

# SCHEEP



# TECHNIEK

23e jaargang  
nummer 8  
april 1984





# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 8  
april 1984

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk  
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

## IN DIT NUMMER

Eerste fase Jeugdplan	3
Trofee voor de 'Crania'	4
OR	5
Nieuws van de Nieuwbouw	10
Een koelkast of toch een mijn?	11
Ruim negentig jaar tankvaart onder Nederlandse vlag	13
Schoon schip	16
Personalia	18
Uitslag Kerst-puzzel	20

## SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS

Afdeling Rotterdam

Uitnodiging tot het bijwonen van de  
JAARLIJKSE LEDENVERGADERING op  
woensdag 25 april 1984 in de PR-zaal, 2e  
etage van het gebouw Hofplein te  
Rotterdam, aanvang 16.00 uur.

Agenda:

1. Opening en ingekomen stukken.
2. Notulen van de Jaarvergadering van  
25 maart 1983.
3. Verkiezingen.
4. Bestuursmededelingen: Gang van  
zaken in 1983, vooruitzichten voor 1984.
5. Rondvraag en sluiting.

Toelichting bij punt 3:

De heer C. Rademaker, die ook lid is van  
het hoofdbestuur, vertrekt. Het  
afdelingsbestuur stelt voor om in zijn  
plaats (zowel in het afdelings- als in het  
hoofdbestuur) te benoemen de heer E. J.  
Montfoort (SV-FC/2). Voor de opvolging  
in het hoofdbestuur moet ook een  
tegenkandidaat gesteld worden.  
Daarvoor stelt het hoofdbestuur voor de  
heer S. P. R. van Heck (SV-MJ).  
Tegenkandidaten voor de door het  
afdelingsbestuur voorgestelde personen  
kunnen tot uiterlijk 18 april 1984  
schriftelijk bij het afdelingsbestuur worden  
aangemeld.

## DODEN- HERDENKING

Op vrijdag 4 mei a.s. zullen in de hal van  
het Centraal Kantoor, Carel van  
Bylandtlaan 30, Den Haag, onze collega's  
worden herdacht die in de Tweede  
Wereldoorlog om het leven kwamen en  
wier namen vermeld staan op de aldaar  
aangebrachte plaquettes. De herdenking  
begint even voor 10.00 uur met zang van  
het Haags Gemengd Shell-koor en  
daarna één minuut stilte. Namens de  
gehele Koninklijke/Shell Groep zal een  
krans worden gelegd door mr. W. A.  
Tiedemann, plaatsvervangend  
Coördinator Personeel van het Centraal  
Kantoor Den Haag.  
Aansluitend worden kransen gelegd door  
vertegenwoordigers van de Vereniging  
van Oud-Employés der Koninklijke/Shell,  
de Club der Nederlandse  
Oud-Gezagvoerders en  
Oud-Hoofdwerktuigkundigen der  
Koninklijke/Shell en de Vereniging van  
Geëmployeerden der Koninklijke/Shell  
Curaçao. Ten slotte zal het Shell-koor  
nog enige minuten zang ten gehore  
brengen.  
Zowel 's morgens als 's middags is er  
personeel aanwezig om bezoekers te  
ontvangen en bestaat er gelegenheid  
bloemen bij de plaquettes te leggen.

## Mededeling van het Bestuur van het Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Op donderdag 17 mei 1984 zal een Algemene Ledenvergadering worden gehouden,  
aanvang 14.30 uur in de P.R.-zaal van het Shell Gebouw te Rotterdam.  
De agenda voor deze vergadering luidt:

1. Opening
2. Notulen van de Algemene Ledenvergaderingen van 7 juni 1983 en 22 september  
1983
3. Mededelingen
4. Jaarverslag 1983
5. Benoeming bestuursleden

In verband met overplaatsing respectievelijk pensionering is/wordt het  
bestuurslidmaatschap van de heren G. Beuming, C. Rademaker en L. Volkerijk  
beëindigd. Conform artikel 5, lid 3 van de Statuten heeft het Hoofdbestuur van het  
S.M.S. de heren

E. J. Montfoort  
G. W. Haanschoten  
W. Schinkelshoek

voorgedragen voor benoeming als bestuurslid.

