

# SCHEEP



# TECHNIEK

22e jaargang  
nummer 8  
april 1983



# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 9.09

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweëntwintigste jaargang, nummer 8  
april 1983

Redactie  
R. Kleijn, W. N. Wouters  
010-696126

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

Druk  
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

## IN DIT NUMMER

Sectie Vlootpersoneel	4
OR	5
Impressies van een proeftocht	8
Een dagje te gast bij Shipping Operations	11
Schoonschip	13
Personalía	14
Trekking kerstpuzzel	16

## Mutaties Directie 'Koninklijke'

De Raad van Commissarissen en de directie van de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij maken bekend dat de heer A. P. J. Bénard wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zijn functie van directeur der Vennootschap op 30 juni 1983 zal neerleggen. De heer Bénard werd in 1971 tot directeur der Vennootschap benoemd.

Het is de bedoeling van de Raad van Commissarissen aan de algemene vergadering van aandeelhouders der Vennootschap, die op 19 mei 1983 zal worden gehouden, voor te stellen de heer Bénard met ingang van 1 juli 1983 tot Commissaris der Vennootschap te benoemen.

Voorts ligt het in de bedoeling aan die vergadering voor te stellen ir. H. de Ruiter met ingang van 1 juli 1983 tot directeur der Vennootschap te benoemen.

De heer De Ruiter is thans Regionaal Coördinator Europa, lid van de Raad van Beheer van Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. en voorzitter van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V. Het ligt in de bedoeling de heer De Ruiter, na zijn benoeming tot directeur der Vennootschap, te benoemen tot lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum N.V. en tot Managing Director van The Shell Petroleum Company Limited, en daarmee tot Groepsdirecteur, eveneens met ingang van 1 juli 1983.



Ir. H. de Ruiter

## Repatriërend Nederlands vlootpersoneel

Ten einde een regelmatige up-to-date verwerking in ons computersysteem te verkrijgen verzoeken wij de repatriërende Nederlandse vlootpersoneelsleden en echtgenotes – bij ommekomst in Nederland – dit te melden bij DFP/113 (receptie), telefoon 010-696124 of 696156. Indien in een groep wordt gereisd zal het aanwijzen van een contactpersoon deze melding vereenvoudigen.

Op vrijdag 6 mei a.s. zal om 16.00 uur in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw in Rotterdam voor vlootmedewerkers die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten, een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen de scheidenden persoonlijk de hand te drukken zijn daarbij van harte welkom.

### Afscheid wordt genomen van:

Gezagvoerders F. Klaassen, A. J. de Ronde, D. Rijk en C. Wolse  
Hoofdwerktuigkundigen D. Gooris, H. de Jong, Joost de Jong, C. Pietersen, C. L. H. Stocking Korzen en J. E. Weidema  
Hoofdvoeding H. Scharloo  
Hoofdbediende G. J. Vrielenk

## Bij de voorplaat

De Shell-vlag wordt gehesen, na de 'Caurica' maakt nu ook de 'Cardissa' deel uit van de vloot van Shell Tankers B.V.

## Mededeling

Op 8 maart 1983 is de heer R. G. Louwe, arts (ex Qatar) in dienst getreden van onze maatschappij. Hij zal onze huidige medisch adviseur, de heer J. W. Boesaart, arts, opvolgen na diens pensionering per 1 mei 1983.

## Mededelingen Bestuur Sociaal Medisch Steunfonds

### Eigen bijdrage van verplicht verzekerden van f 2,50 per voorgeschreven medicijn.

Vanaf 1 februari 1983 dient iedere verzekerde bij een algemeen ziekenfonds een eigen bijdrage van f 2,50 per voorgeschreven medicijn te betalen, zulks met een maximum van f 125,— per jaar. Voor het bijhouden van de betalingen van deze eigen bijdragen is door de ziekenfondsen aan hun leden een z.g. Blauwe Kaart\* toegezonden. De leden van het S.M.S. die tevens lid van een ziekenfonds zijn kunnen voor zover de door hen betaalde eigen bijdragen een bedrag van f 25,— per jaar te boven gaan een beroep op het Fonds doen voor een tegemoetkoming in de door hen uit dien hoofde betaalde bedragen. Een zodanig beroep op het Fonds kan uitsluitend worden gedaan:  
a. door indiening van een fotocopy van het bewijs van vrijwaring dat door het ziekenfonds verstrekt wordt bij inlevering van een volledig afgestempelde Blauwe Kaart\*;

b. door inlevering in begin 1984 – in ieder geval voor 1 juli 1984 – van de Blauwe Kaart\* indien op deze kaart meer dan 10 vakjes zijn afgestempeld.

\* Zeevarenden die lid zijn van het AZVZ ontvangen geen Blauwe Kaart. Zij kunnen echter gebruik maken van de kwitanties die zij ontvangen bij betaling van de eigen bijdrage. Zie ook artikel 'Eigen bijdrage geneesmiddelen' op pagina 2 van het februarinummer van 'Schip en Ka'.

### Alternatieve geneeswijzen

Het Bestuur van het S.M.S. vestigt er de aandacht van zijn leden op dat het, teneinde teleurstelling te voorkomen, dringend gewenst is om – alvorens men tot het ondergaan van een alternatieve therapie besluit – schriftelijk bij het Fonds te informeren of voor een tegemoetkoming in de kosten van de behandeling in kwestie een beroep op het Fonds kan worden gedaan. In dit verband wijst het Bestuur erop, dat het – na ingewonnen medisch advies – heeft besloten dat kosten verbonden aan chelation- en celtherapieën niet voor een dergelijke vergoeding in aanmerking komen.

### Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

#### LEDENRAADS-VERGADERING S.M.S.

Op woensdag 8 december 1982 vond te Rotterdam de tweede vergadering in dat jaar plaats van de ledenraad van het Sociaal Medisch Steunfonds. Hierbij kwam onder meer het volgende aan de orde:

#### Notulen vergadering van 26.5.1982

Op verzoek van Mw. Joustra (afd. Amsterdam) werd bij het punt Fraude een aanvulling in de notulen opgenomen betreffende het voornemen van de afdeling Amsterdam om voor de eerstkomende vergadering een voorstel voor te bereiden aangaande maatregelen ter bescherming van zowel fonds als leden bij onzorgvuldigheid dan wel fraude begaan door leden. Dit voorstel heeft het bestuur echter niet tijdig bereikt en kon

derhalve niet in de vergadering van 8 december aan de orde komen.

### Mededelingen

De voorzitter memoreerde in een kort woord de heer J. Middelkoop, medewerker van de administratie van het Fonds, die na een ernstige ziekte afgelopen zomer is overleden.

*Slapende verzekering* Er is vooruitgang geboekt bij de onderhandelingen over het afsluiten van de z.g. slapende verzekering en het ziet ernaar uit dat een zodanige verzekering binnen afzienbare tijd door Shell Nederland zal worden afgesloten.

*Verzekeringskamer* De pogingen van het bestuur en zijn adviseurs om de Verzekeringskamer ervan te overtuigen dat het SMS een ondersteuningsfonds is en geen verzekeringsmaatschappij, hebben niet het gewenste resultaat gehad. De verzekeringskamer heeft in deze echter nog geen formele uitspraak gedaan en genoemde pogingen worden nog voortgezet. Tegen een eventuele voor het SMS ongunstige beslissing zal bij de Raad van State in beroep worden gegaan.

De voorzitter deelde mee dat er ook contact is geweest tussen de Verzekeringskamer en het OMS en wel ten aanzien van de voor dat fonds als verzekeringsmaatschappij benodigde reserves. Het gaat hierbij om grote bedragen (vooral voor wat betreft de z.g. vergrijzingsreserve), die naar verwachting in totaal de tien miljoen gulden ruim zullen overschrijden.

*Personeelshandboeken* Reeds lang bestond de behoefte aan meer gedetailleerde informatie in de Personeelshandboeken betreffende het SMS/OMS.

Hiertoe hebben de besturen een overzicht opgesteld waarin doel en functioneren van de fondsen en de voorwaarden voor het lidmaatschap nader worden toegelicht. Dit overzicht is inmiddels via Shell Nederland naar de diverse personeelsafdelingen gezonden.

*Voorschot ziekenhuizen* Ziekenhuizen blijken tegenwoordig dikwijls te worden geconfronteerd met wanbetalers. Als gevolg hiervan wordt nogal eens bij opname 14 dagen liggeld bij

vooruitbetaling gevraagd, tenzij de betrokken ziekteverzekering zich garant stelt voor betaling. Hoewel het SMS/OMS een dergelijke garantie niet kan geven is het aan de administrateur tot nu toe gelukt in voorkomende gevallen voor SMS/OMS leden een uitzondering op genoemde regel te bewerkstelligen. In dit verband benadrukte de voorzitter het belang dat de leden hun rekeningen dan ook tijdig voldoen, daar anders de ziekenhuizen waarschijnlijk hun coulante houding zullen laten varen.

### Contributie, norm en fiscale bijtelling 1983

De voorzitter deelde mee dat voor 1983 de contributies en normen enigszins zijn verhoogd, zulks in verband met de verwachte kostenstijging. De voor het OMS geldende fiscale bijtelling geeft een sterkere stijging te zien. Dit vindt in de eerste plaats zijn oorzaak in het feit dat in 1981 de kosten hoger blijken te zijn geweest dan begroot. Dit had tot gevolg dat de voor 1981 voorlopig vastgestelde fiscale bijtelling te laag is geweest en de hieruit voortvloeiende correctie diende te worden verwerkt in de bijtelling voor 1983. Voorts heeft de verwachte kostenstijging voor 1983 en de in dit verband meer te ontvangen subsidie tot verhoging van de fiscale bijtelling geleid.

De contributie voor SMS leden, die tevens lid van een ziekenfonds zijn, blijft voor 1983 onveranderd, te weten 0,4% van het voor het fonds geldende inkomen.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1966	15.2.83	Paspoorten (PCOR)
1967	16.2.83	Haven- ontvangstfaciliteiten
1968	18.2.83	Sociale verzekeringen
1969	25.2.83	Personeelssituatie (PCOR)
1970	25.2.83	OR-overlegvergadering (PCOR)
1971	28.2.83	Koersen (PCOR)
1972	2.3.83	Aanstellingen (PCOR)
1973	2.3.83	Mutaties vlootpersoneel
1974	16.3.83	Vaarorders (PCOR)
1975	16.3.83	Kostenopgaven (PCOR)
1976	18.3.83	Havenperformance
1977	21.3.83	Groepsresultaten 1982 (PCOR)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Latirus	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	s.s. Lepton	m.s. Tagelus
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Caurica					s.s. Zaria

Op een desbetreffende vraag werd toegelicht dat dit voor leden in actieve dienst 0,4% van het pensioenbasissalaris betekent.

