

SCHEEP



TECHNIKA

27e jaargang
nummer 1
september
1987



SCHIP EN KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zeventwintigste jaargang nr. 1
september 1987

Redactiecommissie

Frank van der Bas
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Henk Steenstra
010-4071805

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

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

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

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

Vormgeving

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

IN DIT NUMMER

Vreemde eenden op zee	4
Afscheid Sjaak en Roell	5
De SGS'ers van STBV	6
Vaart Houden	8
Kies uw ondernemingsraad	9
722 onvergetelijke zeemijlen in 11 dagen	9
Schoon schip	10
Personalia	11
Uit de oude doos	12

Bij de voorplaat

De 'Sidelia' die onlangs in Göthenburg door de Zweedse vakbond is geboycot. Meer hierover vindt u in het artikel Vaart Houden.

Afscheid vloot-gepensioneerden

Op dinsdag 29 september a.s. is er wederom een afscheidsreceptie. Was 25 augustus jl. gekozen om 25 van onze scheepsgezellen uit te zwaaien, nu is de beurt aan 14 officieren, die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen hun collega's ten afscheid de hand te drukken, zijn daarbij van harte welkom. De receptie zal worden gehouden in café-restaurant 'Engels' in het Groothandelsgebouw aan het Stationsplein te Rotterdam, vlakbij de uitgang van het Centraal Station. De receptie begint om 16.30 uur in de Rotondezaal.

Uitgenodigd om afscheid te nemen zijn:

gezagvoerder:

J. Bosman
P. R. Brunet de Rochebrune
J. E. Dekker
M. de Graaf
C. R. Groen
J. Post
P. F. L. Schölvinc
P. E. van der Veld
A. C. Weide

hoofdwerktuigkundige:

W. J. Meuldijk
C. G. Pusch
W. G. van der Velden
C. P. de Waard

2e werktuigkundige:

R. J. Doorneveld

Cursussen radarwaarnemer en radarnavigator '87-'88

1987
Maandag 14 september t/m 25 september - radarwaarnemer G.H.V.
Maandag 5 oktober t/m 16 oktober - radarnavigator G.H.V.
Maandag 16 november t/m 27 november - radarnavigator G.H.V.

1988

Maandag 11 januari t/m 22 januari - radarwaarnemer G.H.V.
Maandag 11 april t/m 22 april - radarnavigator G.H.V.
Maandag 30 mei t/m 10 juni - radarwaarnemer G.H.V.
Maandag 20 juni t/m 1 juli - radarnavigator G.H.V.

Voor verdere inlichtingen en aanmeldingen: Zeevaartschool 'Abel Tasman', Delfzijl tel.nr. 05960-10219 (de heer L. van der Spek).

Overname Technochemie door Deutsche Shell

Deutsche Shell A.G. heeft de aandelen van Technochemie GMBH Verfahrenstechnik overgenomen van het Britse bedrijf The Boots Company. Technochemie is gevestigd in het Westduitse Dossenheim nabij Heidelberg, en is gespecialiseerd in het produceren van een uitgebreid scala van specialiteitenchemicaliën en harsen. Technochemie's omzet voor 1987 wordt geraamd op ongeveer 20 miljoen DM. Het bedrijf heeft circa 80 medewerkers in dienst. Het federale kartelbureau heeft goedkeuring verleend aan de overname. In de afgelopen jaren heeft Technochemie zijn eigen, gepatenteerde technologie ontwikkeld voor de vervaardiging van een nieuwe reeks Bismaleimide (BMI) thermoset harsen. BMI-harsen worden gebruikt bij de productie van hoogwaardig polymere composieten. Bij de verdere ontwikkeling van BMI zal gebruik gemaakt worden van de voordelen die voortvloeien uit de combinatie met Shell epoxy harsen. Tegelijkertijd zullen de fijnchemicaliën-activiteiten verder ontwikkeld worden binnen de bestaande marketingportefeuille van de Shell Chemie bedrijven. Fijnchemicaliën en speciale harsen zijn door Shell aangemerkt als investeringsterreinen. Deze overname past in de lange termijn-strategie van selectieve uitbreiding.

Shell vindt gasdetector uit

Het laboratorium van Shell Research Ltd. in het Engelse Thornton heeft een nieuwe gasdetector ontwikkeld waarmee ontsnapt gas kan worden ontdekt. De nieuwe vinding werkt op basis van een infra-rode lichtstraal en electronica in een ruimte waar ontsnapt gas zou kunnen voorkomen. Er gaat een alarm als er ergens in de straal een gas terecht komt. Het resultaat is dat de kans op vroegtijdige ontdekking van een gas veel groter is dan het geval zou zijn met de tot op heden gebruikte gasdetectie-apparatuur die werkt met electro-katalytische sensoren en slechts vanuit een punt de concentratie

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

2510	10.07.87	Ongevallenrapportage (PCOR)
2511	20.07.87	Sidelia (PCOR)
2512	20.07.87	Sidelia (PCOR)
2513	22.07.87	Sidelia (PCOR)
2514	22.07.87	Sidelia (PCOR)
2515	27.07.87	Sidelia (PCOR)
2516	30.07.87	Resident Superintendent Singapore (PCOR)
2517	03.08.87	Koersen/Richtprijzen brandstof (PCOR)
2518	06.08.87	OR-verkiezingen
2519	07.08.87	Scrambled (PCOR)
2520	07.08.87	A.G. toeslagregeling (PCOR)

van het gas meet. Voor een goed waarschuwingssysteem zijn hiervan dan ook meerdere apparaten nodig en verder is een nadeel dat de katalysator door andere stoffen kan vervuilen en minder goed gaat werken.

De nieuwe vinding is bovendien goedkoper dan de tot dusver bekende apparatuur en zonder meer volledig betrouwbaar. Andere zaken die de infra-rode lichtstraal kruisen leveren geen valse alarmen op: de apparatuur is volledig op gas gericht. De Thornton-gasdetector kan in de olie-industrie worden gebruikt, op boor- en productieplatforms, in olieraffinaderijen, chemische fabrieken en gasinstallaties. Naar verwachting zal er een nog veel grotere markt liggen bij andere vormen van industrie. De nieuwe detector zal in productie worden genomen door Sieger Ltd. in Dorset. Een team van Shell-deskundigen uit Thornton en het produktieteam van Sieger werken op dit moment samen aan de voorbereidingen die nodig zijn om de vinding op de internationale markt te brengen.

Stichting Shell pensioenfonds jaarverslag 1986

Het jaarverslag 1986 van de Stichting Shell Pensioenfonds is onlangs verschenen. Een ieder die geïnteresseerd is kan een exemplaar opvragen bij de redactie van Schip en Ka.



32nd Shell world wide golf tournament 1987

This year the joint worldwide competition will take place on Friday September 25th at Noordwijk and on Saturday October 3rd at 'The Gelpenberg'. Please reserve above date in your agenda to ensure another busy and joyfull competition.

Players who have not received an invitation last year, but would like to receive one this year, should contact Mrs. A. Klop, telephone 010-4696617, SNV-Rotterdam.



Resultaten over het eerste halfjaar 1987 maatschappijen der Koninklijke/Shell groep

	Tweede kwartaal		Eerste halfjaar	
	1986	1987	1986	1987
Nettoresultaat	545	660 + 21%	1.263	1.358 + 8%
Nettoresultaat op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen	907	630 - 31%	2.218	1.236 - 44%

Het nettoresultaat steeg in het tweede kwartaal van 1987 met 21% naar Pnds. 660 miljoen. Hierin zijn geschatte voorraadwinsten (na belastingen) begrepen van Pnds. 30 miljoen op voorraden die op 'first-in first-out' basis zijn gewaardeerd. In het tweede kwartaal van 1986 waren er geschatte voorraadverliezen van Pnds. 362 miljoen. In het nettoresultaat van Pnds. 1.358 miljoen over het eerste van 1987 zijn voorraadwinsten begrepen van Pnds. 122 miljoen, in vergelijking met voorraadverliezen van Pnds. 955 miljoen in 1986.