6. Rondvraag
7. Sluiting

De leden die deze vergadering wensen bij te wonen worden verzocht de administratie  
van het Fonds hiervan schriftelijk in kennis te stellen. Aan hen zullen dan de  
vergaderstukken worden toegestuurd. De leden die de vergadering niet zullen  
bijwonen kunnen de administratie van het Fonds om toezending van het Jaarverslag  
1983 verzoeken.

**N.B.**

Conform de statutaire bepalingen dienen tegenkandidaten tegen de hierboven onder 5  
voorgestelde kandidaten uiterlijk acht dagen voor de Algemene Ledenvergadering te  
zijn aangemeld op bij het bestuur in te dienen lijsten, ondertekend door tenminste  
vijftien leden. Deze lijsten moeten vergezeld gaan van een verklaring van iedere  
tegenkandidaat dat hij/zij de kandidatuur aanvaardt.





## Afscheid gaat nemen

### N. Coors DFF/3

Afscheidsreceptie op vrijdag 11 mei 1984 om 16.00 uur in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Coors de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

## Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

In de op 19 april 1984 te houden Hoofdbestuursvergadering wordt het Jaarverslag 1983 vastgesteld. Leden die dit verslag wensen te ontvangen kunnen dit schriftelijk aanvragen bij de administratie van het Fonds (Hofplein 20, Rotterdam).

### MEDEDELING VAN HET ONDERLING MEDISCH STEUNFONDS U.A./SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS

#### Indienen rekeningen

Het Bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1983 vòòr 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die na genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vòòr 1 juli 1984 niet mogelijk was.

Het Bestuur

# Eerste fase Jeugdplan met succes afgesloten

De elf deelnemers aan het Jeugdplan bij Shell Tankers sloten op 24 februari jl. hun opleiding aan de Bedrijfsschool te Pernis af. Voorafgaand aan een afscheidslunch sprak de heer C. Lieuwen, hoofd van de school, over het verloop van de vier maanden durende opleiding. Namens Shell Tankers waren de heren Verhoef en Van Mackelenbergh aanwezig.

Binnen het Jeugdplan geven Shell-maatschappijen in Nederland jongeren de gelegenheid werkervaring op te doen zodat zij een betere kans kunnen krijgen op de arbeidsmarkt. In november vorig jaar bood Shell Tankers zo'n kans aan elf jongens van Lagere Zeevaartscholen.

De heer Lieuwen vermeldde in zijn toespraak dat zich aanvankelijk wat aansluitingsproblemen hadden voorgedaan omdat er met een nogal zwaar theoretisch programma was gestart. Dat bleek te hoog gemikt. Toen echter het bestaande niveau eenmaal goed was ingeschat kon op volle kracht aan de toekomst van de jongens worden gewerkt. Naast rekenen, meetkunde en natuurkunde werd veel aandacht besteed aan noodzakelijke handvaardigheid zoals lassen, draaien en pomponderhoud. Een medische dag, een brandblus oefening en een kennismaking aan boord (voor sommigen de eerste keer) moesten de mannen voldoende bagage geven voor de drie maanden aanvullende training aan boord. In de laatste week van de opleiding werd men gastvrij ontvangen door gezagvoerder G. Verbrugh aan boord van de in Rotterdam liggende 'Fulgur' die PLA-begeleider Van Lammeren de gelegenheid bood de jongens het scheepsbedrijf van dichtbij te laten zien.

Aansluitend op de training aan de Bedrijfsschool zullen acht jongens voor

een periode van drie maanden gaan varen aan boord van de 'Daphne', terwijl de overige drie zich op de 'Felipes' verder zullen gaan bekwamen.