### Uitkeringsbeleid

Zoals uit het aan de leden reeds toegezonden Uittreksel van de Bestuursrichtlijnen 1983 blijkt, zijn er geen fundamentele wijzigingen in het uitkeringsbeleid aangebracht. Wel is de mogelijkheid voor een tegemoetkoming in vervoerskosten bij opname/ontslag ziekenhuis verruimd, is het percentage voor vergoeding bevallingskosten verhoogd en zijn bepaalde in het uittreksel genoemde maxima aan de kostenstijging aangepast. Voorts is de reiskostennorm voor leden, die ook lid zijn van een ziekenfonds verlaagd van 0,5% naar 0,3% van het voor het SMS geldende inkomen.

De voorzitter maakte van de gelegenheid gebruik om nogmaals de aandacht van de leden te vestigen op het belang om bij behandelingen die naar verwachting hoge kosten met zich mee brengen, vooraf contact met het fonds op te nemen; dit om teleurstelling voor wat betreft de mogelijkheid tot een tegemoetkoming in deze kosten te voorkomen.

### Financieel overzicht

De voorzitter deelde mee dat de sterk gestegen uitgaven – ook nu weer vooral ziekenhuiskosten – aanleiding zijn geweest om het budget voor 1982 bij te stellen.

Zij sprak echter de hoop uit dat de oproep aan de leden om hun rekeningen meer gespreid in te dienen op deze stijging van invloed is geweest en dat het eerste half jaar van 1983 een dienovereenkomstig gunstiger beeld zal geven voor wat betreft de nog over het jaar 1982 in te dienen rekeningen.

### Rondvraag

Tijdens de rondvraag bleek dat te Amsterdam enige verwarring was ontstaan omtrent de redactionele verantwoordelijkheid voor het verslag van de Ledenraadsvergadering voor de Personeelsbladen. Deze berust bij het bestuur en het verslag pleegt in overeenstemming hiermee als mededeling van het SMS te worden gepubliceerd.

Omstreeks 11.30 uur sloot de voorzitter de vergadering, de hoop uitsprekend dat 1983 voor de leden en het fonds een goed jaar mag worden.

## Sectie Vlootpersoneel - DFP/1

In het maart 1983-nummer van 'Schip en Ka' plaatsten wij een organisatieschema van de sectie Vlootpersoneel, met daarin de namen en foto's van de resp. medewerkers en medewerksters. Ditmaal gaan wij wat verder in op de werkzaamheden die zij verrichten voor zover deze voor u van belang kunnen zijn in verband met informatie over reizen, tewerkstellingen, aflossingen, cursussen en dergelijke. Tevens treft u hierbij aan de telefoonnummers waaronder deze functionarissen zijn te bereiken. Zoals eerder werd gepubliceerd verzoeken wij u informatie in te winnen op de navolgende tijden:

*op werkdagen tussen 09.00 en 12.00 uur en van 14.00 tot 16.30 uur.*

Deze tijd houdt verband met de uren waarop het on-line computersysteem beschikbaar is om er de voor u van belang zijnde informatie aan te ontlenen. Teneinde ook van uw kant deze sectie zo efficiënt mogelijk te laten functioneren wordt u vriendelijk verzocht alleen die functionarissen te bellen die de voor u van belang zijnde informatie kunnen geven.

tel.nummer. 010 - 69 . . . .

### DFP/1

*Th. G. A. Westerveld*  
Hoofd Vlootpersoneel 61 33

### DFP/11

*J. C. Aartsen*  
Hoofd Formatie 61 48

### DFP/13

*J. W. Nieuwerf*  
PLA werkgroep 63 11

### DFP/111 Formatie Nederlands Vlootpersoneel

*A. van der Graaf*  
Tewerkstelling/aflossing, cursussen:  
gezagvoerders, 1e stuurlieden,  
hoofdwerktuigkundigen  
en 2e werktuigkundigen 61 34

*B. C. Knoester*  
Tewerkstelling/aflossing, cursussen:  
2e, 3e,  
4e stuurlieden, 3e, 4e, 5e  
werktuigkundigen,  
SGO'ers in deze rangen en  
wachtassistenten,  
recruterende niet-bursalen in  
bovennoemde  
rang, studieverloven 61 36

*J. A. M. Lindeman*  
Tewerkstelling/aflossing: radio-  
officieren, stagiairs (alle zaken) 61 40

### H. Verhoef

Tewerkstelling/aflossing  
scheepsgezellen,  
recruterende en opleiding, 61 53  
monsteringen

### Mw. M. P. Beugelink

Administratie formatie, administratie  
en informatie recruterende bursalen,  
administratie cursussen 61 55

### Mw. E. C. Dias

Administratie formatie, administratie  
stagiairs, takenboeken 61 35

### DFP/112 Formatie Buitenlands Vlootpersoneel

*J. L. P. van der Wiel*  
Hoofd buitenlandse 61 49  
scheepsgezellen, consignatie

dienst, passages buitenlandse  
vlootpersoneel

### H. Selser

Tewerkstelling/aflossing: Chinezen  
Indonesiërs, Filipinos 61 51

### P. W. J. Hageraats

Tewerkstelling/aflossing:  
Spanjaarden 61 50

### DFP/113 Passages en Services

#### Mw. J. Kalkman - Binnekamp

Passages walpersoneel,  
scheepsbewegingen (DFP/115)  
receptie, informatie reizen,  
vertrek en aankomstdata, 61 56  
kantoorbezoek

#### Mw. H. P. J. Kosten

Receptie, informatie reizen, vertrek 61 24  
en aankomstdata, kantoorbezoek,  
uitvoering monsteringen

#### P. W. J. Hageraats

Passages Nederlands  
vlootpersoneel. Voor informatie  
hierover kan worden gebeld met de 61 56/  
receptie 61 24

### DFP/114 Kontakten Hogere Zeevaartscholen, Walplaatsingen, Hypotheek

#### M. Pronk

61 39

Voor informatie over aankomst schepen  
gelieve u de daarvoor bestemde  
nummers te bellen zoals vermeld op  
pagina 3 van 'Schip en Ka'.

# Verslag

## O.R.-OV-vergaderingen

- De verwachting voor 1983 is zeker niet rooskleuriger dan die voor 1982 was.
- Alle Nederlandse scheepsgezellen worden voortaan gekeurd door de eigen Medische Dienst.
- Tijdelijk varen in lagere rang, te beginnen met enkele 2e werktuigkundigen en in een later stadium ook 1<sup>e</sup> stuurlieden
- O.R.-reglement goedgekeurd.

Tijdens de retraite van de O.R. in de week van 21-25 februari vond, ter afsluiting, een O.R.- en een Overleg-Vergadering plaats, waarbij – en dat is maar één keer per jaar – nu eens alle O.R.-leden aanwezig waren. De bestuurder van onze maatschappij, tijdens de overlegvergadering voorzitter, verzocht de aanwezigen allereerst een ogenblik stilte in acht te nemen ter nagedachtenis aan het noodlottig verscheiden van O.R.-lid Henk Groenendijk. Na opening der vergadering kreeg de bestuurder bij monde van de nieuwe voorzitter van de ondernemingsraad, Wouter Kalkman, te horen hoe de commissies en functies waren verdeeld, tevens dat tot nieuwe secretaris van de O.R. voor de duur van één jaar was gekozen Chris de Goeij, die zijn tijd zal verdelen tussen het leiding blijven geven aan de Documentatie en Correspondentie en het O.R.-secretariaat. Echter, er zal voor worden gezorgd dat altijd iemand bereikbaar is op het secretariaat, kamer 5.08.

### Slechte vrachtenmarkt

De malaise in de tankvaart duurt, zo deelde de bestuurder mede, onverminderd voort. Er kan zelfs van een verslechtering worden gesproken in zoverre dat niet alleen voor ULCC's, VLCC's en Long Range-tankers weinig emplot is, doch dat de malaise in toenemende mate doordringt in de Medium Range en General Purpose-klassen. Ter illustratie: na oplevering moest de gloednieuwe 'Caurica' ruim een maand op orders wachten. Bij een tonnage-overschot op de wereld van zo'n 180 miljoen ton van de

310 beschikbare, mag voor 1983 daarom zeker geen verbetering worden verwacht.

### Keuring in eigen huis

Reeds lang was er de wens om alle Nederlandse scheepsgezellen alle verplichte medische keuringen te doen ondergaan bij de eigen Medische Dienst in plaats van elders. Met de geleidelijke reductie in het personeelsbestand begint dit, wat de hoeveelheid hieraan verbonden werkzaamheden voor onze Medische Dienst betreft, nu mogelijk te worden. Daarom zal geleidelijk, in de loop van 1983, deze keuring net als voor officieren in eigen huis geschieden.

### Spaanse scheepsgezellen

Sprekend over de daling in het personeelsbestand drong de O.R. aan op meer informatie omtrent het bestand aan Spaanse scheepsgezellen. Er gaan namelijk hardnekkige geruchten, dat deze categorie medewerkers allen in de loop van dit jaar gaat verdwijnen. Ofschoon noch O.R. noch bestuurder zich normaliter inlaten met geruchten, was de bestuurder bereid te stellen dat deze bewering van alle grond ontbloeit is. Natuurlijk, bij een personeelsreductie is het onvermijdelijk dat geleidelijk aan minder mensen in dienst zijn. Dit geldt niet alleen voor Nederlandse officieren, maar ook voor scheepsgezellen, ook Spaanse. Maar van een spoedig einde aan de periode dat Spaanse scheepsgezellen in onze dienst zijn, is op dit moment geen sprake.

### Varen in lagere rang

Diezelfde personeelsreductie, voor een groot deel mogelijk geworden door overplaatsing naar andere Shell-maatschappijen, heeft ertoe geleid dat de verdeling over de rangen niet ideaal is. Gevoegd daarbij de verschuiving in het studieverlof naar lagere rangen, met name van 2e naar 3e werktuigkundigen, leidt dat ertoe dat in de rangen van 3e werktuigkundigen en 2e stuurlieden tijdelijk een tekort is ontstaan terwijl er ruim voldoende 2e werktuigkundigen en 1e stuurlieden zijn. Dit maakt het onvermijdelijk dat op tijdelijke basis wel eens dienst in een

lagere dan de permanente rang zal moeten worden gedaan. Het eerst wordt dit verwacht voor 2e werktuigkundigen. Uit de 20 laatst aangestelde 2e werktuigkundigen moet dan een keus worden gedaan om, bij toerbeurt, als 3e dienst te doen. Echter, met behoud van alle emolumenten, dus beslist geen financieel nadelige gevolgen voor hen. Deze op zichzelf te betreffen maatregel zal zodanig worden toegepast, dat niet steeds dezelfde man in een lagere rang moet dienstdoen. Verdelen van de last dus, zo eerlijk mogelijk en zoveel mogelijk te beginnen bij de laatst aangestelden. Bovendien zullen alle betrokkenen er schriftelijk van op de hoogte worden gesteld, dat deze maatregel voor hen van toepassing kan zijn.