Belangrijke kenmerken van het **tweede kwartaal** zijn onder meer:

- De resultaten bij opsporing en winning stegen, in hoofdzaak als gevolg van hogere ruwe-olieprijzen en lagere opsporingskosten, die samen de gedaalde aardgasinkomsten meer dan ongedaan maakten.
- Op basis van gerapporteerde cijfers daalden de resultaten van de sector verwerking, zeetransport en verkoop scherp. Uitgaande van geschatte actuele

aankoopkosten van de verkopen was de daling nog scherper doordat de marges op actuele basis door stijgende aankoopkosten en toegenomen concurrentie onder druk kwamen te staan

- Een kentering in de marktomstandigheden van vorig jaar.
- Het resultaat bij chemie verbeterde wederom, waarmee de goede prestaties in deze sector van de laatste tijd werden gecontinueerd.
- De niet aan afzonderlijke sectoren toe te rekenen valutakoersverliezen namen aanzienlijk af.

In het nettoresultaat van de Groep over het **eerste halfjaar** komen de lagere resultaten uit opsporings- en winningsactiviteiten tot uitdrukking, die werden goedgemaakt door voorraadwinsten (tegenover verliezen in 1986) in de sector verwerking, zeetransport en verkoop en door verbeterde resultaten van de sector chemie en de niet-sector-gebonden activiteiten. Het eindresultaat gaf een stijging van 8% te zien.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

SEMI-SUB HL's

vreemde eenden op zee

Tot de meest vreemdsoortige schepen die de wereldzeeën bevaren behoren ongetwijfeld de zware-lading schepen en met name de half-zinkbare, de zogenaamde Semi Submersible Heavy Lift Ships. Als 'Semi-Sub HL' staan deze vaartuigen bij Lloyd's Register of Shipping te boek. Ze zijn beslist niet mooi om te zien, echter zeer doelmatig en het ontwerp toont een groot stuk technisch vernuft. De 'Ferncarrier' en 'Sibig Venture' zijn verbouwde tankschepen, terwijl de schepen van de Noorse reder Jan-Erik Dyvi als zware-lading schepen zijn gebouwd en indien nodig, ook als tanker kunnen worden ingezet. Stuk voor stuk zijn het nogal vreemde eenden maar interessant genoeg om ze eens nader te bekijken.

Ons land speelt een dominante rol bij het vervoer van zware lading. Een groot deel van het transport over zee van objecten zoals booreilanden of delen daarvan, complete fabrieksinstallaties, droogdokken, baggermateriaal, allerlei soorten vaartuigen, je kunt het zo gek niet bedenken, vindt plaats met Nederlandse schepen. Namen als Wijsmuller, Mammoet Transport, Docklift Enship zijn in deze vervoerswereld overbekend. Wellicht minder bekend maar zeker niet minder belangrijk is het aandeel van de Noren in deze tak van vervoer. Volgens jarenlange traditie zijn Noorse reders sterk betrokken bij het wereldwijde transport van olie en olieproducten. Het is nog niet zo lang geleden dat Noorwegen, samen met Engeland en Liberia, de grootste tankervloot ter wereld bezat. Is het daarom dat de rol van de tanker ook terugkeert in het ontwerp van een vloot zware lading schepen waar de Nederlandse reders een pittige concurrentie van ondervinden?

Wanneer is de noodzaak ontstaan om zelfdrijvende objecten zoals booreilanden en schepen aan boord van een schip te gaan vervoeren? Wel, het bleek in de meeste gevallen een veel veiliger en snellere manier om het materiaal op de plaats van bestemming te krijgen. De logge booreilanden, door een sleepboot aan de tros genomen, leverden maar al te vaak een gevaar op in de drukke scheepvaartroutes. Het is maar beter om op zee een 'gierende' sleep op veilige afstand te houden. Gesleepte kleinere vaartuigen lopen bovendien het risico niet opgewassen te zijn tegen de elementen bij

slechte weersomstandigheden. Heel wat gesleepte scheepjes hebben de eindbestemming nooit bereikt en zijn op de bodem van de oceaan terecht gekomen. Het ontwerp van de 'Semi-Sub HL' was een schot in de roos. De firma Wijsmuller uit IJmuiden heeft op een slimme wijze op de behoefte ingespeeld en liet een vloot afzinkbare zware lading schepen bouwen. Maar we zullen het in dit artikel uitsluitend hebben over de Noorse pogingen om de hegemonie van de Hollanders te doorbreken en een flink graantje mee te pikken van de lucratieve vervoersmarkt (alhoewel deze markt zich thans op een dieptepunt bevindt door lagere investeringen in de offshore industrie). Op een gegeven moment bleek dat in sommige gevallen de heavy-lift operaties van een aantal Noorse rederijen vanuit ons land werden geleid.

Ingekort

In 1975 nam de Noorse reder Odd Berg de

laag gesitueerd ladingdek met een oppervlakte van 4800 m². Door het schip te ballasten zakt het dek tot maximaal 10 meter beneden de waterspiegel. Alleen de boeg en de achteropbouw steken dan nog boven water uit. Het te vervoeren object wordt boven de 'vloer' gevaren, het ontballasten begint en korte tijd later staat het object droog. Anker op en varen maar . . . Ladingen tot een totaal gewicht van 45.000 ton kunnen op die manier snel en veilig van de een naar de andere bestemming worden overgebracht. Veelal gaat het niet zo zeer om het gewicht maar de omvang van het object en dat maakt de 'Ferncarrier' een uiterst doelmatig vaartuig.

In 1982 vond een vrijwel identieke ombouw plaats. In het Spaanse Cadix onderging de 117.700 TDW metende tanker 'Ventura Espana' een complete metamorfose en kreeg een nieuw leven als 'Sibig Venture'. Het laadvermogen is een kleine 1000 ton



nieuwgebouwde tanker 'Kollbris' van 135.900 TDW over van de werf. Het was geen vreugdevolle gebeurtenis. De vervoersmarkt was slecht en het schip werd onmiddellijk na oplevering naar een Noorse fjord overgebracht om te worden opgelegd. Een paar jaar later meldde zich een serieuze koper. Fearnly & Eger uit Oslo wilde het schip laten verbouwen tot een afzinkbaar zware lading schip. De Zweedse werf Götaverken voerde het omvangrijke verbouwingskarwei uit. Het schip werd allereerst ingekort. Vervolgens werd een groot gedeelte van de scheepsromp tussen het voorschip en de achterbouw verwijderd. Zo ontstond een

De 'Sibig Venture', tot een lading schip verbouwde tanker, ligt in het Rotterdamse Europoort-gebied te wachten op het langszij komen van de deklading: een booreiland met een gewicht van vele duizenden tonnen.

minder dan de 'Ferncarrier'. De 'Sibig Venture' is eigendom van de Noorse firma Tschudi & Eitzen maar geëxploiteerd door International Transport Contractors in Haarlem. Om de manoeuvreerbaarheid te vergroten is het schip voorzien van een 1800 pk boegschroef. De eerste klus van de 'Sibig Venture' betrof het transport van een boorplatform van Gabon naar Brownsville in Texas, vandaar rond de Golf



De ballasttanks Van de 'Sibig Venture' worden leeggepompt en langzaam verheft het booreiland 'Andros' zich uit het water. Weinige uren later vertrekt het spectaculaire transport naar een ander werelddeel.

weersomstandigheden. Samen met de lading zijn het immers geweldige windvangers. In het voorjaar van 1982 raakte de 'Dyvi Swan', met aan dek twee tientallen meters hoge zogenaamde jack-ups, ter hoogte van Madagascar in zwaar weer terecht. Golven van 10 tot 12 meter hoog beukten het schip. Toch rolde de 'Dyvi Swan' niet meer dan vijf graden en ondanks het barre weer kon de reis van Singapore naar Afrika met een gemiddelde snelheid van 15,3 mijl per uur worden afgelegd. Tenslotte nog een voorbeeld van de flexibiliteit van deze schepen: de 'Dyvi Teal' loste onlangs drie grote pontons in Port Stanley, voer in ballast naar Argentinië en Brazilië, laadde daar twee verschillende soorten olieproducten en voer vervolgens naar Alexandrië. Daar werd gelost, schoongemaakt en een groot booreiland geladen.