In zijn toespraak dankte Van Mackelenbergh de enorme inzet van de leraren van de Bedrijfsschool. Immers zij hadden, volledig zelfstandig, als eersten hun schouders onder het Jeugdplan gezet. Speciale dank ging uit naar de heer W. L. J. de Gee, voormalig scheepswerktuigkundige bij Shell Tankers en klasseleraar van de jongens die veel heeft bijgedragen om dit unieke project te laten slagen. Voordat Van Mackelenbergh de jongens gelukwensde met het behaalde succes en de deelname-certificaten uitreikte onderstreepte hij nog eens dat dit de eerste keer was dat niet-werknemers zo intensief waren begeleid. 'De Bedrijfsschool heeft U een bijzonder goede voorbereiding meegegeven, aan boord staan ervaren mentoren klaar, maar nu is het vooral aan U om alle kansen te pakken die U geboden worden'.

Tenslotte vroeg Ad den Hartog namens de groep het woord en dankte de leraren voor de zeer goede sfeer binnen de school, waardoor zij vol enthousiasme hadden kunnen werken aan een nieuwe toekomst.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2099	23.02.84	Verkoop 'Crania' (PCOR)
2100	28.02.84	OR-overlegvergadering 24.2.84 (PCOR)
2101	29.02.84	Verstekelingen (PCOR)
2102	01.03.84	Veiligheid (PCOR)
2103	06.03.84	Koersen(PCOR)
2104	07.03.84	Boekwerk 'Collisions and their causes'
2105	06.03.84	Verkoop 'Latus' (PCOR)
2106	16.03.84	Havenontvangst-installaties (PCOR)
2107	12.03.84	Waarschuwing ondiepte nabij Cabo Frio (PCOR)
2108	19.03.84	Veiligheid (PCOR)
2109	20.03.84	Richtlijnen veiligh.-comm. a/b

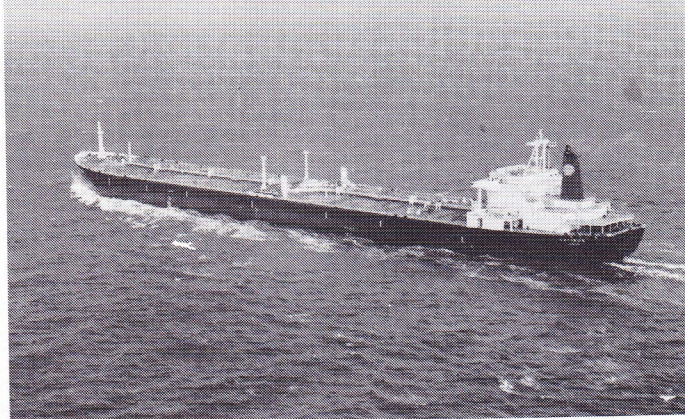
## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(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. Latus	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	s.s. Lepton	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zaria
m.s. Caurica					





m.s. 'Crania'



s.s. 'Latirus'

## Verkocht

In februari jl. is het 13.656 ton draagvermogen metende m.s. 'Crania' voor sloop verkocht aan de Nissho Iwai Corp. te Tokyo. De oplevering zal plaatsvinden te Kaohsiung, Taiwan. Eveneens aan de Nissho Iwai Corp. is in maart jl. voor sloop verkocht het s.s. 'Latirus' (282.684 ton draagvermogen). Oplevering van dit schip zal vermoedelijk deze maand plaatsvinden in een Zuid-Koreaanse haven.

## Belangrijk bericht!

### Vaartijd SGO'ers

Het Directoraat-Generaal van Scheepvaart en Maritieme Zaken heeft zich als volgt uitgesproken over het meetellen van vaartijd voor de eerstvolgende rang. De regeling is afhankelijk van het type opleiding dat men heeft gevolgd.

Voor de HTS-plusser: de zes maanden extra vaartijd, voor de laagste rang in de tegendiscipline, wordt meegeteld voor de vaartijd voor de **volgende rang in de eigen discipline**.

Voor de BS/BM'er: de zes maanden extra vaartijd wordt meegeteld voor de vaartijd voor de **volgende rang in één van beide disciplines** (dat wil zeggen, voor de volgende rang in de door de BS/BM'er gekozen richting bij aangaan dienstverband).

Voor de semi-geïntegreerde officieren die in het bezit zijn van zowel S III als 'A' zal alle vaartijd als SGO meetellen voor de vaartijd voor de **volgende rang in hun oorspronkelijke of eerder gekozen BS/BM discipline**.