### O.R.-reglement

Zoals ook onder 'Retraite' gesteld, is het O.R.-reglement in zijn definitieve vorm nu officieel door de raad aangenomen. Aangezien ook de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij na de aanpassing waarover in vorige verslagen al is geschreven, haar goedkeuring eraan heeft gehecht, is deze zaak nu rond.

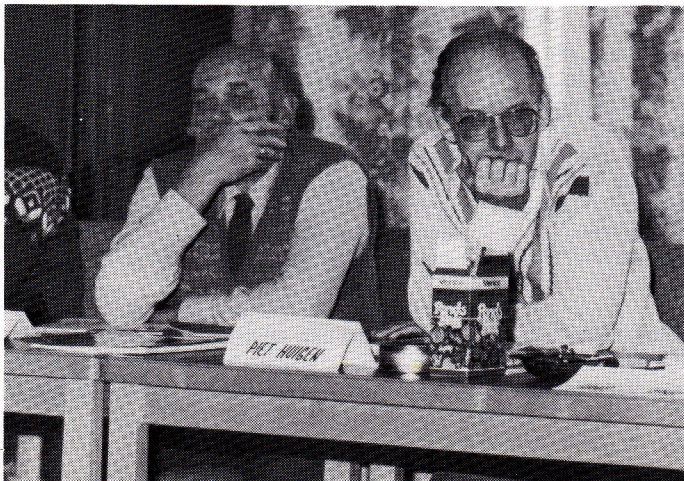
### De retraite

Vroeger was een retraite voorbehouden aan geestelijken die zich een aantal dagen in een klooster afzonderden om daarna, naar men hoopte, gelouterd terug te komen. Maar het woord retraite heeft een veel ruimere betekenis gekregen. Het is nu meer een periode van bezinning, van het nagaan van vragen als: Waar staan we, doen we het goed, wat zou beter kunnen? En dat niet alleen voor geestelijken, maar voor elke groep die zich een bepaalde taak heeft gesteld, een zekere functie moet verrichten. Zo'n groep kan dan bestaan uit medewerkers van een afdeling, uit een groep klasse-voetballers, uit een directieteam, maar ook uit een ondernemingsraad.

Onze O.R., met nu een vol jaar gezamenlijk werken aan haar taak achter de rug, had voor de retraite van 21 tot en met 25 februari jl. toevlucht gevonden in 'Victoria', een complex gebouwen, vrij geïsoleerd van de buitenwereld, in de bossen bij Hoenderloo. Niet dat daarmee een vergelijking met vroegere, retraiterende geestelijken geheel opging, want die brachten hun dagen niet alleen in bezinning maar ook in gebed door. Wel een toevlucht in zoverre, dat de complete raad (slechts één O.R.-lid was enkele dagen wegens ziekte afwezig) nu ongestoord bleef. Niet even een prik halen of monstern, omdat de boot nog gehaald moest worden. Geen pottekijkers, geen onnodig contact met de buitenwereld, zelfs geen verslaggever. Behalve dan de eerste dag en laatste dag.

### Begeleiding

Om dat geheel in goede banen te leiden, waren er twee begeleiders van Shell's opleidingscentrum, het R.O.C. Hun



opdracht was de 23 O.R.-leden te helpen bij, laten we maar zeggen, het zelfonderzoek. Ook om hen op de ziel te geven als ze verslapten, ook om hen bij te schaven in wetenschappelijke vergadertechniek, enz. Kortom, hen elke dag weer, van direct na het ontbijt tot tegen tien 's avonds, waar te laten leveren voor het aan zo'n retraite bestede geld. Welnu, het programma was niet mis. Het begon echter met een korte O.R.-vergadering van een kwartier, waarin het voorlopige reglement door de nu vrijwel complete raad (nieuw O.R.-lid Max Kumentas was ook aanwezig) werd goedgekeurd, bij twee onthoudingen in Groep A. Nodig voor officiële goedkeuring was een 2/3 meerderheid uit elke kiesgroep, dus dat werd wel zeer ruim gehaald.

Onmiddellijk daarna begon men aan het zelfonderzoek: wat was in het afgelopen jaar bevorderlijk geweest voor het functioneren van de O.R. en wat nadelig? Uw verslaggever werd enigszins wit om de neus bij het zien van de reacties die zij tevoren, op basis van een door de begeleiders opgestelde vragenlijst, hadden ingezonden en die nu in grote letters op van die flapborden waren verzameld. Een lijst van 'zonden' (om die geestelijke toer nog even door te zetten), grote en kleine.

#### Open gesprek

Op de eerste dag kwam, 's middags, het volledige directieteam om vrijuit met de leden van de raad van gedachten te wisselen. Géén notulen, géén verslag, was de opdracht, want niemand mocht zich geremd voelen door de wetenschap dat zijn woorden op papier zouden komen.

Wij zullen dus moeten volstaan met te melden, dat het een zeer open gesprek was. Een gesprek, waarbij duidelijk naar voren kwam dat de toekomst voor de tankvaart er momenteel beslist niet beter op is geworden dan in 1982. Het meest betreuwenswaardige daarbij is, dat de malaise, d.w.z. het tonnageoverschot, nu niet meer beperkt is tot de ULCC en VLCC's, maar zich ook uitbreidt tot de middelgrote en general purpose tankers.

#### Het kan altijd beter

Nog voor op de laatste dag de overlegvergadering met de bestuurder en het hoofd van de afdeling Personeel, Cor van Dalen, plaatsvond, was er in de vroege morgenuren een zgn. evaluatie. In kleine groepen werd nagegaan in hoeverre de retraite aan het doel had beantwoord, waarover daarna zonder verdere discussie werd gerapporteerd. Veel lof, maar ook kritiek. Dat laatste heb je natuurlijk als je na een week samenzijn frank en vrij je mening mag en durft te uiten. De kritiek sloeg met name op de grote hoeveelheid tijd die toch weer moest worden besteed aan de verkiezingen, de samenstelling van de commissies e.d., waardoor training in vergadertechniek eigenlijk beperkt bleef tot één dag. Ook de uitgebreide videoapparatuur die in zo'n retraite-accommodatie beschikbaar is, was nauwelijks gebruikt. En juist zelf zien – op het beeldscherm – waar je als deelnemer aan een vergadering faalt in



het overbrengen van je standpunt, faalt in het toch niet goed luisteren naar anderen e.d., had kunnen bijdragen tot groter nut. Ook de opmerking dat de begeleiders best wat krachtiger hadden mogen optreden en meer activiteit hadden kunnen ontplooiën, werd door meerdere evaluatiegroepen naar voren gebracht.

Met het goede voornemen hier bij de retraite volgend jaar extra aandacht aan te besteden, werd deze retraite besloten.

## O.R.-allerlei

Tot de vergadersessie in april wordt de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gevormd door:

Wouter Kalkman – voorzitter  
Chris de Goeij - secretaris  
Jillis van Duuren  
Hans van der Schee.

Vanwege te veel 'overlappenden' is besloten de Commissie Werkoverleg op te heffen en haar taak onder te brengen in die van de Commissie Moderne Bedrijfsvoering.

Woorden van dank werden door de bestuurder gericht aan Piet Huigen en Wouter Kalkman, voor het door hen verrichte werk als respectievelijk voorzitter en secretaris van de raad in het afgelopen jaar.

Afgesproken met de Federatie is, dat een van hun vertegenwoordigers op de 'Flammulina' een reis meemaakt om zich ter plaatse te kunnen overtuigen van de werkwijze van het SGO-project. Ook fleet manager Fred Busker zal een korte periode aan boord meevaren, gedeeltelijk samenvallend met de reis van de F.W.Z.-vertegenwoordiger, de heer P.L. Trommel.

Tot de volgende vergadersessie (21-22 april) zijn Jaap van der Pas en Frank

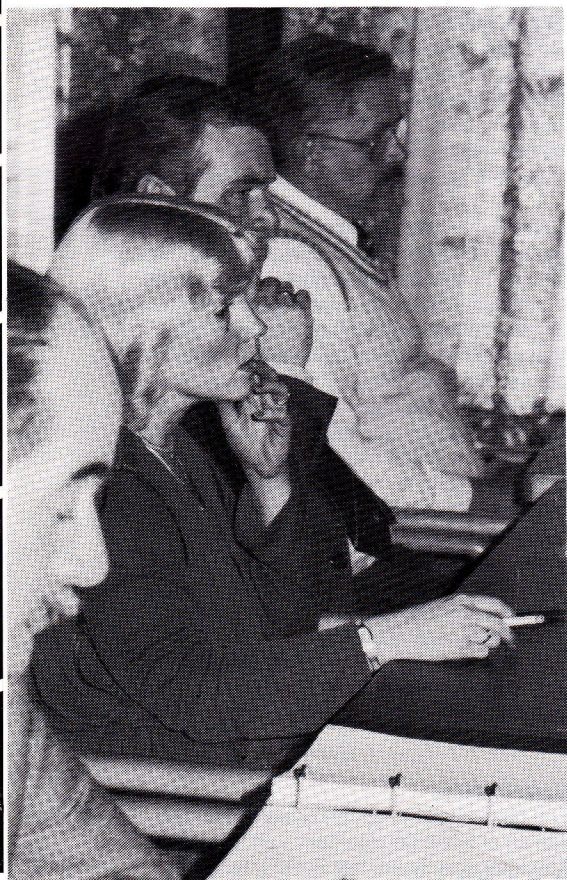
Vergroesen resp. plv. voorzitter en secretaris van de O.R. Voor dezelfde periode zijn deze O.R.-leden in dezelfde functie benoemd in de Commissie Vloot-Aangelegenheden.

De eerste 'Workshop' Moderne Bedrijfsvoering is in februari gehouden. In maart zal de tweede plaatsvinden. Pas na de derde 'Workshop' mogen voorzichtige conclusies worden getrokken, aldus de bestuurder. In ieder geval houdt de maatschappij rekening met de O.R.-aanbeveling om ook 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen, alsmede enige kantoorfunctionarissen te laten deelnemen.

