stond het volgende: I fully agree with the above. En daaronder een derde aanbeveling van de kapitein van weer een ander schip: The above is more true than poetry. Voorwaar een machtige aanbeveling voor de onderneming van Mozes Bumboat.

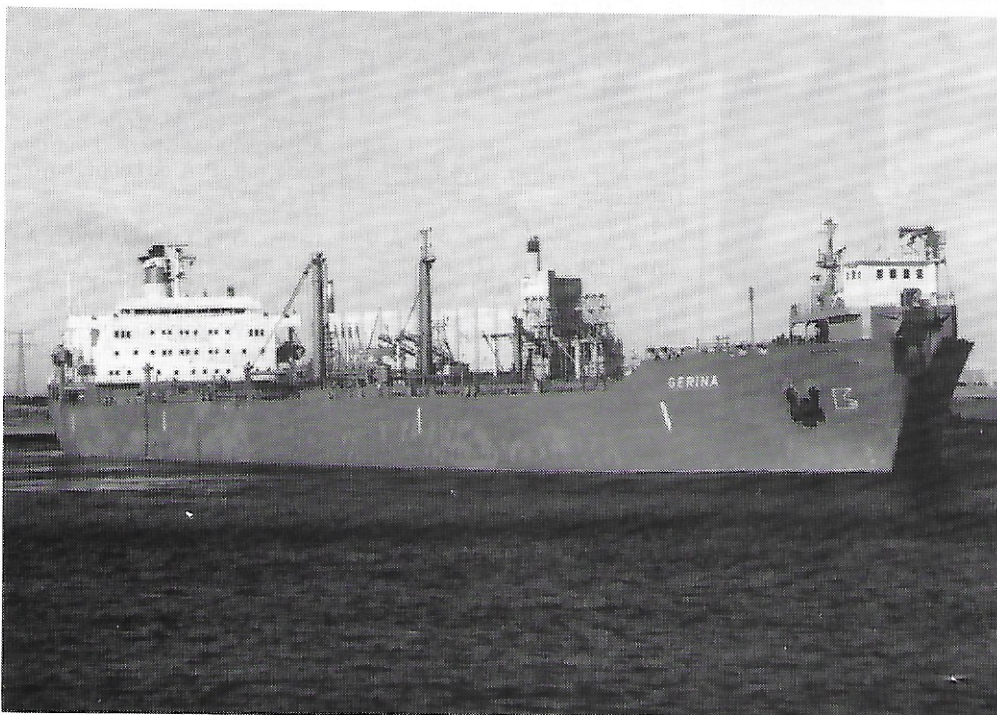
J.K.

Directeur Zeevaartschool Den Helder met pensioen

Wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd per 1 augustus 1986 is de heer J. Roos afgetreden als directeur van het Nautisch Technisch College 'Noorder Haaks' te Den Helder. Hij is opgevolgd door de heer Ir. J. A. Biesheuvel. Op 1 oktober a.s. zal om 14.00 uur in de foyer van de Schouwburg te Den Helder gelegenheid zijn van de heer Roos afscheid te nemen. Tevens kan dan worden kennisgemaakt met zijn opvolger.

Shell Expro koopt tanker

De 109.999 ton draagvermogen metende Noorse tanker 'Gerina' is door Shell Expro aangekocht ter vervanging van de 25-jaar oude 'Serenia' (72.571 ton). De 'Gerina' is een bijzonder schip waarvan er maar weinig bestaan. Door de installatie van een zg. dynamic positioning system is het mogelijk het schip tijdens de zwaarste weersomstandigheden exact in positie te houden bij het laden van olie bij de platforms op de Noordzee. De 'Gerina', gebouwd in 1980, heeft de 'vuurdoop' al lang ondergaan. De laadoperatie kon zelfs bij golfhoogten van 8 à 9 meter normaal doorgang vinden. De afstand tussen het schip en het platform bedroeg slechts 6 meter. De nieuwe aanwinst, waarvan het beheer door Shell Tankers U.K. zal worden verzorgd, gaat vanaf oktober a.s. onder de Shell-kleuren varen tussen het Shell/Esso Brent- en Fulmarveld naar raffinaderijen in Engeland en N.W. Europa. Op de foto manoeuvreert het schip voorzichtig naar de installatie van Shell Europoort. Door de aanwezigheid van een boegschroef is de assistentie van sleepboten bij het meren en ontmeren niet nodig.