In hoeverre de in het bezit van beide diploma's S III en 'A' behaalde vaartijd kan meetellen voor de vaartijd voor de **volgende rang in de niet-oorspronkelijke discipline** (HTS of BS/BM) zal per geval worden beoordeeld door DSGM.

Voor wat betreft de HTS-plussers geldt deze regeling alleen voor hen die tijdens hun opleiding de volledige stagetijd van twaalf maanden hebben doorlopen.

## Trofee voor de 'Crania'

Zoals bekend hebben zeven van onze schepen gedurende 1983 gevaren zonder ongevallen met arbeidsverzuim. Als waardering daarvoor is aan deze zeven schepen, 'Abida', 'Acteon', 'Crania', 'Felania', 'Fusus', 'Kylix' en 'Vitrea', een veiligheidstrofee toegekend. U heeft hierover kunnen lezen in de maart-uitgave van dit blad. De 'Vitrea'-bemanning kreeg de trofee tijdens een bezoek aan de Franse haven Petit Couronne op 5 februari jl., uitgereikt door onze directeur. Veertien dagen later vond de uitreiking plaats aan de 'Crania' door fleetmanager M. A. Busker, terwijl het schip in Pernis lag afgemeerd. Het zo dichtbij zijn van de 'Crania' vormde een mooie gelegenheid om alle gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen uit te nodigen die gedurende 1983, het jaar waarin de prestatie werd geleverd, aan boord van het schip hebben dienst gedaan. Een aantal van hen was ten tijde van de uitreiking met verlof en gaf gehoor aan de uitnodiging om samen met echtgenote naar Rotterdam te komen. Het was overvol in de mess want, behalve de aanwezigheid van enkele kantoorfunctionarissen met hun dames, waren alle opvarenden, voor zover vrij van dienst, naar deze plaats van samenkomst gekomen om door de fleetmanager te worden gecompimenteerd met het behalen van het uitstekende resultaat. Speciaal in de Engelse taal richtte hij zich ook tot de Philippijnse bemanning want zij hebben door hun wijze van werken een belangrijk aandeel gehad in het verwerven van de trofee. 'Many thanks for your efforts'. Gezagvoerder W. Welbie nam de trofee

in ontvangst maar de 'onderscheiding' zou niet lang aan boord blijven. Immers, de 'Crania' ging aan haar laatste, definitieve reis beginnen naar het Verre Oosten. Het was daarom weinig zinvol om de trofee de reis naar de sloopwerf mee te laten maken. Er was echter een goede oplossing gevonden, namelijk een zeer opvallende plaats aan de muur van de wachtkamer op de 5e etage van het Shell-gebouw in Rotterdam. Recht tegenover de ingang, zodat een ieder die er binnenkomt onmiddellijk aan de prestaties van officieren en bemanning van de 'Crania' wordt herinnerd.

Behalve de in februari jl. aan boord dienstdoende gezagvoerder W. Welbie en hoofdwerktuigkundige F. W. Gakes zijn gedurende 1983 de gezagvoerders H. van Slegtenhorst, C. Vlas en F. A. Visser alsmede de hoofdwerktuigkundigen A. P. de Groot, J. R. Almsa, L. Buitenkant en C. H. de Koning aan boord van de 'Crania' tewerkgesteld geweest. Na het officiële gedeelte bleef het gezelschap nog geruime tijd bijeen. Het was ook min of meer een afscheid van een schip, waar weldra een eind komt aan bijna 30 jaar trouwe dienst. De uitreiking van de trofee aan de 'Abida' gebeurde eind februari jl. te Curaçao door de heer P. van de Brug, assistent general manager van Shell Curaçao en de 'Kylix' ontving de trofee op 5 maart uit handen van Mike Kelley, hoofd van Supply Operations van Shell U.K. Op beide uitreikingen hopen wij in een volgende uitgave terug te komen.