Wanneer in het kader van 'continuïteit' collega's zgn. 'aflos'-reizen maken, waarvan er twee in één dienstperiode kunnen vallen, geldt een speciale regeling voor de soms noodzakelijke wachttijd van enkele dagen in Nederland. Op verzoek van de O.R. zal hieraan ruimere bekendheid worden gegeven.

Op de agenda voor de vergadersessie in april prijken de punten: goedkeuring jaarverslag OR-STBV-1982 procedure verkiezing commissarissen dienstreizen USA medische terugblik 1982.

Voor de juni-vergaderingen staan op de agenda punten als sociaal en financieel jaarverslag 1982 en positie O.R.-leden.





Tijdens de retraite van de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. in de laatste week van februari 1983 zijn de hiernavolgende functies en commissies gekozen. (De \* verwijst naar een toelichting verderop in deze mededeling.)

#### Secretariaat

Functie	Naam	Zittingsduur*
Voorzitter	W. Kalkman	1 jaar
Plv. voorzitter	J. H. S. van der Pas	2 maanden
Secretaris	C. M. A. de Goeij	1 jaar
Plv. secretaris	F. A. M. Vergroesen	2 maanden

#### Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA)

Voorzitter	W. Kalkman	1 jaar
Secretaris	C. M. A. de Goeij	1 jaar
Wal-lid	J. van Duuren	1 jaar
Vloot-lid	J. van der Schee	2 maanden

#### Commissie Vloot-Aangelegenheden (CVA)

Voorzitter	J. H. S. van der Pas	2 maanden
Secretaris	F. A. M. Vergroesen	2 maanden
Leden	alle OR-leden kiesgroepen A en B *	

#### Commissie Wal-Aangelegenheden (CWA)

Voorzitter	J. van Duuren	1 jaar
Secretaris	mw. E. M. Koot	1 jaar
Leden	alle OR-leden kiesgroep C	

#### Centrale Ondernemingsraad (COR)

1e Lid	W. Kalkman	) 1 jaar
2e Lid	P. J. Huigen	
3e Lid	J. B. M. Ouwens	
Plv. 1e lid	C. M. A. de Goeij	) 1 jaar
Plv. 2e lid	S. Neeleman	
Plv. 3e lid	R. W. Overdijkink	

#### Commissie Financieel en Economisch Beleid (CFEB)

Voorzitter	J. A. van Kesteren	) 1 jaar
Secretaris	F. A. M. Vergroesen	
Functioneel* lid	W. Kalkman	
Lid	J. van Duuren	
Lid	J. de Jong	
Lid	R. Jousma	
Lid	J. H. S. van der Pas	

#### Commissie Functie Classificatie (wal)\* (CFC)

Voorzitter	Mw. E. M. Koot	) 1 jaar
Functioneel lid	C. M. A. de Goeij	
Lid	P. J. Huigen	

#### Commissie Sociaal Beleid (CSB)

Voorzitter	C. M. A. de Goeij	) 1 jaar
Secretaris	Mw. E. M. Koot	
Lid	W. W. Huygen	
Lid	R. Jousma	
Lid	J. A. van Kesteren	
Lid	J. van der Schee	
Lid	R. P. L. Verhoeve	
Plv. lid	H. N. Dekker	
Plv. lid	M. Kumentas	
Plv. lid	R. W. Overdijkink	
Plv. lid	A. Vrolijk	
Plv. lid	J. H. S. van der Pas	
Plv. lid	F. A. W. Vergroesen	
Plv. lid	A. H. van Haaften	
Plv. lid	J. R. Alsma	
Plv. lid	W. Kalkman	

#### Commissie Reglement Aangelegenheden (CRA)

Voorzitter	J. H. S. van der Pas	) 1 jaar
Secretaris	P. J. Huigen	
Functioneel lid	C. M. A. de Goeij	
Lid	W. W. Huygen	
Lid	E. S. Petrusma	
Lid	R. P. L. Verhoeve	
Lid	A. Vrolijk	

#### Commissie Moderne Bedrijfsvoering (CMB)

Voorzitter	J. R. Alsma	) 1 jaar
Secretaris	Mw. E. M. Koot	
Functioneel lid	W. Kalkman	
Lid	A. H. van Haaften	
Lid	J. A. van Kesteren	
Lid	J. van der Schee	
Lid	A. Vrolijk	

#### Commissie Pensioen Aangelegenheden (CPA)

Voorzitter	J. B. M. Ouwens	) 1 jaar
Secretaris	J. B. M. Ouwens	
Functioneel lid	W. Kalkman	
Lid	J. de Jong	
Lid	R. Jousma	
Lid	S. Neeleman	

#### Toelichting

Zittingsduur:	
1 jaar	= Van COR-retraite maart 1983 tot COR-retraite 1984 ( $\pm$ 12 maanden).
2 maanden	= Van vergadersessie tot en met de volgende vergadersessie ( $\pm$ 2 maanden). Een vergadersessie is twee vergaderdagen, waarin een overlegvergadering wordt gevolgd door een OR-vergadering die weer wordt afgesloten met een tweede overlegvergadering.
Kiesgroep 'A'	= Kapiteins en officieren.
Kiesgroep 'B'	= Scheepsgezellen.
Kiesgroep 'C'	= Walpersoneel.
Functioneel	= Vast lid van het secretariaat.

#### Commissie Functie Classificatie

=	Deze commissie behandelt alléén kwesties aangaande functieclassificatie walpersoneel.
---	---

Van 8 t/m 10 maart jl vond de proeftocht van het m.s. 'Cardissa' plaats. Drie dagen die voor velen spanning inhielden. Immers, het ging erom alle machines, apparaten, systemen in de praktijk te beproeven, onder allerlei tevoren vastgestelde condities. Vandaar dat technici van vele leveranciers meevoeren. Natuurlijk ook experts van de bouwwerf in Heusden, van het Londense kantoor, van ons kantoor in Rotterdam. Verder inspecteurs van o.a. Lloyd's en Scheepvaartinspectie. Nagegaan moest worden of dit schip à raison van zo'n 65 miljoen harde guldens gebouwd, wel voldeed aan alle eisen. Ook 'Schip en Ka' voer mee. En of schoon het geenszins de bedoeling is noch in het vermogen van de verslaggever ligt op alle technische bijzonderheden in te gaan, treft U hieronder toch een samenvatting aan, die de lezer meer moet zien als

## Impressies van een proeftocht

Lelijk zag het schip eruit zoals het lag langs de afbouwkade in Botlek. De weersomstandigheden hadden zodanig de planning in de war gestuurd, dat van afschilderen niets meer kon komen. Resultaat: een grotendeels zwarte opbouw in plaats van wit, een zwart dek in plaats van groen. Ongetwijfeld zal dit nogal macabere uiterlijk van de 'Cardissa' enig opzien gebaard hebben toen zij in de vroege morgenuren van dinsdag 8 maart voorzichtig slaags werd gebracht in de Nieuwe Waterweg. Naast haar 'recht toe recht aan' uiterlijk was zij in deze gedaante zeker geen aantrekkelijke schoonheid voor de zich naar hun werk haastende passanten op de Maasoever. Maar het is net als met een goede sigaar, hoe oneerbiedig die vergelijking ook moge zijn: het gaat niet om het dekblad, maar om het binnengoed. Dat slaat al in de eerste plaats op de accommodatie. Ondanks dat ter bescherming tegen de vele mogelijk vuile schoenen de vloeren nog met plastic en karton waren bedekt, kon men constateren dat hier nu eens goed doordacht te werk is gegaan. Ruime hutten, elk met eigen douche/toiletruimte. Elke opvarende zonder uitzondering een dubbele kooi. Radio en TV-aansluiting in elke hut. Fraaie plafonds, zonder het oog ontsierende obstakels. Gemakkelijk zittende stoelen, prettig licht verspreidende lampen. Kortom: hutten waar men zich haast, thuis kan voelen.

Na verloop van tijd zal het aantal opvarenden van dit schip nog geen twintig gaan tellen. Maar nu, tijdens de proeftocht, zijn het er ruim honderd. Technici van talloze firma's en instanties, ook de komende opvarenden van de 'Cardissa' zijn aanwezig, grotendeels tijdelijk in dienst van de bouwwerf, die ook voor een werf-kapitein heeft gezorgd. Onze kapitein Hus voer, als toekomstig eerste gezagvoerder, uiteraard wel mee, maar op deze reis als 'passagier'. Wat beslist niet wil zeggen dat hij een makkie

*Stuurproeven*

had. Integendeel, bij alle beproevingen, bij elke test was hij aanwezig, hetgeen ons deed afvragen wanneer hij nu eigenlijk vrij had. Maar dat gold ook voor diverse anderen van de toekomstige bemanning. Goed, ter zake.

### Machine

Nadat de sleepboten eenmaal los waren, bleven zij als trouwe honden voorlopig meevaren op de Waterweg. Ondanks dat de machine (een semi-omkeerbare, enkelwerkende, 2-slag, langzaam draaiende supercharged Schelde-Sulzer dieselmotor van het kruiskoptype) al had proefgedraaid, nam men geen enkel risico. Deze motor heeft een vermogen van 7250 kW maximaal, doch bij normaal gebruik wordt op 6172 kW gedraaid. De hoofdmotor is ontworpen om zowel dieselolie als gecentrifugeerde zware brandstof te verbranden met een maximale viscositeit van 420 cSt bij 50°C. De motor is geautomatiseerd en wordt bewaakt vanuit de naast het scheepskantoor gelegen control room (onbemande machinekamer, Lloyd's-klasse UMS). Ter hoogte van Rozenburg gekomen werd eerst sloepenrol gehouden, want ruim 100 man aan boord vereist meer dan ooit zekerheid dat een ieder zijn plaats in de boten weet. Aan die boten (van het gesloten type, met automatisch in werking tredende sproeibeschermering wanneer door op het water drijvende, brandende olie zou moeten worden gevaren) hebben we al eens een apart artikel gewijd, zodat we nu hierop niet dieper zullen ingaan.