De 'Semi-Hub HL's zijn bedrijvige schepen.

van Mexico naar Pascagoula om twee platforms te laden voor India en een andere bestemming in het Verre Oosten. Zowel de 'Ferncarrier' als de 'Sibig Venture' hebben sindsdien vele tientallen zware transporten verzorgd. 'Wachten op lading' kwam slechts zeer sporadisch voor.

Vloeibare ladingen

Van een geheel ander ontwerp zijn de vier schepen van Jan-Erik Dyvi. De 'Dyvi Swan', met een draagvermogen van 30.060 ton werd in Korea gebouwd. Het schip was het eerste afzinkbare zware

lading schip in zijn soort ter wereld. In tegenstelling tot de eerder beschreven schepen vervoert 'Dyvi Swan', evenals de later gebouwde drie zusterschepen, ook regelmatig vloeibare ladingen. De laad- en losleidingen lopen onderdeks en door het aanbrengen van mobiele dekaansluitingen kan 33.000 m³ olie worden geladen. Het laaddek van 127 bij 32 meter voor zware lading kan 25.000 ton dragen en de maximaal afzinkbare diepte is 7,5. Het is bijna niet te geloven dat de stabiliteit van dit soort schepen geen gevaar loopt, zelfs niet onder de meest slechte

Door: R. Kleijn

Sjaak en Roell nemen afscheid

(Ingezonden door de 'Sponsalis')

Op de laatste zaterdag van hun loopbaan bij Shell Tankers, aan boord van het m.s. 'Sponsalis' varende met stralend weer in de Middellandse Zee, hebben Sjaak Kools en Roell Hubbard afscheid van hun collega's genomen, om hierna nog jaren van hun wel verdiende pensioen te genieten. Al voor aankomst in de Arabische Golf werd er tussen diverse personen overleg gepleegd 'wat doen we' en dat was niet zo'n gemakkelijke zaak want havens aandoen is niet het sterkste punt van de 'Sponsalis'. Met behulp van de plaatselijke agent is er toch een oplossing gevonden. Ineens raakte de zaak in een

stroomversnelling, want velen van hun collega's gingen een beetje onverwacht met verlof. Het stukje huisvlucht was nog niet voltooid. Geen punt, nieuwe collega's hebben het gewoon overgenomen. Het is een mooi stukje huisvlucht geworden met ouderwetse knopen en nieuwerwetse techniek. Goed bewaren, als Sjaak en Roell de honderd halen is het bijna antiek. Zaterdag 8 augustus was het zover en rond het middaguur stroomde een ieder de salon binnen. Alleen op Sjaak moesten we wachten want die stond nog niets vermoedend onder de koude straal. Na het officiële gedeelte, dat op zichzelf ook gezellig was, hebben zij met al hun collega's nog een goede borrel op hun nieuwe toekomst gedronken en dit gezellige samenzijn werd afgerond met een Oosterse verrassing uit de kombuis.





DE SGS'ERS VAN STBV

Deze term zal voor velen onder u onbekend zijn. De SGO'ers op de vloot kennen we, maar SGS'ers? Wij introduceren in dit verhaal de Semi Geïntegreerde Secretaressen. Jolanda van Ham en Lenny Kosten bezetten sinds de verhuizing in juni 1986

het directiesecretariaat van STBV. Was voor de verhuizing alles nog gescheiden, nu zitten de dames genoeglijk samen. Jolanda die Ati den Besten heeft opgevolgd als secretaresse voor M. A. Busker en G. Veldt en Lenny die de heren P. H. A. M.

Otten en K. Borsje onder haar hoede heeft. Sedert de verhuizing hebben vele veranderingen in hun takenpakketten plaatsgevonden. Wij zullen de dames hierover eens wat meer laten vertellen.

De directie van STBV zetelt op de tweede etage. Aan het einde van de gang vindt u de 'huiskamer' van Jolanda en Lenny, met daaromheen de kamers van hun bazen. 'Ja, gezellig hè', zegt Lenny, 'een hoop mensen kijken vreemd op als je hen vertelt dat je bureau op de gang staat, maar de binnenhuisarchitect heeft z'n best gedaan. We hebben het hier prima naar ons zin.' Jolanda die het volledig beaamt zegt: 'Ja zeker, alleen is het hier soms erg rumoerig. Dat is vooral te wijten aan de telefooncentrale die op ons bureau staat. Het is soms een gekkenhuis. Je krijgt niet alleen telefoontjes voor je bazen, maar ook op de centrale komen ze binnen. Niet alleen de mensen die het algemene nummer draaien krijgen wij aan de telefoon, ook als zij een doorkiesnummer hebben gebeld en er wordt niet opgenomen (of het toestel is in gesprek), komt het telefoontje na 25 sec. binnen op de centrale.

Als onze walcollega's voor werkzaamheden buiten het kantoor verblijven, kan dit weer ondervangen worden doordat ze hun eigen toestel naar

ons toestel overzetten. Dit mag alleen als zijn alleen op een kamer zitten. Zitten ze op een afdeling, dan moeten hun collega's de honneurs waarnemen. Lenny en ik hebben vorig jaar een cursus telecommunicatie gevolgd, daar hebben we echt veel van geleerd. Een gedeelte van die cursus was wel dat je mensen iets moest verkopen per telefoon, en dat is voor ons weer niet van toepassing. We hebben ook geleerd slecht nieuws per telefoon te vertellen aan mensen. 'Ja', zegt Lenny, 'en dat is weer iets wat je kan gebruiken als je een echtgenote belt met de mededeling dat haar man niet de volgende dag op Schiphol staat maar een week later. Ik kan me voorstellen dat je blij bent om je man na vier maanden weer te zien, maar dit soort situaties kunnen ontstaan en je moet dat dan toch uitleggen. Via de telefooncentrale heb ik ook weer meer contact met de zeevarende collega's. Dat contact was na mijn overplaatsing vanaf Passage wat verloren gegaan, ook omdat het aantal kantoorbezoeken sedert de verhuizing verminderd is. We zien natuurlijk toch nog steeds alle mensen die bij de directie

komen. Ook andere vlootmensen komen nog wel eens naar boven voor een gezellige babbel.' 'Nou', zegt Jolanda, 'ik was hiervoor werkzaam op de materialenafdeling waar je helemaal geen persoonlijk contact had met de zeevarenden. Nu ik hier zit leer ik ze wat meer kennen.

Om nog even op de telefooncentrale terug te komen: we maken ook wel vreemde gesprekken mee. Zoals dat iemand op het algemene nummer vraagt of hij/zij de heer Busker kan spreken. Je begint dan met goede morgen Shell Tankers en antwoordt dan dat de heer Busker niet aanwezig is. Soms vraagt die persoon dan zijn secretaresse te spreken. Ik zeg dan dat hij daar ook mee spreekt, en meestal valt er dan een stilte. Een telefoniste die ook directiesecretaresse is?

'Sedert de verhuizing zijn er verschillende dienstverlenende activiteiten over gegaan in eigen handen', aldus Lenny. 'In het Hofpleingebouw hadden we afdelingen van Shell Nederland die diensten verzorgden, zoals de telex, telefoon, post etc. Daar moest Shell Tankers natuurlijk

◀ **Jolanda van Ham-Rath (links) en Lenny Kosten**

wel voor betalen. In het nieuwe gebouw heeft iedereen er een 'dienstje' bij gekregen. Geen bode meer die de post rondbrengt, maar we moeten nu zelf naar de postkamer lopen. Geen koffiedame, maar zelf de koffie halen voor de bazen en hun gasten. We zijn ook qua personeelsaantal met zo'n 25 man gereduceerd, en die taken zijn ook over alle hoofden verdeeld. Iedereen moet een stukje harder lopen. Niemand hoeft natuurlijk medelijden met ons te hebben.