*De 'Crania'-trofee in de wachtkamer op de 5e etage van het Shell-Gebouw*





# O.R.-verslag

## Uitslag interne verkiezingen

### Situatie droge lading vaart

### Positief advies op interim rapport SGO-project 'Flammulina'

## Veiligheid

Slechts één keer per jaar doet zich de gelegenheid voor dat alle O.R.-leden elkaar kunnen ontmoeten. Dat gebeurt dan tijdens de jaarbijeenkomst. Een keer per jaar dat alle leden 'buiten het kantoorgewoel', in een ongedwongen sfeer kunnen praten over allerlei zaken waarmee zij bij hun O.R.-werk worden geconfronteerd. Een terugblik: Hoe hebben we het afgelopen jaar gefunctioneerd en wat zal het komende jaar gaan brengen? Wat wordt er van ons verwacht? Tijdens de retraite-dagen wordt ook voor een stukje scholing gezorgd, er wordt met terzakekundigen uitvoerig van gedachten gewisseld over actuele onderwerpen (dit keer had de O.R. Drs. C. A. Meyer, voorlichter van het Shell Pensioenfonds, in hun midden), er vindt via verkiezingen een herverdeling plaats van functies in de O.R. en de O.R.-commissies en de 'bezinningsweek' wordt besloten met het houden van een O.R. en een overlegvergadering. Als begeleiders tijdens de week in Hoenderloo, van 20 tot en met 24 februari 1984, traden op de heren De Leeuwwerk en Zinkhaan van het Regionaal Opleidingscentrum in Den Haag. Beiden hebben veel ervaring met dit soort werk.

## Uitslag interne verkiezingen

'Een weekje Hoenderloo, lekker in de bossen, je natje en je droogje op z'n tijd . . . niet gek zeg', is een opmerking die, al of niet hardop, nogal eens door de achterban wordt gemaakt. Wel, die gedachtengang kunnen we meteen in een andere baan leiden. Het is hard aanpakken, goed luisteren, steeds alert blijven en ook tijdens de avonduren wordt doorgegaan met het programma. Voor de goedverzorgde maaltijden en koffie- en theepauzes wordt voldoende tijd uitgetrokken en voor de rest ziet de zeer bosrijke omgeving van Hoenderloo in februari bij kou en mist er bepaald niet op z'n voordeligst uit. Toen de O.R.-verslaggever arriveerde was juist de nieuwe verdeling van de functies achter de rug. Een jaarlijks plaatsvindend evenement. En de emoties kunnen daarbij wel eens flink oplaaieren . . . Door je kandidaat te stellen voor een bepaalde functie heb je toch verwachtingen omtrent het vergaren van

een flink aantal stemmen. En als je dan eerst na een staken van stemmen (net zo veel stemmen voor als tegen) bij een tweede stemming net één stem mist is dat, op z'n zachtst gezegd, wel een merkwaardige gewaarwording. Enfin, we zullen u niet langer bezig houden met verdere bespiegelingen maar overgaan tot het noemen van de namen van degenen die twee belangrijke functies zullen gaan vervullen tot het eind van de zittingsperiode van de huidige O.R. Tot voorzitter is gekozen Piet Huigen. Hij volgt Wouter Kalkman op die in het achter ons liggende jaar de O.R. heeft geleid. Jan Alsmas is de nieuwe secretaris die de werkzaamheden overneemt van Chris de Goeij. Volledigheidshalve treft U elders in dit verslag een opgave aan van alle gekozenen, inclusief die in de diverse commissies. We dachten in dit verband er goed aan te doen ook de namen van de collega's te vermelden die zich kandidaat hebben gesteld maar (soms net) niet genoeg stemmen verzamelden om gekozen te worden. Het getuigt toch van moed om zich beschikbaar te stellen, voor welke functie dat ook moge zijn, want het O.R.-werk vraagt verantwoordelijkheidsgevoel en de volledige inzet van betrokkenen. Voorafgaande aan de overlegvergadering op 24 februari werd een dag eerder een