VLOOTPERSOONLIJK

Periode 1 t/m 31 juli 1986

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Cardissa'

1e stm.: A. J. W. Rommes, stml.: F. van Troost, hwtk.: J. Wielart, saw: J. M. van Hoeven

m.s. 'Caurica'

2e wtk.: F. A. J. Boot, saw: C. H. van Genderen, asaw: M. Bosje, asv: R. G. van den Brink, C. H. Roozendaal, R. Zwart, bed.: J. Jager

m.s. 'Felania'

2e stm.: E. M. M. van den Bosch, stml.: H. A. J. Stoop, 2e wtk.: C. N. A. Vreke, 3e wtk.: P.

Naaktgeboren, asv: W. P. L. Broers, N. H. van der Geugten, R. Schaap, hovo: J. Boelee, beko: A. Verbunt

m.s. 'Felipes'

2e stm.: A. Breevaart, 4e stm.: R. H. Nagel, stml.: J. X. J. Klaaysen, 4e wtk.: M. J. E. van den Broek, wtkl.: R. Holterman, saw: P. K. J. van de Bunt, asaw: W. A. C. A. van Aert, bed.: J. G. Koek, C. M. Vervloet

m.s. 'Ficus'

gezv.: H. W. Vermaas, stml.: J. van Raaij, M. F. Werner, hovo: L. H. Thibaudier

m.s. 'Flammulina'

sgo: A. A. Schmidt, stml.: P. P. A. V. van het Hof, 2e wtk.: L. F. Kruyt, sgo: P. Kees, G. J. A. M. Voets, roff.: J. Hissink, asv: J. A. M. van Beurden, S. H. J. Gieling, A. C. Kusters, M. Kumentas, K. H. Willemsen

m.s. 'Fossarina'

stml.: A. C. M. Zijlmans, wtkl.: R. van der Staal, saw: J. Hofman, asv: J. P. W. Dallmeyer, H. Kammenga, R. Vijlbrief, hovo: F. Tullmann

m.s. 'Fossarus'

stml.: R. W. Eeuwijk, hwtk.: C. G. Pusch, 2e wtk.: J. Klemann, 4e wtk.: A. B. M. Bokkers, roff.: T. H. Hiddink, hovo: W. F. H. van der Moezel

m.s. 'Fulgur'

gezv.: G. M. Schipper, 2e stm.: F. van Bommel, hwtk.: C. H. J. van Dijk, 2e wtk.: J. H. S. van der Pas,

4e wtk.: W. G. de Leeuw van Weenen

m.s. 'Fusus'

4e wtk.: L. van der Woerd, saw: F. Kromjongh, asv: R. van Buuren

m.s. 'Niso'

3e stm.: C. J. M. Roels, stml.: H. Konings, T. Troost, hwtk.: J. B. van Haaster, 3e wtk.: K. Elshout, wass.: A. O. Koetje

m.s. 'Saltos'

asv.: D. van Eenige, beko: D. Seip, bed.: J. L. F. Romen

m.s. 'Sarda'

2e stm.: H. A. Kamsteeg, 2e wtk.: J. Kruysse, roff.: R. P. Verschoor, hovo: M. W. B. Kitzen

m.s. 'Sericata'

sgo J. H. van Zanden, W. H. Kuyper

m.s. 'Shelltrans'

3e stm.: P. J. Veenman, sgo: W. P. Koliijn, hovo: W. W. Huygen

m.s. 'Solaris'

gezv.: R. Knol, sgo: P. Molendijk, roff.: J. W. Woudenberg, saw: R. E. Riedewald

m.s. 'Spectrum'

asaw: D. C. W. van den Berg, asv: G. J. van Delft, M. Temmerman

m.s. 'Stellaris'

2e stm.: L. van den Ende, 3e stm.: A. Bergsma, 3e wtk.: P. J. van den Ende, roff.: P. A. de Lange, hovo: H. J. van Alphen

m.s. 'Stellata'