Dit systeem is al jaren geleden via het PLA-project ingevoerd op de vloot, minder mensen met een andere taakverdeling. De verhuizing en de reductie in het aantal kantooarmensen hebben toch maar mooi een besparing van zo'n 10 miljoen gulden per jaar opgeleverd. In het oude Shellgebouw kon je de interne dienst opbellen met het verzoek een receptie te regelen voor een aantal personen. Het enige wat je moest doen waren een paar kleinigheden, en de rest werd keurig door hen verzorgd. In dit gebouw hebben we een kleine lunchkamer, dus jaarbijeenkomsten kun je hier echt niet verwachten of je moet om de beurt ademhalen. Als er iemand van de wal weggaat, door een overplaatsing of pensionering, verzorgen wij dat nu zelf. Drank en hapjes inkopen, de lunchkamer inrichten, en zelf de kaas en de worst snijden. Na de receptie ruimen we met z'n allen op. Moet toch kunnen, niet dan? Pas geleden hadden we een afscheidsreceptie van Herman Tijthoff, die is overgeplaatst naar Shell Griekenland. We hadden twee recepties achter elkaar, voor de mensen van kantoor en gelijk daarachter een receptie voor de externe relaties. We hadden de taken over zo'n vier mensen verdeeld, de een stond achter de bar, de ander zorgde weer voor de vuile glazen en asbakken en ik liep te bedienen. Zoals ik het van de mensen heb begrepen, vonden ze het reuze gezellig'. Lenny neemt vervolgens de telefooncentrale van Jolanda over en geeft haar weer het woord. 'Je weet dat de heer



Busker nu voorzitter is van KNRV. Dat is een overkoepelende organisatie van alle rederijen in Nederland. Dit brengt natuurlijk ook een hoop werk met zich mee. Hij wordt niet alleen gevraagd voor vergaderingen binnenshuis (= Shell), maar ook moet hij voor de KNRV naar allerlei vergaderingen toe. Dit vraagt altijd om een gevecht om het aantal beschikbare uren in zijn agenda, en dat is soms moeilijk te coördineren. Alles heeft prioriteit. Hij moet niet alleen zijn zaken binnen STBV regelen, maar ook moet hij via de KNRV bij de overheid pleiten voor maatregelen om de Nederlandse Koopvaardij, en daarmee ook onze maatschappij, te laten overleven.

Lenny haakt hier vervolgens op in: 'We werken hier in een fantastisch team. We hebben stuk voor stuk schatten van bazen. Wij maken de situatie van dichtbij mee, en wij weten dat de gehele directie zich bijzonder inzet voor het overlevingsprogramma.' Jolanda vraagt of ze weer even het woord mag voeren. Lenny zegt toe zich weer enige minuten te zullen terugtrekken. 'Heel fijn', zegt Jolanda daarop tegen haar collega,

waarop ze vervolgt: 'Niet alleen de dagelijkse secretaresse-werkzaamheden behandelen wij. Lenny en ik hebben ook de taak overgenomen van Ineke Koot, die altijd de CNOOKS-aangelegenheden heeft behandeld. Dat brengt soms ook een hoop werk met zich mee. We hebben nog nooit een reünie meegemaakt, maar daar verheugen we ons op. Niet alleen dat heeft onze secretariaatwerkzaamheden verzaamd, maar ook de werkzaamheden die Lenny erbij heeft gekregen, toen Ineke Koot en Ruud Kleijn na elkaar de maatschappij verlieten. DFP/4 is nu ondergebracht bij de afdeling DFP/6 (Personnel Relations and Information)'. 'Ja daar heb ik best een hele klus aan', vervolgt Lenny, 'niet alleen heb ik de coördinatie van Schip en Ka, zodat ik ook artikelen moet schrijven, maar ook andere dingen zoals het donatiebeleid, nieuws van Shell Tankers, entertainment aan boord (video, boeken etc.), relatiegeschenken, aanvragen voor informatie over STBV, en noem maar op wat vroeger onder DFP/4 viel. Nico Obolonsky is in deze activiteiten weer mijn baas. In januari van het volgend jaar ga ik een cursus bedrijfsjournalistiek volgen, wat me zeker ten goede zal komen in verband met Schip en Ka. Twee keer per maand moet ik naar de drukker in Den Haag, en dan heeft Jolanda het druk zat met deze tent. Zo zie je maar dat wij niet stil zitten'. We zullen de dames dan ook nu met rust laten.



VAART HOUDEN

Dit wordt dan al weer het tweede verhaaltje in deze rubriek. Het kan soms zijn dat wat wij als nieuw willen brengen alweer door de feiten is achterhaald. Dit komt omdat de kopij voor Schip en Ka ongeveer 3 weken voor datum verschijnen al bij de drukker moet zijn, en daarbij komt nog de tijd om u ofwel op het schip of thuis te bereiken. We hopen echter toch u met deze rubriek op de hoogte te houden van het reilen en zeilen van het STBV-schip.

Sidelia Boycot

Zoals u ongetwijfeld heeft vernomen, hebben we een beroerde tijd achter de rug door de boycot van de 'Sidelia' in Gothenburg. Sinds maart 1987 hebben we geen zogenaamde Blue Certificates meer voor onze Liberiaanse vlag schepen. U weet dat deze schepen niet van Shell zijn, maar voor wat betreft de 8 'F'-schepen in Amerikaanse handen zijn en voor wat betreft de 3 'S'-schepen van eigenaar Tung zijn.

Wij zijn niet tot overeenstemming kunnen komen over het gageniveau van de Indonesiërs, hetgeen betekende dat we geen 'Blue Certificates' hebben kunnen krijgen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een boycot door de Zweedse vakbond, die evenals de FWZ de ITF-policy naar de regel uitvoert.

Gelukkig zijn we weer met de FWZ en via hen met de ITF in gesprek om toch tot een voor beide partijen acceptabele oplossing te komen. We hebben daarbij ook de steun nodig van Shell Indonesia, de KPI (de Indonesische, met de ITF gelieerde vakbond), Pertamina (als bemanningsagent) en de FSEA (Foreign Shipowners Employers Association). Vandaar dat ik een bezoek zal afleggen in Indonesië in de periode 7-16 augustus in de hoop – na ommekomst – met de FWZ tot een vergelijk te komen.

CAO-onderhandelingen

De door de FWZ uitgeschreven vergadering met de leden viel min of meer samen met de 'Sidelia'-boycot. Derhalve waren er gedurende de druk bezochte vergadering twee belangrijke onderwerpen aan de orde: de boycot en de CAO-onderhandelingen. Over de laatste zaak kan gezegd worden dat we er waarschijnlijk uit zijn m.b.t. de verlaging van de gageschalen. De discussie over de werk/verlof ratio wordt weer opgepakt nadat duidelijk is geworden, wat er van de overheid exact te verwachten is op het gebied van de collectieve arbeidslastenvermindering. Op 24 augustus worden de CAO-onderhandelingen voortgezet. De FWZ zal dan aan ons formeel rapporteren, wat er besproken is in de ledenvergadering en dat zal dan hopelijk leiden tot een snelle afronding.

Varen met buitenlandse bemanningen (op Nederlandse vlag schepen)

Zoals u weet heeft 'de politiek' zich hierachter gesteld teneinde de

Nederlandse Koopvaardij te laten overleven. Momenteel wordt er gepraat in het zogenaamde Tripartite overleg tussen overheid, FWZ en KNRV in TOZ-verband (Topoverleg Zeescheepvaart) over de verhouding Nederlanders/buitenlanders. Dit overleg zal nog wel enige tijd vergen, maar we hopen toch dat we in het najaar hierover met concrete plannen kunnen komen. We zullen dit dan ook in een adviesaanvraag aan de Ondernemingsraad voorleggen. Over de verdere rationalisatie laat ik graag mijn collega G. Veldt aan het woord.