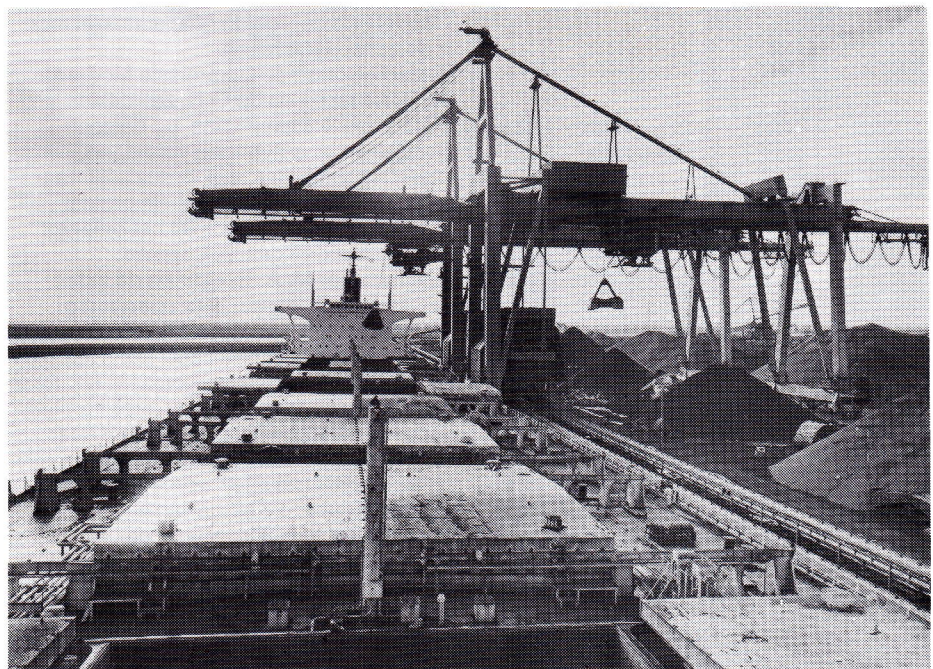
*Kleine stijging tonnage droge lading vaart verwacht*



O.R.-vergadering gehouden. Daarin vond de overdracht plaats van het voorzitterschap en het secretariaat. De afgetreden voorzitter en secretaris werden bedankt voor alle inspanningen gedurende de afgelopen periode en de nieuwgekozenen werd alle succes toegewenst in de komende tijd. Tevens werd de medewerking gevraagd van alle aanwezigen om hen te steunen bij hun nieuwe taak. Een spontaan applaus vertolkte de instemming van allen. De volgende dag, bij aanvang van de overlegvergadering, dankte ook de bestuurder alle O.R.-leden voor hun inzet. Hij vond een prettige samenwerking met de O.R. een zeer goede zaak. Het management team heeft alle vertrouwen in de raad. Hij wenste de nieuwgekozenen geluk met hun verkiezing en sprak zijn waardering uit voor de bereidheid van degenen die zich kandidaat hadden gesteld, doch niet werden gekozen.

## Situatie droge lading vaart

Na deze openingswoorden kwamen de eigenlijke agendapunten aan de beurt. Onder het punt 'mededelingen van de bestuurder' ging deze een ogenblik in op





de situatie in de droge lading vaart. Zoals een ieder weet neemt ook STBV hieraan deel met de bulkcarrier 'Tagelus'. Net als bij de tankvaart het geval is geeft deze sector van transport evenmin reden tot juichen. De vloot van schepen voor het vervoer van gestorte lading is kleiner in omvang dan die van de wereld tankervloot. Dat komt omdat een groot deel van de droge lading vloot bestaat uit kleinere schepen, gemiddeld zo'n 30 à 40.000 ton draagvermogen. Gedurende de tweede helft van 1983 was 20 à 25 miljoen ton inactief. Hoe komt dat? De bestuurder vertelde dat gedurende 1982 en 1983 de vraag naar vooral erts, kolen en bauxiet aanzienlijk is gedaald. En de vrachtprijzen daalden dienovereenkomstig. Voor 1984 wordt een kleine stijging in de vraag naar tonnage verwacht (dit wordt ook aan de kant van het olievervoer voorzien). 'Maar de weg naar boven is nog lang en stijl', aldus de bestuurder, 'en een en ander is zeer afhankelijk van de wereldeconomie'.