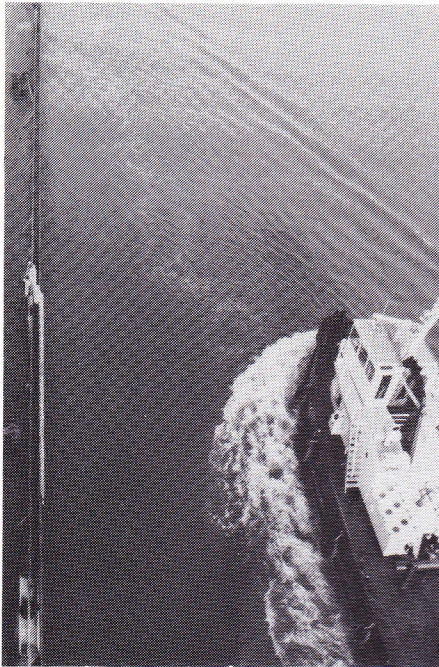
### Brug

Nauwelijks was de sloepenrol gehouden of een ieder ging aan het werk. Veel technici naar de brug en de machinekamer control room. Even buitengaats werd allereerst begonnen met kompas stellen en een aantal proeven met de motor en de schroef met

*Hydraulische kraan voor laad/losslangen met 10 ton capaciteit, spanwijdte 16 m.*







*Als een waakhond bleef een der sleepboten langs zij op de Nieuwe Waterweg.*

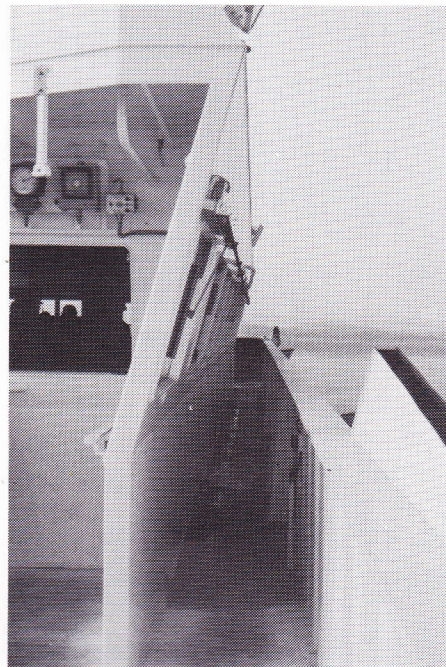
verstelbare bladen. Door de drukte op de brug – zo'n 15 man in het stuurhuis was tijdens de proefvaart zeker niet ongebruikelijk – viel niet onmiddellijk op hoe doordacht de indeling van de ruimte is. Het blijkt dat de nogal vierkant aandoende schoorsteen de enige sta in de weg is, maar voor de rest vrij uitzicht rondom. Nautisch gezien kunnen nauwelijks wensen over zijn gebleven, want beschikbaar zijn gyrokompas, magnetisch kompas, radar met ARPA, Decca, Satnav, Doppler log, RDF en VHF sets; en dit alles in de meest recente uitvoering. Wat

communicatiemogelijkheden betreft: satellietcommunicatie, radiotelefonie/telegrafie.

Nadat 's middags reeds de loods en 's avonds een vijftal technici bij de Hoek waren afgezet, voer het schip verder zee op, om een lange reeks van proeven te ondergaan. Non-stop mag je wel zeggen. Want die gingen dag en nacht door, zonder onderbreking.

#### **Proeven**

Dat begon al met stuurproeven, varen op noodgenerator, manoeuvreerproeven, een crash stop, draaicirkels met volle en langzame snelheid, leeg en geladen. Tussendoor werden ook de schuimbluskanonnen beproefd, de ballast- en ladingtanks, het ankergerie. Bij dit laatste waren we weer present, want op de bak was het beter toeven dan in de controlekamer waar wij bij de machinebeproevingen maar liefst 26 man in deze op zichzelf ruime, maar op dat moment toch wel krap aandoende ruimte aantreffen. De weergoden werkten overigens bijzonder goed mee. Weliswaar was het soms wat heilig, maar de zee was vlak, met zo nu en dan een voorzichtig doorbrekend zonnetje. Meer geluk dus dan bij de proefvaart van de 'Caurica', waar men het nu aan boord van de 'Cardissa' nog over had. Wind tot



*Gemakkelijk schoonhouden der ruiten van het stuurhuis!*

kracht 11 veroorzaakte toen ook de nodige vertragingen en problemen. Maar goed, we waren op weg naar de proef met de ankers. Het stuurboordanker viel feilloos, net als het hieuwen ervan. Ideale opstelling en bediening, zoals de betrokken scheepsgezellen ons verzekerden. Op het bakboordanker bleek een fraai gekleurd maar totaal uitgeput vogeltje z'n toevlucht te hebben gevonden na kennelijk in het heilige weer z'n positie te hebben misgepeild. Met luid geschreeuw trachtte men dit beestje te verhoeden voor een onvrijwillige val met het anker. Maar hij keek alleen maar - zielig om zich heen om daarna de schok van z'n leven te krijgen, toen het anker tenslotte echt viel. Een zucht van verlichting ging op onder de aanwezigen, waarbij in het midden bleef of dit was vanwege de perfecte werking van de ankerwinch of vanwege de geslaagde poging van onze gevederde vriend om het dek nog te bereiken.

#### **Kombuisgebeuren**

Je zou verwachten dat bij zo'n groot aantal opvarenden het door de werf van de fa. Hecke ingehuurdte civiele

*Beproeving van een der schuimkanonnen.*



*Anker- en winchgerie.*

dienstpersoneel problemen had. Niets van dit alles. Hoewel de kombuis niet is ontworpen voor zo'n massabedrijf, bleken de 6 man civiele dienst (waarvan één alleen tijdens de nachtelijke uren) er geen enkele moeite mee te hebben. Nu hadden sommigen van deze ploeg ook al tijdens de 'Caurica'-proefvaart zo'n klus geklaard, maar zoals de chef hofmeester – ex Rotterdamse Lloyd – zei: ook de lay-out van de kombuis werkt in hun voordeel. Deze lieden hebben reeds tijdens menige proefvaart in een kombuis gestaan, doch een die efficiency zo in de hand werkt als die aan boord van onze nieuwe C-klasse, troffen zij zelden aan. Dat met name de chef-hofmeester en chef-kok zelf ook jaren hebben gevaren, vermoedden wij al te oordelen naar de wijze waarop zij rekening hielden met het typische scheepsgebeuren zoals pikheet, het appeltje voor in de hut en de man die door zijn wacht buiten de vastgestelde uren de maaltijd moet nuttigen.

#### **Aan dek.**

Tijdens alle stuur-, manoeuvreer- en machinekamerbeproevingen gedurende de proefvaardagen ging het werk aan dek onverdroten door. Geen werk in de



*Dek-overzicht.*

normale zin van het woord, maar testen van leidingen, afsluiters, blusinstallaties enz. Om niet eens te spreken van de trillingsmetingen, waarvoor een speciaal team uit Londen was overgekomen. Op de bak zijn twee hydraulische windlass/winch combinaties opgesteld, die elk een trekkracht van 7 ton per 20 m/min, kunnen ontwikkelen. De meertrossen worden behandeld door 6 winches, twee voor, twee achter en één zowel voor als achter op het hoofddek, alle van het hydraulische type en met een trekkracht van 7 ton per 20 m/ minuut. Wat overigens wel opvalt als je zo over het dek loopt is, dat meer dan het gebruikelijke aantal afsluiters is opgesteld. Met andere woorden: zag je de laatste jaren bij nieuwbouw-tankers steeds minder obstakels op het dek, op dit type schip lijkt een stap terug te zijn gezet. Onjuiste opvatting, zo vertellen enkele SGO'ers: Je moet niet vergeten dat we 10 stuurboord- en 10 bakboord-tanks hebben (zijtanks 4 en 7 zijn voor ballast). Van de middentank is No. 4 nog verdeeld in drie aparte tanks en No. 7 in twee. En al die tanks kunnen apart worden behandeld. Geen kans op contaminatie dus bij vervoer van verschillende ladingen. Er lopen onderdeks géén leidingen. Het totale tankstelsel wordt van dek af bediend. En dat maakt het geheel misschien voor het oog wat gecompliceerder, maar schept wel de mogelijkheid vele diverse ladingen tegelijk te vervoeren en in de haven te behandelen.

#### **Tankstelsel**

Elke ladingtank en sloptank heeft z'n eigen, hydraulisch gedreven pomp, met een capaciteit van 210 m<sup>3</sup>/uur; ook elke ballasttank, maar daar met een capaciteit van 340 m<sup>3</sup>. De ladingleidingen kunnen met zeewater worden doorgespoeld, ook met lucht worden doorgeblazen. Zou de 'Cardissa' geheel met één soort olie zijn geladen, dan is er voldoende

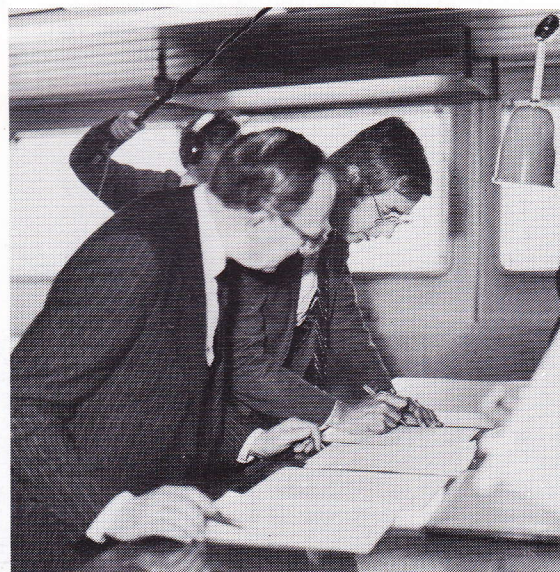


*Ankerproef.*

hydraulisch vermogen om, bij inschakeling van alle manifold-verbindingen, binnen 18 uur het schip gelost en tegelijk geballast te hebben. Elke lading- (en slop-)tank kan in ongeveer 5 uur worden leeggepompt. De totale pompcapaciteit is ongeveer 1500 m<sup>3</sup>/uur bij 13 bar. Het niveau in elke ladingtank kan ter plaatse op het hoofddek worden afgelezen. Het verwarmingssysteem is van zodanige capaciteit dat in 5 dagen in de twee tanks van 1100 m<sup>3</sup> inhoud de temperatuur van 50 naar 70°C en in de overige tanks van 50 naar 75°C kan worden opgevoerd. Het tankschoonmaakstelsel bestaat uit 8 draagbare tankwasmachines, waarmee waswater tussen 4° en 75° C kan worden geleverd.