*Met vriendelijke groeten,
Peter Otten
Personnel Manager*

In aansluiting op het vriendelijke edoch nadrukkelijke verzoek van m'n collega Otten wil ik beginnen met de opmerking dat bij mij het gevoel leeft al zoveel gesproken en geschreven te hebben over dit onderwerp dat er weinig meer aan toe te voegen valt. Het zal echter wel zo zijn (leert de ervaring!) dat ik continue tegen de voorkant van het breiwerk aankijk en de vloot tegen de achterkant (de wir-war!). Laat ik echter beginnen met wat achter ons ligt en refereren aan het Nieuws van Shell Tankers no. 198, van juli 1987, en zeggen: Het ORO/Werabeze overleg is dood, leve de TOZ. Concreet betekent het dat experimenten tot dusver gehouden op 'C'- en 'S'-klasse schepen (varen met 3 SGO'ers) met succes zijn afgesloten, en alle komende veranderingen – operationeel als organisatorisch – in het hiervoor genoemde TOZ-overleg worden ingebracht. Parallel hieraan is de nieuwe bemanningswetgeving de politiek gepasseerd en heeft de KNRV zijn overlevingsstrategie gepresenteerd, ontwikkelingen welke eveneens invloed zullen hebben op operationele en organisatorische zaken aan boord. In de komende periode speelt allereerst het toepassen van het '15 mans model' op het m.s. 'Sericata'. De werkgroep – onder de paraplu van de Stichting Coördinatie Maritiem Onderzoek (CMO genaamd) – is inmiddels begonnen met zijn werk. Het project is besproken met de Ondernemingsraadcommissie Moderne Bedrijfsvoering en de scheepsleiding. Eveneens is toestemming verkregen van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken om gedurende de experiment periode met 15 man te mogen varen. De CMO-werkgroep, waaraan door STBV op tijdelijke basis gezagvoerder W. Hoogendijk is 'uitgeleend' zal zowel op de 'Sericata' (medio oktober 1987) als op de

'Clarence', een Nedlloydschip meevaren. Verwacht wordt dat begin april 1988 het eindrapport zal worden opgeleverd. Parallel hieraan speelt hetgeen mijn collega Otten al heeft gememoreerd, het varen met buitenlandse op gesubsidieerde, onder Nederlandse vlag varende schepen.

*G. Veldt
Fleetmanager*

Informatie betreffende cholera vaccinaties

In juni 1987 zijn in Nederlandse kranten berichten geweest dat cholera-vaccinaties voor toeristen niet meer nodig zouden zijn omdat de bescherming van deze vaccinatie slechts gedeeltelijk is en hygiënische maatregelen zoals vermijden van besmet voedsel effectiever zou zijn. Daarbij is cholera tegenwoordig met medicijnen beter te behandelen. Het was reeds lang bekend dat de cholera-vaccinatie een niet volledige bescherming geeft die ook niet zo lang duurt. Om die reden is de geldigheid ook maar een half jaar. Vermijden van besmet voedsel is uiteraard effectief, maar niet altijd te onderkennen of te vermijden. Voor zeevarenden spelen nog andere aspecten een belangrijke rol, nl.:

- een gedeeltelijke bescherming is beter dan geen;
- een epidemie op een schip is een ramp;
- goede diagnose en behandeling op zee is problematisch;
- er zijn nog een flink aantal landen in Afrika, Azië, Z-Amerika die de cholera-vaccinatie vereisen;
- daarnaast zijn er veel landen die de cholera-vaccinatie vereisen als het schip in een plaats geweest is waar cholera heerst; dit laatste is dikwijls het geval en onvoorspelbaar;
- bij niet in orde hebben van vaccinaties kunnen problemen ontstaan met havenautoriteiten en kunnen opvarenden gedwongen worden ter plaatse vaccinatie te krijgen (met vuile naalden)

In overleg en overeenstemming met andere scheepvaartmaatschappijen is daarom ook besloten dat cholera vaccinaties voor zeevarenden noodzakelijk blijven. Dit geldt ook voor meevarende echtgenoten behalve wanneer het schip uitsluitend in West-Europese wateren vaart. De vaccinaties moeten bij vertrek in orde zijn.

R. G. Louwe, arts



Kies uw ondernemingsraad

Op het moment dat u dit leest, is de kandidaatsstellingstermijn verstreken. Diverse werknemersorganisaties hebben kandidaten ingediend:

- FWZ (namens Vereniging van Kapiteins en Officieren en Algemene Vereniging van Zeevarenden)
- Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij

Wanneer stemmen aan boord

In de periode van 1 tot en met 15 november vindt de stemming aan boord plaats. Op de schepen kan men dan zelf een verkiezingsdag uitkiezen binnen deze termijn. Het stemmen op zee gebeurt onder toezicht van een stembureau, met aan het hoofd de gezagvoerder. Uiteraard zal de gezagvoerder schriftelijk verzocht worden, de organisatie van de stemming op zich te nemen.

Hoe breng je je stem uit tijdens verlof

Iedere medewerker van Shell Tankers krijgt op naam gestelde stembescheiden thuisgestuurd in de loop van september. Op de formulieren staat duidelijk aangegeven hoe te handelen.

Hoeveel kiesgroepen zijn er en hoeveel zetels krijgt elke groep

De ondernemingsraad is samengesteld uit drie kiesgroepen:

- A: kapiteins/officieren (7 zetels)
- B: civiele dienst/scheepsgezellen (5 zetels)
- C: walpersoneel (3 zetels)

Iemand die bijvoorbeeld in rang tweede stuurman is stemt alleen in kiesgroep A en niet in B en C.

Waarom moet men op meerdere kandidaten stemmen

Iedere kiesgerechtigde brengt op evenveel kandidaten zijn/haar stem uit, als er zetels binnen zijn/haar kiesgroep in de Ondernemingsraad zijn te bezetten. Een algemeen scheepsvakman bijvoorbeeld, kruist dus 5 kandidaten aan op zijn stembiljet. Diverse kiezers vinden dit een vreemde procedure. Een vaak gehoord geluid is: 'Ik ken maar een paar kandidaten en moet daarnaast op onbekenden stemmen'. Indertijd is voor dit kiesstelsel gekozen om de volgende reden. Stel, men brengt uitsluitend een stem uit op één kandidaat naar keuze.

Wanneer nu één kandidaat razend populair is en vrijwel alle stemmen krijgt, dan betekent dit dat de rest van de zetels in die kiesgroep ingenomen wordt door kandidaten waarop nauwelijks gestemd is. Om dit te ondervangen is een systeem van kiesdeler nodig (de kiesdeler is het aantal geldig uitgebrachte stemmen gedeeld door het aantal te bezetten zetels in een bepaalde kiesgroep). Dit maakt dat de plaatsing op de kandidatenlijst belangrijk wordt. Immers, de lijstaanvoerder wordt als eerste gekozen, dan nummer twee enz. (dit 'lijstenstelsel' wordt gevolgd bij o.a. Tweede Kamer verkiezingen). Om al deze problemen te vermijden, wordt het huidige systeem gebruikt, zoals bij OR-reglement is vastgelegd.



Kan men als lid van een werknemersorganisatie op 'vrije' kandidaten stemmen

Een ieder is volledig vrij in zijn/haar keuze. Het al dan niet lid zijn van zo'n organisatie speelt geen enkele rol.

Wat is het nut van een Ondernemingsraad

De beste beantwoording is de verwijzing naar de brief van onze directeur aan alle ST-medewerkers (d.d. 27 juli 1987). Wie deze brief aandachtig leest, zal ervaren hoe serieus de OR als overlegpartner genomen wordt en hoe de OR kan bijdragen aan de bedrijfsvoering.

De verkiezingscommissie roept een ieder op om mee te werken aan het welslagen van de Ondernemingsraadverkiezingen.

722 onvergetelijke zeemijlen in 11 dagen

Bij de twee gelukkigen van Shell Tankers die dit jaar een reisje mochten gaan maken met het zeilschip 'Eendracht' van de Stichting Het Zeilend Zeeschip was ook Wouter Wouters, zoon van oud walemployé Wim Wouters. Naar aanleiding hiervan zond hij ons onderstaand verslag.

Als één van de twee gelukkigen, die van Shell Tankers een kooi mocht bezetten op de 'Eendracht' tijdens de reis van 12 tot 24 juli jl., wil ik daarvan hieronder een kort verslag geven. Na een nachtelijke busreis kwamen we 's ochtends vroeg in Cherbourg aan. Aan boord werden we ingedeeld in wachten en kregen we zeilinstructies van onze kwartiermeester. 's Middags kozen we onder stralende zon en een zacht windje het ruime sop, op weg naar Plymouth. Toen we in Plymouth aankwamen regende het, maar dit mocht de pret niet drukken. Na een dagje passagieren vertrokken we

's nachts op weg naar Dublin onder een heldere sterrenhemel. Nadat Lands End gepasseerd was, kreeg de zeeziekte een groot deel van de trainees in zijn greep. Gedurende de reis naar Dublin was er genoeg tijd om wat te leren over het navigeren. Tijdens de wachten moest je van alles doen, zoals: het schip op koers houden, zeilstanden veranderen bij het veranderen van koers of wind, zeilen hijsen en strijken en als het breekok gestreken werd kon je de ra in als je dat wilde. In Dublin hebben we een ander zeilschip bezocht, genaamd 'Ascard', waar de 'Eendracht' wel meer ontmoetingen mee heeft. Na Dublin te hebben bezocht gingen we op weg naar Douglas gelegen op Isle of Man. Dit is een eiland met hier en daar een palmboom en met een eigen muntenstelsel, hoewel het een Engels eiland is. Na een halve dag vertrokken we 's avonds naar onze eindbestemming Liverpool. In Liverpool aangekomen vonden we een ligplaats in het Maritime



Links Wouter Wouters in de machinekamer.