1e stm.: D. C. Tazelaar, sgo: J. A. Valk, asaw: R. de Jong, E. H. Vissia, M. R. Muller, W. Ruiter Jr., L. R. Stevens, tech.: G. Struik, bed.: E. W. A. Jansen

m.s. 'Tagelus'

gezv.: C. Vlas

s.s. 'Zafra'

gezv.: G. Buma, 1e stm. G. J. Knol, stml.: J. P. W. Hoebe, hwtk.: S. Neeleman, 4e wtk.: R. H. J. Bos, wass.: R. Croese

Aflossingen

gezv.: O. A. van Druten, L. A. Groendijk, J. P. Hendriks, W. Kalkman, B. Ritman
1e stm.: R. Hendriks, J. Kistemaker, R. W. Overdijkink, T. W. Scharrenburg, F. B. Schroder, F. de Vries, H. J. de Vries

2e stm.: S. S. Abma, J. Jongeneel, A. L. M. Nagelkerke, N. J. C. M. van der Palen, A. W. F. Pera, P. A. Vermolen, R. van der Voort, H. A. van der Want

3e stm.: H. Ammerlaan, H. Hennis, A. C. M. Morrien, M. C. Swart

4e stm.: E. Barsingerhorn, R. de Leur, R. Rodenburg

sgo: C. A. Duvekot, K. G. E. van Lieshout, R. L. H. Mooring, J. L. Pool, H. Ris, C. B. Slieker, A. D. N. Smith, J. van der Ster, W.

Verschuure, J. P. J. G. IJzerman
stml.: M. Bekebrede, A. J. van Bentum, A. Bos, P. J. H. M. van Daal, J. C. J. Goorden, M. J. de Jong, W. L. A. M. de Kreuk, T. G. Meester, A. A. Mol, G. J. Molenaar, M. K. Peper, J. Polderman, M. N. A. Soeters, A. J. Veldman, E. F. M. Vermeulen, P. J. de Wolf

hwtk.: P. A. Ankerman, R. J. Bosman, G. de Goede, M. F. Koens, P. J. de Lange, N. C. van der Vecht, F. A. M. Vergroesen, C. P. de Waard

2e wtk.: I. J. Albrechts, J. L. de Bondt, W. J. M. Braeken, A. J. A. de Groot, W. H. Hennink, J. Hensbroek, F. W. Mooiweer, J. H. A. Schulten, A. Storm, F. J. van der Vorm

3e wtk.: B. E. Broekhuysen, H. Hendrikse, A. van der Ster, T. W. P. B. Vermolen, K. G. Visser

4e wtk.: K. Kleyn

5e wtk.: A. C. in 't Hout, L. Kruijck
sgo T. Franssen, H. K. W. M.

Hagemans, K. Hulsbergen, H. A. Lamme, T. A. Neven, P. A. B. Snijders
wtkl.: J. T. Kroon, D. L. C. Sanders

roff.: D. Beets, W. P. Engel, H. P. de Jager, N. Eijlers, A. A. M. Lapidaire, L. Touthoofd, J. J. Langere, J. O. de Visser

wass.: F. D. P. Croes, B. J. P. van Dorp, G. C. Wiegant
saw.: O. Barrau, G. Buys, G. J. Feringa, G. H. de Visser, E. J. S. Weber, F. van Zadelhoff, R. van Zomeren

Kuitems, C. F. Middag, R. T. van der Mispel, P. P. van der Pol, J. R. W. Rehwinkel, L. T. B. Zandbergen
asv.: G. Ammeraal, G. A. Brand, M. R. Cordu, E. R. van Engel, R. Groot, J. P. de Landes, B. L. Quist, D. Rovers, K. G. J. Schefferlie, K. van der Sluis, J. H. Spaans, J. J. van Triet, J. Tuinebreyer, A. L. P. Valkering, L. J. Verburg, H. C. Weenink

tech.: J. W. P. Grommen
hovo: C. F. van der Ende, E. J. Eradus, A. W. Jacobs, G. H. H. Lammers, R. A. de Lange, W. E. M. van Lieshout, A. P. Maat, W. G. Meuleman, J. Roosenburg
beko: H. J. Denies
bed.: D. J. Bakker, A. Bottenberg, A. J. J. Ceelen, W. J. Fenstra, H. H. P. Koppen, C. Toet, A. M. M. Wintjens