#### **Terug naar werf**

Hoewel tijdens de derde dag van de proefvaart de proeven onverminderd doorgingen (b.v. met de purifiers, tankschoonmaakinstallatie, batterijen) werd geleidelijk het schip weer op



*Terwijl werfdirecteur Van Mourik nauwlettend toekeek tekende onze directeur op 16 maart jl. de overdrachtsdocumenten.*



*Enkele technici verlieten de eerste avond reeds het m.s. Cardissa.*

dezelfde diepgang gebracht als bij vertrek. Hoek van Holland was tegen het vallen van de avond al zichtbaar. De proeftocht zat er op en Van Duuren, de nieuwbouw-coördinator, keek niet ontevreden. Nog enkele dagen voor het bijstellen van wat niet geheel correct was gebleken, voor storen, waarna het schip kon worden toegevoegd aan onze vloot.

Een schip dat, net als de 'Caurica', een nieuwe generatie vertegenwoordigt. Tot stand gekomen na veel samenspraak met degenen die erop gaan varen. Een schip dat helemaal is aangepast aan de specifieke taak die haar wacht. Vervoer van vele soorten ladingen tegelijk en dat naar grote en kleine havens. Dankzij de herintroductie van een zgn. Miri-leiding zelfs naar havens waar niet eens langszij kan worden afgemeerd. Dus overal inzetbaar, wat ook voorop stond bij het ontwerp van het schip. Dat er veel emplooi voor dit type schepen moge zijn was dan ook de wens van al degenen die aan de bouw hebben bijgedragen.

# EEN DAGJE TE GAST BIJ SHIPPING OPERATIONS

Het is vroeg in de ochtend als de ship movement operator via de radio een bericht ontvangt dat de Shell-tanker 'Felipes' buiten de Sint Annabaai ligt. Een dag eerder was de Estimated Time of Arrival (ETA) op de telex binnengekomen met opgave van de soort lading en de scheepsgegevens. De ship movement operator had daarop ondermeer geïnformeerd naar de hoeveelheid ballastwater dat gelost moest worden, of de tanks in verband met andere lading schoongemaakt dienden te worden en wat de volgorde van lossen en laden zou zijn. Nu hij weet dat de tanker inderdaad voor de Curaçaose haven ligt, waarschuwt hij de loods, de twee sleepboten die haar binnen moeten halen, de meerploeg en de loading master. Vanaf het moment dat de tanker namelijk afgemeerd ligt aan de steiger, coördineert de loading master de verdere contacten tussen de wal en het schip.

Ondertussen is in de controlekamer van Shipping and Movements de operations meeting begonnen. Het hoofd van de scheepsplanning geeft een overzicht van het aantal schepen dat aan onze steiger ligt en welke tankers de komende 24, 48 en 72 uur verwacht worden. Tijdens de operations meeting, die 365 dagen per jaar wordt gehouden, geven ook de operationsmensen en de blending

*In 'Nos Isla', het maandelijks uitgegeven blad voor het personeel van de diverse Shell-maatschappijen op Curaçao, kwamen we onlangs een verhaal tegen, genaamd 'Tussen Wal en Schip' – een dagje te gast bij Shipping Operations'. Nu hebben scheepvaart aangelegenheden altijd onze speciale interesse en als we dan ook nog een foto van onze 'Felipes' zien afgedrukt dan wordt de nieuwsgierigheid nog meer gewekt. Dank zij de welwillendheid van de redactie van 'Nos Isla' hebben wij het verslagje voor 'Schip en Ka' mogen overnemen, waarvoor wij onze Curaçaose collega's zeer erkentelijk zijn.*

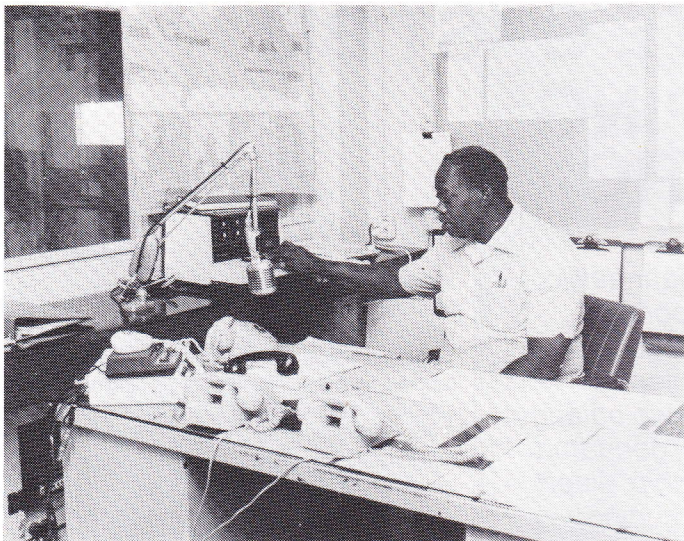
*De 'Felipes' wordt de haven binnengebracht.*

assistent een overzicht van hun produktenstroom. Ter sprake komt vanmorgen ook dat de 'FELIPES' na het lossen van zoetwater uit Panama voor de fabriek, verhaald moet worden van steiger 8 naar de witte (produkten) steiger 4 voor het laden van nieuwe cargo. Het is nu de taak van de loading master om dit gegeven toe te voegen aan de uitgebreide waslijst, die hij aan boord door moet nemen met de eerste stuurman van de 'FELIPES'. Een impressie van een gewone dag bij Division Shipping & Movements, sectie Shipping Operations. De splitsing Shipping Operations en Oil Movements Operations binnen SM werd begin januari 1982 om organisatorische redenen formeel doorgevoerd. Aan het hoofd van Shipping Operations staat Hette van Popta, die tot zijn overplaatsing naar SCNV eerste stuurman was bij Shell Tankers Rotterdam.

## BERTHING MASTER

Als de tanker binnenvaart assisteert de berthing master de loods via de radio, om het schip in een goede positie te manoeuvreren. Hij coördineert het werk van de meerploeg en koppelt de schepen aan en af. Verder coördineert hij het schoonmaken en onderhoud van de





Ship Movement Operator James tijdens zijn werkzaamheden

## STUWPLAN

De eerste stuurman en de loading master maken elk een stuwplan, die na nauw overleg in elkaar geschoven worden. De factoren die het stuwplan van de eerste stuurman bepalen zijn ondermeer de lading, die uit verschillende produkten kan bestaan, de leiding van het systeem en de beschikbare tankruimte. Hij moet ook rekening houden met de verschillende loshavens, de diepgangrestricties, trimreasons en de stress-beperkingen. Bij het opstellen van het stuwplan houdt de loading master rekening met het contract, de laadsnelheid die in hetzelfde contract is vastgelegd en de 'line-up planning' d.w.z. het op efficiënte wijze afhandelen van de tanker met behulp van het in-line blending systeem. De produktencomponenten worden dan in de laadleiding naar het schip vermengd volgens de gewenste specificatie. De loading master moet rekening houden met het feit dat meerdere schepen soms dezelfde produkten moeten laden. Hij moet er ook voor zorgen dat de Form 19, een gemeenschappelijk document van planning en registratie, degelijk wordt ingevuld. Het is tevens van belang dat de loading master, zolang het schip aan onze steigers ligt, steeds voeling houdt met de dienstdoende wachtchef.

Het is tenslotte ook de taak van de loading master om er op toe te zien dat de steigers altijd operationeel en schoon zijn, zodat een tanker bij aankomst altijd snel en efficiënt afgehandeld kan worden.

steiger en het algehele waterfront. Op de steiger draagt de jetty operator zorg voor een optimale veiligheid. Hij zit ook in de meerploeg en helpt met het aan- en afkoppelen van de slangen. Hij assisteert bij het oplijnen van de steiger, dat gedeeltelijk automatisch en gedeeltelijk manueel verloopt. Bij het laden en lossen van een schip zijn 6 à 7 mensen van een meerploeg in de weer.

## WATERFRONT

Per maand doen gemiddeld 52 tankers aan bij de SM-steigers voor het laden en lossen. Maandelijks wordt vanaf de steigers van Emmastad ongeveer 1.200.000 ton aan produkten verscheept. De meeste schepen laden per keer gemiddeld vier verschillende produkten. Het is daarom ook van groot belang dat de totale haventijd zo klein mogelijk blijft. Als eerste stuurman heb ik zelf natuurlijk veel contact gehad met de mensen aan de wal, dus weet ik wat er zowel aan

boord als aan de wal mis kan gaan. Het motiveren en goed begeleiden van de 74 waterfrontmedewerkers is daarom ook mijn belangrijkste taak', aldus de heer Van Popta.

## LOADING MASTER

De werkzaamheden van de loading master zijn omvangrijk. In nauw overleg met de eerste stuurman neemt hij de lading door en de volgorde en snelheid waarmee geladen zal moeten worden. Even belangrijk is de veiligheid aan boord bij het laden en lossen, het invullen en controleren van de scheeps- en ladingpapieren, de contacten met CN/12 oil accounts en met de sectie Oil Movements Operations van SM. Ook PL wordt ingeschakeld in verband met het testen van de verschillende produkten. De lading is gereed als het schip bijgekomen is. De maximale tankruimte wordt worden bijgestuurd als uit analyses van het laboratorium mocht blijken, dat betreffende produkten niet op specificatie zijn.

loading Master Arrindell spreekt de lading met de eerste stuurman van de 'Felipes', v.l.n.r. de heren Mol, van Popta - hoofd Shipping Operations - en Arrindell.



Met de post voor uw collega's bent u een goede binnenkomer' aan boord!

# SCHOON SCHIP

## Zeldzame gebeurtenis

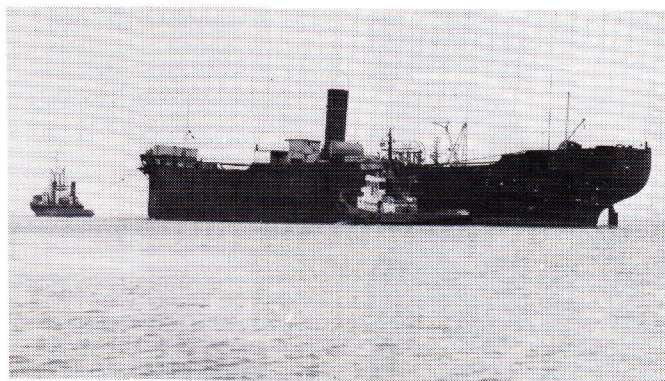
Gedurende de derde week van maart jl. was het een komen en gaan van Shell-schepen in de Rotterdamse haven. Behalve een aantal buitenlandse Groepschepen arriveerde op 14 maart de 'Lepton'. Op de 16e verscheen de 'Ondina' voor de haven, een dag later gevolgd door de 'Fossarina'. Weer een dag later kwam de 'Vitrea' en als hekkeluiters meerde de 'Kylix' die week in een der petroleumhavens af. Binnen één week vijf van onze schepen in Rotterdam, dat is een zeldzame gebeurtenis! Vele opvarenden waren zodoende in de gelegenheid hun toegenegenen weer eens in de armen te sluiten.