Merseyside Museum tussen allemaal oude boten. In totaal hebben we in 11 dagen 722 onvergetelijke zeemijlen afgelegd, een reis waaraan ik met genoegen en erkentelijkheid aan Shell Tankers terugdenk.

Belangrijke congressen tijdens Europort '87

Van 10-14 november 1987 wordt in het RAI-Tentoonstellingsgebouw en Congrescentrum te Amsterdam Europort '87 gehouden, een internationale maritieme vakbeurs met daaraan gekoppeld verschillende interessante congressen. Nederland heeft als scheepvaartnatie een naam op te houden. Weliswaar is, evenals in veel andere westerse landen, terrein prijsgegeven op het gebied van de scheepsnieuwbouw, maar nog steeds is er veel alomgewaardeerde kennis aanwezig. Tegen deze achtergrond heeft de vakbeurs Europort zich in de loop der jaren ontwikkeld tot een manifestatie waar de internationale scheepvaartwereld eens in de twee jaar bijeen komt; niet alleen om kennis te nemen van de producten en diensten die worden aangeboden door de deelnemers aan de vakbeurs, maar ook om tijdens de verschillende congressen en daarbuiten kennis uit te wisselen. Het Europort '87 congres, dat wordt gehouden op 10 en 11 november, draagt als titel 'Innovative strategies in the West European Maritime Industry'. Onder invloed van de bestaande overcapaciteit staan de marges van de reders onder sterke druk. Verbetering van de efficiency is voor hen een levensvoorwaarde. Tijdens het Europort '87 congres geven internationaal erkende experts hun visie op deze zaak. Aan de orde komen onder andere: operationele aspecten en de financiële consequenties, nieuwe veiligheids- en navigatiesystemen, de financiële consequenties van de invoering van de nieuwe richtlijnen van de IMO (International Maritime Organization), bemanning en opleiding, de invloed van nieuwe technologieën, scheepsbouw, de bouw van motoren en de toeleverende industrie, aandrijvingssystemen voor nieuwe schepen en daarmee verband houdende automatiserings-apparatuur en de beschikbaarheid van nieuwe brandpreventiesystemen. Scheepvaart en baggerwerkzaamheden zijn nauw verwant. Het is dan ook niet toevallig dat in samenwerking met de Central Dredging Association op 10 en 11 november de CEDA Dredging Days worden georganiseerd. In samenhang daarmee organiseert de afdeling voor Tunneltechniek en Ondergrondse werken van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI) op 12 en 13 november het Delta Tunneling Symposium II. Europort '87 richt zich niet

uitsluitend op de zeevaart, ook voor visserij en binnenvaart is een belangrijke plaats ingeruimd. Om dit te benadrukken worden voor beide doelgroepen zelfs speciale bijeenkomsten georganiseerd. Onder leiding van Koos Postema staat op zaterdag 14 november voor de binnenschippers het onderwerp 'Automatisering en communicatie tussen wal en schip' centraal, terwijl diezelfde dag voor de visserij een bijeenkomst wordt georganiseerd, waar dieper zal worden ingegaan op het onderwerp 'Electronische kaart- en positiebepaling'. De in november 1985 gehouden Europort vakbeurs trok bijna 55.000 geïnteresseerde bezoekers uit 57 verschillende landen. Uit een door het IBT, Instituut voor Beurs- en Tentoonstellingsonderzoek b.v., uitgevoerde enquête is gebleken dat ongeveer 40% van de bezoekers met concrete aankoopplannen rondliep. Desgevraagd liet 54% weten een leidinggevende positie te bekleden. Europort '87 wordt gehouden in het Europacomplex van het RAI Tentoonstellings- en Congrescentrum te Amsterdam. De vakbeurs zal een oppervlakte beslaan van 45.000 m² en behoort daarmee tot de grootste in haar soort ter wereld; er worden meer dan 500 deelnemers verwacht. De tentoonstelling is dagelijks toegankelijk van 10.00 tot 17.00 uur, behalve op donderdag 12 november, wanneer Europort open zal zijn van 10.00 tot 21.00 uur.

Uit de postbak

Lieve mevrouw of meneer ik moet een spreekbeurt maken op school, en ik zou graag wat spullen willen hebben voor mijn spreekbeurt. Op school ga ik het over de boot hebben. Als ik nou een plaat van de binnen kant van de boot heb, en een plaat van een buitenkant van de boot heb kan ik makkelijk mijn spreekbeurt houden en als ik spullen en nog meer platen dan wordt het een makelijke spreekbeurt. Ik dank u, hartelijk voor de spullen en platen.

SCHOON SCHIP

Tentoonstelling 'Schip & affiche'

TOT EN MET 4 OKTOBER A.S.

In het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'

In de tentoonstelling 'Schip & Affiche', honderd jaar Nederlandse rederijreclame, wordt voor het eerst een representatief overzicht van het Nederlandse scheepvaartaffiche getoond. De scheepvaartonderneming als opdrachtgever dient als leidraad in deze thematische tentoonstelling waarbij zowel maritiem-historische als kunsthistorische aspecten worden belicht. De tentoonstelling toont ruim 120 affiches van bekende



Nederlandse rederijen zoals de Rotterdamsche Lloyd, de Holland-Amerika Lijn en de Verenigde Scheepvaart Maatschappijen. De affiches zijn gegroepeerd in zes afzonderlijke onderdelen. Deze onderdelen behandelen achtereenvolgens de reisbestemmingen, de specifieke reclameboodschappen, de compositie en het ontwerp van de scheepvaartaffiches. Het werk van de bekende Franse ontwerper Cassandre en de door hem beïnvloede Nederlandse affichemaker Wim ter Broek worden apart behandeld, evenals de reclame en de affiches voor het schip de 'Statendam' uit 1928 van de Holland-Amerika Lijn.

De tentoonstelling begint met een nagebouwde pui van het Londense passagekantoor uit circa 1932 van de Rotterdamsche Lloyd. Behalve de ruim 120 kleurrijke en boeiende scheepvaartaffiches – waarvan de oudste uit circa 1880 dateert en het meest recente uit 1984 – zijn er ook enkele schitterende scheepsmodellen in de tentoonstelling te bewonderen, zoals het model van de 'Statendam' uit 1928. In de tentoonstelling is een diaklankbeeld te zien van circa 12 minuten, waarin de ontwikkelingen uit de rederijgeschiedenis en de geschiedenis van het scheepvaartaffiche worden toegelicht. De tentoonstelling staat tot 4 oktober 1987 op de tweede verdieping van het Maritiem Museum in Rotterdam. Een omvangrijke catalogus van circa 180 pagina's met ruim 45 kleurenfoto's en zeven uitgebreide essays over de scheepvaartreclame en affichekunst begeleidt de tentoonstelling. De essays geven ondermeer een overzicht van de Nederlandse rederijreclame, van het Nederlandse scheepvaartaffiche en behandelen de relatie tussen de kunst en het scheepvaartaffiche. Eén van de essays is van de hand van Rudy Kousbroek. In afzonderlijke hoofdstukken wordt de betekenis van Cassandre belicht en het werk van Wim ten Broek beschreven. De catalogus is uitgegeven bij Veen-Reflex in Utrecht. Prijs tijdens de duur van de tentoonstelling f 35,— alleen in de museumwinkel. Na afloop van de tentoonstelling en bij de overige verkooppunten f 39,50.

Openingstijden museum:
dinsdag tot en met zaterdag
10.00-17.00 uur, zondags 11.00-17.00 uur.