Gehuud

02.07: 2e stm. H. A. Kamsteeg met Mw. G. A. Holwerda
11.07: TS4 W. H. Kuyper met Mw. H. Kerbert
25.07: 4e wtk. E. J. H. Visscher met Mw. R. Sijtsma

In dienst getreden

stml.: R. W. Eeuwijk, P. P. A. V. van het Hof, J. X. J. Klaaysen, H. Konings, J. van Raaij, H. A. J. Stoop, F. van Troost, T. Troost, M. F. Werner, A. C. M. Zijlmans
wtkl.: C. Hofwegen, R. Holterman, R. van der Staal

Behaalde diploma's

'B': W. J. D. M. Gakes

Overplaatsing

wass. J. de Gans (SNR Pernis)

Met pensioen

hwtk.: J. R. Alisma, C. H. de Koning, J. van der Schee
saw: D. A. Emanuels

Uit dienst getreden

2e stm.: C. J. van Essen, R. R. van der Maas
beko: P. J. J. Burger
saw: F. Bak, A. J. Lankhof
asaw: R. H. Luth
ajng: F. Groeneveld, T. G. Loke

Onze vlootjubilaren



A. H. van Haften
1^o Stuurman
25 jaar op 09.08.1986



R. A. Kattenburg
Schüler
Gezagvoerder
30 jaar op 15.10.1986

In memoriam

Op 7 juli 1986 is op 79-jarige leeftijd overleden de heer **F. Teerling**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Teerling verliet de dienst der Maatschappij in 1957 na bijna 30 dienstjaren.

Op 31 juli 1986 is op 75-jarige leeftijd overleden de heer **C. de Gast**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer De Gast verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1963 na ruim 30 dienstjaren.

WAL WAL WAL

Met pensioen

01.08: J. B. M. Ouwens – DFMD/1
H. Verhoef – DFP/1

Anne: 'Volgend jaar weer!'

'Het is in één woord een evenement, dat van maandagavond tot vrijdagavond duurde. Het begon bij de opening met de vlaggenparade in het Goffert-stadion en het eindigde met een enthousiaste binnenkomst op vrijdagavond.

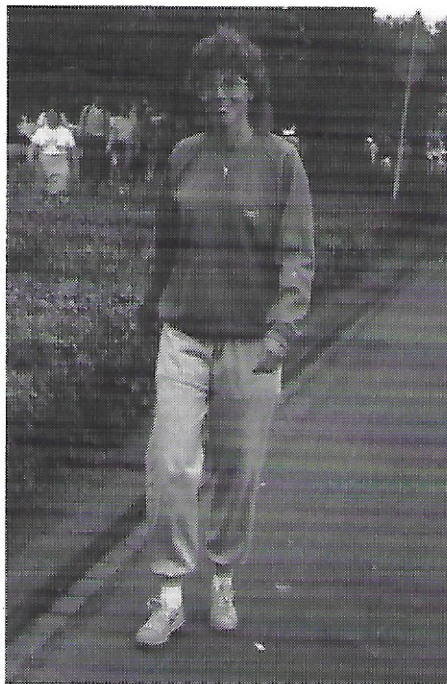
Het is niet te geloven hoeveel mensen voor de Vierdaagse in touw zijn geweest. Buiten de ± 29.000 lopers ook nog al die mensen met kraampjes langs de weg, verzorgers, EHBO-ers met zeer uitgebreide posten, en niet te vergeten al die toeschouwers. Die toeschouwers waren echt te gek. Sommigen zaten al om 5 uur 's ochtends langs de route en bleven daar zitten tot de laatste wandelaar voorbij kwam, waarvoor het trouwens wel schitterend weer was. Al die reuze enthousiaste mensen zijn echt een stimulans voor de lopers.

Vier windrichtingen

Afhankelijk van de af te leggen afstand werd er 's morgens gestart. De 50 kilometer-lopers startten tussen 4 en kwart voor 5, de 30 kilometer-lopers tussen 6 en kwart voor 7 en de 17 kilometer-lopers (waaronder mijn man en ik vielen) tussen half 8 en 8 uur. Daar het 's middags vrij warm werd probeerden we om half 8 te starten, des te vroeger zouden we binnen zijn.