## Handelen naar goed zeemanschap

Bijna alle hoop opgegeven en toch nog gered. Dit lasen wij in een bedankbrief van een Nederlandse employé van Petroleum Development Oman in Mina al Fahal aan de gezagvoerder en bemanning van de 'Latia'. 'U en uw bemanning wil ik heel erg bedanken voor uw assistentie, op 12 februari jl., waardoor het mogelijk was mij te redden van mijn omgeslagen catamaran. Mijn boot was door een harde, vlaggerige wind niet in staat overstag te gaan of te gijpen, raakte daardoor steeds verder van de kust en sloeg voorbij Fahal Eiland door een grote golf om. Door de regenbuien heen zag ik de ene na de andere tanker voorbij schuiven en het was een

## Ruim 66 jaar

Vorig jaar brachten wij enige wetenswaardigheden over 'een 65-jarige in Vlissingen'. Hiermede werd bedoeld een olietanker die al van vóór de tweede wereldoorlog als bunkerschip in Vlissingen lag afgemeerd. Gebouwd in 1917 en nog steeds niet in handen van scheepsslopers gevallen. We schreven in het artikel dat het eind van de loopbaan van de 'Vlismar III' zeer nabij was. En inderdaad, de havenmeester van Vlissingen was zo vriendelijk ons een berichtje te sturen dat de veteraan onder de tankers op 7 februari jl. vanuit Vlissingen door een paar sleepboten aan de tros was genomen met bestemming Burght in België. Een attente lezer van ons blad in Vlissingen stuurde ons een foto, genomen tijdens het vertrek van



de sleep. En laten we ook nog een reactie uit België krijgen... De 'Vlismar III' was na lang zwoegen voor de kant gebracht van een Burghtse sloopwerf. Waarom lang zwoegen? Het bleek dat er onvoldoende water stond bij het bedrijf in Burght. Dan maar weer terug naar de rivier. Maar het definitieve einde van het schip was onafwendbaar. Een latere poging, bij hoog water, lukte wel op het moment dat u dit leest zal er niet veel meer dan een stuk van het casco zijn overgebleven. De leeftijd van deze voormalige Shell-tanker is ruim 66 jaar geworden.

## Vogelzaad broodjes?

Op kantoor zat men wel even met de ogen te knipperen toen een rekening arriveerde voor geleverd vogelzaad(!) aan een van onze schepen. Ter afwisseling eens een vogelzaad- in plaats van een maanzaadbroodje of werden er (tegen de maatschappijvoorschriften in) toch vogels aan boord gehouden? Bij navraag bleek het laatste het geval geweest te zijn. Geweest, want de eigenaar was al een hele poos van boord en met hem waren plotsklaps ook alle zangertjes verdwenen.

## 'Eendracht'-reis winnaars

Er bleek dit jaar veel belangstelling te bestaan voor de verloting van de twee kooien op de 'Eendacht'. Kinderen in de leeftijd van 16 tot en met 25 jaar van onze werknemers en direct vanuit STBV-dienst gepensioneerden werden in de gelegenheid gesteld mee te dingen naar een plaats aan boord van deze sierlijke tweemastgaffelschoener van de Stichting Het Zeilend Zeeschip. De periode waarin de tocht dit jaar valt is erg gunstig (27 juli t/m 5 augustus). Dit met het oog op de schoolvakanties. Enkele tientallen gegadigden hadden er een briefje aan gewaagd, in de hoop één van de twee beschikbare plaatsen te kunnen bemachtigen. In twee huisgezinnen klonk een juichkreet, nadat de twee gelukkigen door de OR via het lot als winnaars waren aangewezen. Het waren: **Saskia Kuijper**, dochter van hoofdwerktuigkundige H. Kuijper en **Herman Bosma**, zoon van gezagvoerder W. Bosma. Zij stappen op 27 juli a.s. in Karlskrona (Zweden) aan boord en hopen tien dagen later in Delfzijl weer voet aan wal te zetten. Wij wensen hen een aangename en leerzame reis toe.

Dietert van der Baan

## Gehuwd

18.02: W. van Dijke, aank. sch. gezel a/w, met mw. S. de Kock; 25.02: R. A. van de Sande, aank. sch. vakman, met mw. I. van der Donck;

## Geboren:

23.02: Antje, dochter van F. W. A. van Deursen, hoofd voeding, en mw. A. van Deursen Hoekstra; 25.02: Klaas Albert, zoon van A. Houwaard, 2e wtk, en mw. M. Houwaard-Hortensius;

## Aflossingen:

*roff.*: W. Molenaar, C. H. E. J. van der Ploeg, D. Dijkstra, M. Platschorre  
*gezagv.*: J. Bosman, W. Croes, J. H. Korsen, D. M. Mos, P. C. Rakké, H. Unger, P. E. van der Veld, H. W. Vermaas  
*1e stm.*: R. A. de Boer, W. J. H. van Dipten, J. P. Hendriks, R. Hendriks, C. D. Kromhout, S. Termeer, A. J. Verheul  
*2e stm.*: F. G. de Bruyn, D. Dankkaart, H. A. Kamsteeg, A. Leffers, H. den Ouden, J. Teertstra  
*3e stm.*: A. Bergsma, A. E. R. van de Griend, R. F. Portman, G. B. H. Stienissen, H. J. A. Verhoeven, J. H. van Zanden  
*4e stm.*: K. R. Feddes, H. Oudenes, M. A. Spoelstra, P. Verhoef, W. Verschuure, M. Zoethout  
*hwtk.*: C. C. Bartels, H. Blaauw, W. J. van der Hoek, E. Jousma, J. van der Schee, C. L. H. Stocking Korzen, N. C. van der Vecht, J. H. Veen  
*2e wtk.*: A. J. A. de Groot, W. B. Grund, E. de Jong Sr., T. J. van Lammeren, O. de Roos, G. J. A. de Ruiter, H. Tesink, C. G. van der Zwet  
*3e wtk.*: W. J. Adema, J. F. Bijlsma, H. E. Daniels, J. W. Schippers, T. W. P. B. Vermolen, O. Wink  
*4e wtk.*: C. M. Abrahams, L. A. van Beelen, J. Blaak, H. Bubberman, P. Hesselink, M. B.

van der Horst, A. M. van der Marel, P. Roelvink, F. C. H. Roete, P. R. Schol, A. K. Vennik  
*5e wtk.*: W. A. Abbas, H. C. van Beek, D. Hemstra, A. H. van Klinken, R. G. Kooiman, P. H. van der Meulen  
*vrn.*: H. H. van Oostrum Jr., J. M. Wiglevan  
*1e vak.*: J. P. de Landes, L. van der Velden  
*wass.*: A. Hartsuiker, M. B. van Son  
*saw.*: J. Booy, G. Buys, J. Hendrikk, D. Hensen, J. Hofman, P. Raams, D. Rovers, J. van der Sluis  
*asaw.*: R. Hulshoff, R. J. Romijn  
*asv.*: P. van Eenige, S. J. van der Heide, E. B. de Niet, W. P. Schot, D. A. C. Wink  
*aasv.*: G. Ammeraal, G. L. Barendse Jr., N. H. van der Geugten, T. W. Meeuw  
*hovo.*: G. van Driel, A. G. Freeth, R. A. de Lange, W. F. H. van der Moezel, F. Tullman, J. M. C. Verjans  
*kok.*: I. C. van Gend  
*hbed.*: J. Breyer, F. P. Lommerse, D. Ploegers, L. J. Schalk  
*bed.*: W. J. Fenstra, J. Havenga, M. Jonkman, H. H. P. van Koppen, A. Smit, G. W. M. van Wijk  
*bade.*: P. J. Geenen  
*jaw.*: O. Barrau, A. van der Haak, G. Henderikse, M. M. Martens, E. Meuken, C. J. Otto, M. van Sante, P. Y. van Sluisdam

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. 'Abida'**  
2e stm. R. van der Voort, 4e stm. H. Brughts, 4e wtk. R. J. Fortanier  
**m.s. 'Acila'**  
1e stm. G. Buma, hwtk. H. Buiten, 2e wtk. A. Houwaard Jr., 5e wtk. G. J. M. Welten, hovo F. R. Stoker  
**m.s. 'Acmaea'**  
*roff.* B. de Zaayer, gezagv. W. Bosma, 1e stm. R. W. Overdijkink, hwtk. J. P. Schrijver  
**m.s. 'Acteon'**  
2e stm. N. C. M. Jonker  
**m.s. 'Caurica'**  
1e stm. M. Buth, 3e stm. K. Winters, aasv. M. Eeken, G. W. Specht  
**m.s. 'Cinulia'**  
1e stm. A. T. van Es, wnd. 3e stm. J. D. C. Plug, 3e wtk. J. W. Jongkind, 4e wtk. H. L. M. van Haelen

**m.s. 'Dallia'**  
*roff.* M. H. B. Roobol, gezagv. K. Poort van Ingen, hwtk. C. J. den Hollander, 4e wtk. A. P. P. van den Broek, 5e wtk. T. de Graaf, wass. R. J. G. van der Klis  
**m.s. 'Daphne'**  
1e stm. J. van Ruiven, 2e stm. C. J. de Boer, saw. E. P. Kesauly, hovo A. P. Maat, kok D. S. A. de Jong  
**m.s. 'Diadema'**  
1e stm. T. W. Scharrenburg, wnd. 3e wtk. R. R. Vijber, wass. F. Oostdijk, vrm. J. Castro Romero, 1e vak. J. Crespo Gonzalez, 2e vak. A. Costas Ezcurdia, M. Lagares Chantrero, saw. A. Acuna Germade, A. Alonso Casal, A. Areses Fontenla, J. Cordeiro Santos, F. J. Dieguez Gomez, F. Perez Taboada, B. Rey Lorenzo, U. Riobo Riobo, hovo M. Fernandez Blanco, kok A. Martinez Amoedo, bed. F. Loureiro Gonzalez, C. Perez Counago, hbed. J. A. Dasilva Villaronga  
**m.s. 'Felanía'**  
wnd. gezagv. F. W. van Oerle, hwtk. B. Oudkerk, 2e wtk. F. D. Dieleman, 3e wtk. F. H. de Jong, asaw. W. Pannekeet, asv. R. J. A. Lempereur, aasv. R. A. van de Sande, kok J. R. Haeren  
**m.s. 'Felipes'**  
3e stm. B. Timmerman, 3e wtk. M. J. Viergever, hovo J. H. A. J. Orie, bed. H. van den Enk, J. L. Vos  
**m.s. 'Ficus'**  
*roff.* J. A. Griffioen, hwtk. J. Visser Jr.  
**m.s. 'Flammulina'**  
1e stm. A. van Leeuwen, 2e stm. C. B. Slieker, 3e wtk. W. J. Stam, 4e wtk. A. B. M. Bokkers  
**m.s. 'Fossarus'**  
asv. H. Kammenga, bed. M. C. Hus  
**m.s. 'Fulgur'**  
hwtk. C. H. de Koning, 4e wtk. M. H. Tijdeman, asv. M. Kumentas  
**m.s. 'Fusus'**  
wnd. gezagv. W. S. van der Ham, hwtk. A. Bax, 5e wtk. J. T. G. Verwey  
**s.s. 'Kylix'**  
gezagv. R. Jousma, stml. K. van der Linden, wnd. hwtk. T. Bakker, 2e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. R. J. Mooring, 5e wtk. H. L. P. Hutter  
**s.s. 'Laconica'**  
gezagv. J. L. Muyskens, 1e stm. G. M. Schipper, 2e stm. W. Koeze, hwtk. J. L. van der Rijst  
**s.s. 'Latia'**  
hwtk. J. B. van Haaster, 4e wtk. P.