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 31 juli 1987

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Cardissa'

1e stm.: F. Makkee, stag. stm.: W. A. de Groot, H. E. G. M. Notten, L. P. A. van Saase, roff.: R. van den Berg, SAW: R. Mammen, ASV: P. K. J. van de Bunt, beko: H. Moes, bed.: M. Jonkman

m.s. 'Caurica'

wnd. 1e stm.: R. P. Regout, SGO: A. D. N. Smith, stag. stm.: H. R. Bouwman, M. A. M. van de Pol, ASV: R. J. Dekker, J. J. Donleben, G. J. H. Mulienburg, T. C. J. G. Schuit, R. J. S. Vrugteman, beko: A. Vrolijk, hfd. bed.: W. D. Anthonio

m.s. 'Felania'

wnd. gezagv.: T. W. Scharrenburg, stag. stm.: A. Blok, J. F. van Dijk

m.s. 'Ficus'

hwtk.: J. A. de Groot

m.s. 'Flammulina'

stag. stm.: R. W. Overdijkink, A. Wieldraayer, S. M. Ypma

m.s. 'Fossarina'

gezagv.: J. P. Hendriks, stag. stm.: R. J. C. Muys, M. J. Oosterkamp, 3e wtk.: J. C. van Ranshuysen

m.s. 'Fossarus'

stag. stm.: N. de Vries, 2e wtk.: C. N. A. Vreke

m.s. 'Fulgur'

stag. stm.: J. C. J. C. Geuze, D. J. Gysbers

m.s. 'Fusus'

gezagv.: J. Baard, 1e stm.: A. L. M. van Dun, stag. stm.: N. G. Butter, hwtk.: J. L. van Rijnst, 2e wtk.: J. C. Ganzinga

m.s. 'Niso'

2e stm.: A. Breevaart, B. Kerver, 3e stm.: L. M. P. Out, stag. stm.: H. J. Nieboer, C. J. M. Veldkamp, hwtk.: F. G. Krijgsman, 2e wtk.: J. H. S. van der Pas, 3e wtk.: G. J. Harlaar, roff.: N. Eijlers, hovo: E. J. Eradus

m.s. 'Sarda'

gezagv.: A. T. van Es, 2e stm.: P. A. Vermolen, hwtk.: C. J. den Hollander, 4e wtk.: H. van Weenen

m.s. 'Sericata'

gezagv.: O. A. van Druuten, 1e stm.: F. B. Schröder, SGO: J. P. J. G. IJzerman, hwtk.: H. L. de Koning, 2e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma, techn.: G. Struik

m.s. 'Shelltrans'

1e stm.: A. J. Verheul, 2e wtk.: J. J. F. Govers, SGO: M. P. Vogels

m.s. 'Sidelia'

wnd. 2e stm.: M. C. Swart, 3e stm.: H. Hennis, 3e wtk.: A. Harkink, SGO: J. W. de Vries

m.s. 'Solaris'

1e stm.: R. Dijkstra, 2e stm.: C. A. M. Rovers, SGO: E. Barsingerhorn

m.s. 'Spectrum'

gezagv.: W. Bosma, SGO: B. Scholten, hovo: W. Haanepen

m.s. 'Sponsalis'

SGO: M. Zoethout, ASV: G. Ammeraal, R. G. van den Brink, C. H. van Gelderen, L. R. Stevens, Q. A. P. de Wit, techn.: J. W. P. Grommen, hovo: W. E. M. van Lieshout

m.s. 'Stellaris'

1e stm.: R. Hendriks, 2e stm.: A. Leffers, 2e wtk.: A. Houwaard jr., hovo.: J. Roosenburg

m.s. 'Stellata'

SGO: A. M. H. Vossen, B. de Vries, H. T. J. Meyer, R. de Jong, ASV: M. A. J. Veen

Aflossingen

gezagv.: C. J. Clarisse, W. Hoogendijk, J. de Jager, W. Kalkman, D. M. Mos, L. A. Veer
1e stm.: W. Beekman, G. A. M. Dorren, W. C. Moll, A. L. M. Nagelkerke, A. J. W. Rommes, D. C. Tazelaar

2e stm.: R. M. van der Aa, J. de Boer, L. van den Ende, J. Kistemaker, L. F. F. T. van Oudvorst

3e stm.: E. Hogkamer, A. W. F. Pera

4e stm.: G. Y. Bouma
SGO: H. E. Becht, J. Buren, G. H. Reitsema, H. de Roo, J. Teerstra
stag. stm.: J. L. H. M. Braam, M. A. Doll, M. E. Granviel, D. J. Hummel, J. H. M. Hunen, A. Kamperman, A. R. Palma, M. V. la Roche, E. Sandberg

hwtk.: C. H. J. van Dijk, F. C. Koens, J. H. E. Nijhuis, B. Oudkerk
2e wtk.: R. H. de Haan, H. Japin, J. C. van Koten, J. J. J. Ludekuse, M. J. Parent, A. Sloot
3e wtk.: K. Elshout, P. J. Farla, W. G. Kole, J. Kruize

4e wtk.: A. B. M. Bokkers, M. J. E. van den Broek, M. B. van der Horst, R. F. van Loon, J. A. Louws, S. van der Zee
SGO: H. G. Besselink, A. M. M. Duyn, T. Franssen, H. K. W. M. Hagemans, C. J. Muyskens, G. J. A. M. Voets

stag. wtk.: H. E. S. Klous
roff.: H. Hupkes, J. Verduyn, E. A. Lohmann, C. J. J. Verbunt

SAW: J. Hofman, C. H. Moerkerk, R. E. Riedewald, K. Roelvink, G. H. Visser, E. J. S. Weber

ASAW: R. J. A. H. van Cleef, J. R. W. Rewinkel

ASV: G. van Kuilenburg, R. W. Pieters, J. H. Spaans, R. B. F. Stroet, D. A. C. Wink
techn.: J. G. M. van Heugten
hovo: C. A. Breederland, W. W. Huygen, M. W. B. Kitzen, H. Otter
beko: F. Hamming, G. M. Kaandorp

Bed.: A. Scheffer

hfd. bed.: L. J. Schalk

Onze Vlootjubilaren



F. W. van Oerle
gezagvoerder
30 jaar
op 03.09.87



F. G. Krijgsman
hoofdwerktuigkundige
30 jaar
op 12.09.87



H. Brand
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
op 02.09.87



J. H. S. van der Pas
2e werktuigkundige
25 jaar
op 05.09.87



P. M. Hendriks
alg. scheepsvakman
10 jaar
op 05.09.87



W. Ruiter jr.
alg. scheepsvakman
10 jaar
op 21.09.87



J. H. Spaans
alg. scheepsvakman
10 jaar
op 10.09.87



A. Verbunt
bed./kok
10 jaar
op 21.09.87

Geboren

06.07.87 - Sebastiaan Leonard, zoon van R. v.d. Heide, 3e wtk. en mw. H. E. L. A. v.d. Heide-v.d. Westerlaken

Overplaatsingen

1e stm.: G. W. Geesink (Shell Nigeria)
3e wtk.: B. K. Frans (Shell Syrië)
3e wtk.: F. S. Koolen (Shell Syrië)

Uit dienst getreden

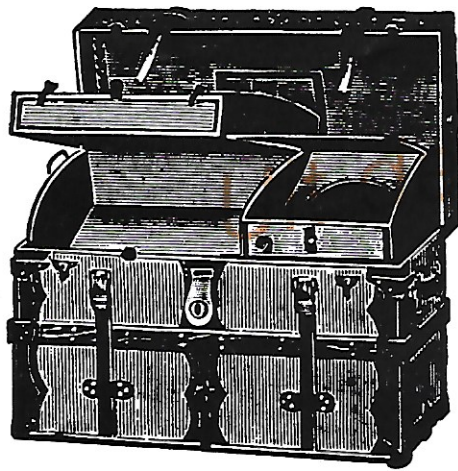
TS4: J. B. A. Heerbaart
ASV: L. J. Afink
ASAW: E. van Kooten
bed.: K. G. Bergmans

Met pensioen

gezagv.: C. R. Groen
hwtk.: C. P. de Waard
ASV: G. J. van Delft
SAW: P. J. M. van Dillen

In memoriam

Op 10 augustus jl. is op 78 jarige leeftijd overleden de heer **J. van Velze**, oud-gezagvoerder. De heer van Velze verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 januari 1959 na 26 dienstjaren.