We namen dan om 5 voor 7 de bus in Beek bij Nijmegen (waar we in een hotel logeerden), die er zo'n twintig minuten over deed en ons vroeg genoeg bij de startplaats bracht. Op de startplaats, de 'Wedren', was het dan al een drukte van jewelste. En zo rond half 8 kregen we dan de eerste knip in de controlekaart en konden we van start. De controleposten waren niet van tevoren bekend en het was elke dag een ander aantal, wat het onmogelijk maakte de routes in te korten. Alle dagen loop je een andere route, eigenlijk zijn het de vier windrichtingen die je vanuit Nijmegen loopt en elke dag had zo zijn hindernissen in het traject. De eerste dag was het de Waalbrug, die erg smal en

Nee, ze was niet de enige die van 15 t/m 18 juli jl. meeliiep in de Vierdaagse van Nijmegen. Maar Anne Hoppenbrouwer v.d. Vreugde van de sectie DFP/3 was toevallig wél de enige walcollega die zich aan deze tocht waagde en daarom wijden wij graag een stukje aan deze prestatie, want dat is het, een prestatie. Om eerlijk te zijn vroegen wij ons af hoe een mens ertoe komt aan zoiets te beginnen, want . . . enfin, we laten Anne verder zelf maar aan het woord.



Nog vol goede moed!

wat steil is, waardoor je een soort file kreeg en je het tempo aan moest passen, wat op zich echt moeilijk is hoor, vooral in de laatste kilometers. De tweede dag zat het weer ons tegen, het was bloedheet en je loopt een ellendig stuk door Nijmegen zelf,

zeker zo'n 7 kilometer. Je krijgt dan namelijk bij het bereiken van het bord Nijmegen de idee, zo ik ben er, en dan moet je nog een heel stuk . . .

De derde dag krijg je de beruchte 7 heuvels die inderdaad een flinke klim zijn. De vierde dag loopt lekker, is alleen wat saaier als de andere drie omdat je als 30 kilometer-loper zo'n stuk zonder de militairen moet lopen, die erg goed voor de sfeer zijn. Echter, de laatste vijf kilometer (die niet meer verplicht zijn) langs de eretribune zijn schitterend. Het is dan echt zo dat je loopt op het publiek, dat echt buiten zichzelf is van enthousiasme (wat een wonder, zelf hoeven ze niet te lopen! red.).

Voor mijzelf was de tweede dag het zwaarst, dit vooral door de warmte en het verstappen op de eerste dag. Blaren kregen we gelukkig pas op de derde dag, waar Ruud mijn man het het moeilijkste mee had. Maar na een bezoekje aan de EHBO-post en gedeeltelijk afgeplakte voeten liepen we weer redelijk. Alleen word je ontzettend stijf zodra je een keer gaat zitten. Op een dag stopten/rustten we na zo'n 17 kilometer en deden we schone sokken aan. Nu, het gaan zitten ging nog wel maar na zo'n drie kwartier weer gaan staan was verschrikkelijk. We leken wel Pinokkio. Alle spieren in je benen protesteren, maar na zo'n tien minuten heb je je tempo weer en gaat het vanzelf.

Stijf als een plank

Over het algemeen kwamen we rond half twee 's middags binnen op 'de Wedren', waar je kaartje werd gecontroleerd en je de kaart voor de volgende dag kreeg. Meestal dronken we dan wat en gingen dan naar ons hotel in Beek. Je was daarna meestal zo stijf als een plank, maar de stemming is die dagen zo goed dat je benen zo'n beetje automatisch gaan. En als je voldoende slaapt ben je echt alleen maar stijf, niet moe. Achteraf bezien vonden wij het zelf fijn dat we 30 kilometer per dag gelopen hadden in plaats van 40 of 50, want nu had je voldoende tijd onderweg om om je heen te kijken, te lopen in je eigen tempo en voldoende te rusten.

De binnenkomst vrijdag was echt groots. Als die mensen met bloemen langs de weg en de tribunes waarop de mensen rijen dik zaten was ongelooflijk. Ja, het is echt een belevenis geweest voor ons en als de vakantie dagen en mogelijkheden het toelaten doen we het beslist volgend jaar weer. En aangezien we toch geen kans zien om meer te trainen kiezen we dan weer voor 30 kilometer, zo'n medaille hoeft voor ons niet zo, het is echt een schitterende vorm van ontspanning!



Even rusten . . .