F. van Gent  
**s.s. 'Latirus'**  
 1e stm. A. J. Both, 4e wtk. M. J. Hoekman, 5e wtk. M. J. E. van den Broek  
**s.s. 'Lepton'**  
 1e stm. F. de Vries, stml. R. S. M. Jacobs, S. C. Statie, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, wtkl. T. Franssen, vrm. T. H. van Vlijmen, 1e vak. E. L. Boldewijn, J. M. Kools, saw. J. Bovenkerk, H. N. Dekker, D. A. Emanuels, P. Luyten, hovo J. M. Maaskant, hbed. D. J. Bakker, bed. J. Wilhelm  
**s.s. 'Macoma'**  
 roff. J. D. Dieker, 2e wtk. J. A. Willems, saw. H. S. Elia, P. C. Groen, R. E. Hubbard, F. G. M. van Kleef, hbed. H. J. Denies, bed. G. C. Pfennings, M. de Vrijer  
**m.s. 'Niso'**  
 gezagv. J. M. Hillen, hwtk. L. J. van Onselen, 4e wtk. R. van der Heide Jr., wtkl. G. de Graaf, vrm. P. Raimundez Collazo, 1e vak. J. Crespo Fontenla, saw. F. Costas Parcero, J. Farina Cacabelos, R. Martinez Andrade, J. A. Sanroman Conde, G. Suarez Tajas, kok A. Gonzalez Vidal, hbed. M. Barbosa Lopez, bed. J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez  
**s.s. 'Onoba'**  
 3e stm. K. Cramer  
**s.s. 'Sepia'**  
 roff. R. P. Beerlage, 2e wtk. M. Schmidt, hovo P. C. Bergmans  
**m.s. 'Tagelus'**  
 roff. J. Verduyn, 2e stm. P. J. F. Steenberg, 4e wtk. P. J. M. Heyns  
**s.s. 'Vitrea'**  
 4e wtk. S. A. Dijkwel  
**S. S. 'Zafra'**  
 gezagv. C. P. Schoenmakers, wass. E. D. van Leeuwen

**Uit dienst getreden:**

1e stm.: J. F. Casimiri;  
 2e stm.: J. J. Engelbrecht;  
 3e stm.: R. P. C. van Leeuwen;  
 4e wtk.: P. Roelvink;  
 wachtassistent: M. J. van der Veen;

**Overplaatsing:**

1e stm.: A. G. J. de Wit – Shell Nederland Verkoopmij. B. V. walorg.;

**IN MEMORIAM**

Op 8 februari jl. is overleden de heer **K. Balk**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Balk verliet de dienst der maatschappij op 31 juli 1950 na bijna 26 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 82 jaar.

Op 14 maart jl. is overleden de heer **A. D. G. Dros**, oud-gezagvoerder. De heer Dros verliet de dienst der maatschappij op 1 september 1959 na bijna 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

*Uit de talloze blijken van medeleven bij het plotselinge overlijden van mijn man en onze vader*

**ds. I. Brommet**

*kwam duidelijk naar voren dat hij voor vele mensen iets betekend heeft in hun leven. Wij waren zeer getroffen door deze reacties en danken U allen hartelijk daarvoor.*

P. C. Brommet-Knol

Langs deze weg betuigen wij onze hartelijke dank voor uw steun bij het afscheid nemen van mijn lieve man en vader

**Henk Groenendijk**

Het medeleven, persoonlijk, schriftelijk of in de vorm van bloemen tot uitdrukking gebracht, was voor ons een grote troost. Het zal voor ons altijd een dankbare herinnering blijven.

Mattie Groenendijk-Kreikamp  
 Robert

*Graag wil ik langs deze weg mijn dank betuigen voor de vele blijken van medeleven die ik mocht ontvangen bij het overlijden van mijn lieve vrouw op 12 maart jl.. Ik zal het niet vergeten.*

H. J. Allaart

**Met pensioen:**

gezagv. C. Wolse;

**Naar militaire dienst:**

3e stm.: H. J. A. Verhoeven, G. B. H. Stienissen;

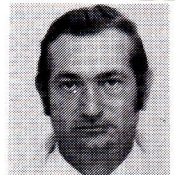
**Behaalde diploma's:**

1e Stuurman G.H.V.: K. T. Wiegert;  
 1e Stuurman G.H.V.-th.: J. C. Hilberding;  
 2e Stuurman G.H.V.-th.: P. D. Blok, A. W. F. Pera, T. Barth;  
 'B': W. G. de Leeuw van Weenen, G. De Vries;  
 3e Stuurman G.H.V. 'A/B-th.': J. W. de Vries;

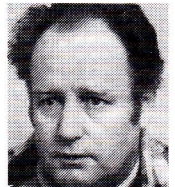
**Aangesteld als:**

3e stm.: J. Hooghiem, E. J. D. de Leeuw, P. L. J. Mulder, M. van der Woud, T. G. J. Mulder;  
 3e wtk.: B. L. C. Maas, P. Hack, P. E. Statema, J. W. Schippers, J. F. Bijlsma, G. J. Harlaar, A. J. Leget;  
 4e wtk.: R. J. Mooring, P. Broksma, S. A. Dijkwel, W. H. Kuyper, P. R. Kesting, M. B. van der Horst, F. C. H. Roete, E. R. J. van der Sleen;

**Onze vlootjubilarissen:**



J. Alvarez Conde  
 sch. gezet a/w  
 10 jaar op 28.02.83



G. J. van Delft  
 sch. voorman  
 25 jaar op 20.05.83.



**In dienst**



R. G. Louwe, arts  
 DF/1 (overgekomen  
 van Shell Qatar)

**Interne mutatie**

G. M. J. Debets, van DFF/2 assistent methods, procedures, computer application naar DFF/1 assistent methods, procedures, computer application.

Hierbij de uitslag van de Kerstpuzzel. Een niet-STBV man of vrouw zal publicatie van de oplossing in april een beetje aan de late kant vinden maar dat komt natuurlijk omdat al onze mensen, waar ter wereld men ook is, ruimschoots de gelegenheid moeten hebben om de puzzel op te lossen en in te zenden. En dat die lange periode nodig is blijkt wel uit het feit dat nog kort voor de sluitingsdatum enige oplossingen van heel ver bij de redactie binnenkwamen. Al vrij snel bleek dat de puzzel een groot succes zou worden. De oplossingen stroomden binnen. In totaal zo'n 180 inzendingen bereikten ons en dan te bedenken dat de vorige kerstpuzzel slechts een handjevol reacties bracht. Maar die was dan ook uitermate moeilijk. Deze puzzel was eveneens een hele klus. Niet zo zeer een moeilijke maar toch was het erg oppassen geblazen. Een beetje gemeen was het van ons om geen slogan of motto in de opgave te verwerken. Want dan was het aantal goede oplossingen zeker op 99% gekomen. Nu moest men alle vakjes invullen en de gehele opgave insturen. En wat zien we dan? Slechts ongeveer één kwart van de ingezonden oplossingen was foutloos . . .

Hoe is dat in hemelsnaam mogelijk zult u zich wellicht afvragen. Wel, een mogelijke verklaring ligt in het volgende: veel puzzelaars hebben kennelijk eerst een fotokopie gemaakt van de opgave. Een goed idee natuurlijk. 'Eerst in het klad en daarna pas in het net', zoals we indertijd (wel eens) met ons schoolwerk plachtten te doen. Je loopt daarbij echter wel het risico om bij het overschrijven iets te vergeten, bij voorbeeld per ongeluk een vakje over te slaan. En we zijn onverbiddelijk geweest. Ook al werd er maar één slordigheidje geconstateerd, hup, op de (gestaag groeiende) stapel foutieve oplossingen.

Twee OR-leden hebben de trekking verricht. Daarbij werden de volgende gelukkigen door het lot aangewezen:

**1e prijs f 100,— Mevrouw H. A. A. Smit-Montijn**, echtgenote van 2e werktuigkundige D. Smit

**2e prijs f 50,— E. van 't Slot**, gepensioneerd walemployé

**3e prijs f 25,— Mevrouw M. Walthuis-De Blois**, echtgenote van gepensioneerd hoofdwerktuigkundige F. Walthuis

Hartelijk gefeliciteerd!

De prijswinnaar en prijswinnaressen hebben inmiddels hun geldprijzen via bank of giro in ontvangst kunnen nemen.

# TREKKING

# KERSTPUZZEL



h	u	i	s	h	o	u	d	s	o	h	o	11	A	12	n	13	14	o	16	17	18	e	19	20	21	22	23	24																																																																																																																																																																																																																																				
i	25	m	a	o	r	i	26	A	o	t	l	o	27	h	o	28	h	29	l	o	e	n	s	30	t	o	t	l	i																																																																																																																																																																																																																																			
31	n	32	z	33	o	g	34	n	35	e	i	t	36	s	a	l	t	37	n	38	t	g	39	g	40	r	e	n	41	h	o																																																																																																																																																																																																																																	
42	d	a	m	43	e	n	44	e	n	45	a	46	v	o	47	i	n	t	48	a	49	l	50	t	51	a	52	53	d	a	g																																																																																																																																																																																																																																	
54	t	h	o	55	n	56	t	57	e	n	58	59	i	m	60	n	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300