Bij het nalezen van oude jaargangen *Schip en Ka's* (1968-1980) viel ons oog op een aantal kleine artikeltjes in *Schoon Schip*. In de eerst volgende edities vindt u een verzameling van deze – soms lachwekkende – verhaaltjes.

BIJBEL

Onlangs werd aan de gezagvoerder van een BP-tanker bericht, dat zijn schip was verkocht. De ontvangstbevestiging aan zijn reder was kort en krachtig: Jesaja, hoofdstuk 13, vers 22. Grote consternatie op het kantoor: 'Wat bedoelt de man?' Het duurde wel even voordat er een bijbel was gevonden in de archieven, maar toen werd alles duidelijk. En om nu te voorkomen dat onze lezers op zee in het duister blijven tasten, hier de tekst: 'Wilde honden zullen huilen in de burchten en jakhalzen in de paleizen van wellust. Weldra zal zijn tijd komen en zijn dagen zullen niet verlengd worden.' Ja, de ouwe had het goed begrepen.

KERKGANGERS

Het is een verhaal dat men hier en daar op de vloot al eens heeft gehoord. Maar wij konden het recent optekenen uit de mond van een der direct betrokkenen, hetgeen toch wel als een garantie mag worden beschouwd dat wij de volle waarheid brengen zonder dat er iets bij verzonnen is. Een onzer schepen voer eens langs een klein, maar bijzonder lieflijk eilandje in de Javazee ten zuiden van Celebes. De routing was al geruime tijd zodanig geweest, dat passagieren er niet bij was voor de opvarenden. Nou was het net zondagmiddag en haast iedereen had tijd voor vertier. Op verzoek van zijn collega's stapte de 1e stuurman naar de kapitein, met de vraag of ze niet wat dichters langs de kust konden. De kaart gaf aan dat het absoluut veilig was en het betekende geen extra mijlen varen. Op die manier zou er nog wat sightseeing zijn en, wie weet, wat er verder nog voor bijzonders te aanschouwen was, als u begrijpt wat we bedoelen. De gezagvoerder, ook de kwaadste niet, gaf zijn toestemming, waarop koers werd gewijzigd en de opvarenden zich aan stuurboord opstelden om toch vooral niets te missen. Nu was men op dat eilandje de aanblik van een grotere tanker kennelijk nog niet gewend, want het leek wel of alle bewoners naar het strand renden. Hun enthousiast

oude doos

gewuif was aan boord aanleiding de kapitein om toestemming te vragen driemaal te blazen met de scheepsfluit. De ouwe had gelukkig begrip voor deze wens en knikte. Nu stond er vlakbij het strand een kerkje. De doffe tonen van de scheepsfluit moeten de orgelklanken hebben overstemd, want nauwelijks was het geluid weerklonken of alle kerkgangers stormden naar buiten. De laatste die er, met aanmerkelijk minder haast, uit kwam was de dominee. De aanblik van de Shell tanker was voor de kerkgangers meer boeiend dan zijn preek, hetgeen — door de kijker — was aan te zien.

IEDER OP ZIJN BEURT

Waar een verkeerd stickertje op een zakje met epauletten allemaal toe kan leiden. Een onzer collega's had in verband met zijn tijdelijke tewerkstelling als 1e stuurman, per abuis epauletten toegestuurd gekregen voor gezagvoerder. Hij retourneerde ze met een kort en krachtig briefje, waarin hij z'n spijt tot uitdrukking bracht deze supersnelle promotie helaas niet te kunnen accepteren. Wel dankte hij voor het in hem gestelde vertrouwen, maar bleef erbij: 'Ieder op zijn beurt'.

AFKORTINGEN

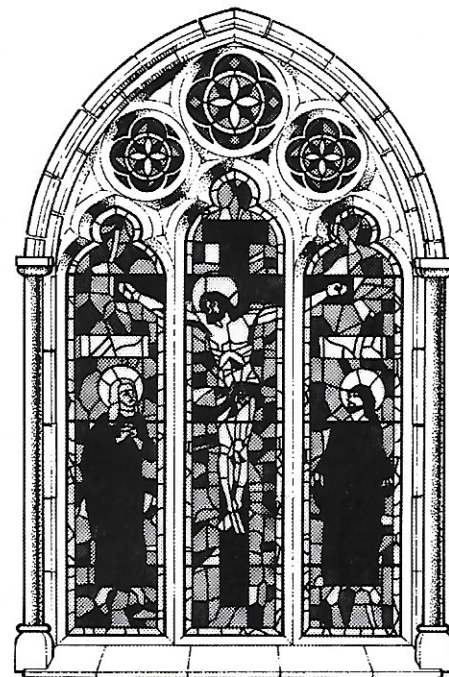
De afkorting COW, die staat voor Crude Oil Washing. Je moet aan die afkorting wel even wennen. Als je bijvoorbeeld een telex voor je neus krijgt met uitdrukkingen als: 'this year at least 10 more cows are expected', dan zit je toch wel even je wenkbrauwen te fronsen en moet je er goed aan denken dat het niets met fourageren te maken heeft. Ook niet bij '92 cows in vessels of 200.000'. Nog meer gefrons ontstaat als ze het aan de andere kant van de Noordzee hebben over een gezagvoerder, die 'a regular cow-er' is.

EXIT

Bij de aanvang van haar laatste reis verzond men aan boord van de 'Kabylija' het volgende telegram naar kantoor. 'Na een twintigjarig dienstverband zet u mij thans voor goed aan de kant. Met weemoed vaar ik naar Satander waar men mij wreed haalt uit elkander. Voor allen op kantoor en op de vloot blaas ik nog een laatste afscheidstoot. Veel dank voor uw zorgen aan mij besteed, ik hoop dat u mij nooit vergeet.' Even krabde men zich op kantoor achter het oor, want gedichten ontvang je nou ook niet iedere dag van de vloot. Gelukkig zijn er aan de wal ook functionarissen met dichtaderen, zodat gezwind het volgende antwoord werd uitgezonden: 'Wij hebben haar gekend, we hebben haar bevaren, van d'oost tot aan Landsend en veel andere baren. Nu wordt ze deel van schroot, misschien wordt dat herboren, tot een deel van 'n nieuwe vloot, als d'economie gaat gloren.'

KINDEREN

Er zijn mensen die hele boeken vol schrijven met grappige, opmerkelijke dan wel saillante uitspraken van kinderen. Een keer zijn we met de 'Rijndam' onderweg naar Nederland voor verlof. Er is een priester aan boord, die 's morgens in een van de recreatiezalen de mis opdraagt.



Onze dochter — toen zeven — maakte er iedere ochtend een gewoonte van om vroeg op te staan en in haar eentje naar de mis te gaan. Op een ochtend loopt mijn vrouw mij te zoeken en vraagt aan haar dochter: 'Weet jij waar pappa is?' Waarop prompt als antwoord komt: 'Die zit te kaarten in de kerk'.

KOEKJE

Een koekje van eigen deeg kreeg een gezagvoerder van de 'Fossarina', die namens alle opvarenden de goede wensen t.g.v. de jaarwisseling in dichtvorm aan kantoor zond. Antwoord op zijn verzoek om informatie omtrent aflossing kreeg hij namelijk — via de TOR — ook in dichtvorm, als volgt: 'Wij hebben tevergeefs getracht, gepast, gepuzzeld, nagedacht, u in de zomer te vrijwaren van 't lange adem schuitje varen. Maar vrijheid in de zomertijd, de roep om continuïteit, en daarbij letten op de centen, dat is een drietal componenten waaruit wij allen tot op heden geen eenheid kunnen smeden. Alleen nog onvoorziene zaken zouden het mogelijk kunnen maken alsnog uzelf en uw gelieven met een vakantie te gerieven. U kijkt nu uiteraard wat sip maar wij vertrouwen op begrip en wensen allen tot besluit: 'gezond en wel het jaartje uit, en voor een ieder met gezin: heel veel geluk, een goed begin'.