### Verkiezingen nieuwe O.R.

Hierna werd een ogenblik gesproken over de verkiezingen van een nieuwe O.R., tegen het eind van de zittingsperiode van de huidige O.R. (februari 1985). Zoals U uit het overzicht van de Commissies en haar leden ziet, is er weer een verkiezingscommissie in het leven geroepen. Deze zal een drukke tijd tegemoet gaan. Enige tijd geleden is al even terloops met de bestuurder gesproken om te komen tot een vereenvoudiging van de verkiezingsprocedure. Desgevraagd merkte hij op dat het management hierbij alle medewerking zal geven. Binnen de O.R. is voldoende 'know-how' aanwezig, mensen die zeer nauw betrokken waren

## De gehele ondernemingsraad woonde de jaarbijeenkoms van 20 tot en met 24 februari 1984 te Hoenderloo bij. De deelnemers waren:

### Groep A

Jan Almsa  
Ton van Haften  
Jolle de Jong  
Roel Jousma  
Wouter Kalkman  
John van Kesteren  
Simon Neeleman  
Rob Overdijkink  
Jaap van der Pas  
Eric Petrusma  
Hans van der Schee  
Frank Vergoesen

### Groep B

Henk Dekker  
Willem Huijgen  
Max Kumentas  
Ruud Verhoeve  
Theo van Vlijmen  
Albert Vrolijk

### Groep C

Jillis van Duuren  
Chris de Goeij  
Piet Huigen  
Ineke Koot  
Joop Ouwens

bij de organisatie van de vorige verkiezingen. Zij kunnen dus bogen op een flinke portie ervaring. Tot besluit van dit agendapunt zei de bestuurder dat hij ervan overtuigd is dat uit het gehele verkiezings-gebeuren een goed resultaat zal komen.

### Positief advies op interim rapport SGO-project 'Flammulina'

Dit onderwerp kon erg vlot worden behandeld omdat onlangs een voorbespreking heeft plaatsgevonden tussen fleetmanager M. A. Busker en de leden van de Commissie Moderne Bedrijfsvoering. Voordat we toekomen aan de tekst van het advies verdient het wellicht aanbeveling om in het kort weer te geven waar het in dezen om gaat.

In januari 1982 werd op de 'Flammulina' een aanvang gemaakt met het laten functioneren van de Semi Geïntegreerde Officier in de scheepsorganisatie volgens een zorgvuldig voorbereid concept. De met het scheepsmanagement en de betrokken SGO's besproken doelstellingen waren:

- het realiseren van de ont koppeling van het historisch gegroeide, aan de rang gebonden takenpakket;
- het aantonen dat onder normale operationele omstandigheden met één officier minder kan worden gevaren;
- een verdere overheveling van historisch gegroeide officierstaken naar de scheepsgezellen.

Sindsdien heeft de Commissie Moderne Bedrijfsvoering en de O.R. zelf dit zg. SGO-project 'Flammulina' op de voet gevolgd en uit ontvangen verslagen, interim rapportages, e.a. is duidelijk naar voren gekomen dat het gehele project goed loopt. Dit bleek ook uit het onlangs plaatsgevonden gesprek tussen fleetmanager M. A. Busker en de leden van de C.M.B. waarin zeer openhartig over het project van gedachten is gewisseld (Busker heeft zelf, vorig jaar, een reis op dit schip meegemaakt en heeft een en ander van zeer nabij kunnen gadeslaan). Uit het gesprek kwam naar voren dat van alle betrokken partijen instemmende geluiden worden gehoord, vooral het resp. als stuurman en werktuigkundige dienst doen, de bemoeienis met werkzaamheden over het gehele schip en het gevoel mede inspraak te hebben, aldus de SGO's. Tijdens het gesprek vertelde Busker dat het project in een stadium is dat nu met

SGO's wordt gevaren in een andere samenstelling dan voorheen. De betrokkenheid van deze SGO's blijkt duidelijk door het veelvuldig gedane verzoek om toch vooral weer op het schip te worden teruggeplaatst.

Ten aanzien van de bezetting wordt gestreefd naar zo min mogelijk extra mensen aan boord. Toch zal er altijd wel de noodzaak voor een stuk opleiding aan boord bestaan, zowel van de SGO's als van de gezellen, als gevolg waarvan er dan ook extra mensen aan boord kunnen zijn. Doch alleen in verband met opleiding en niet ten behoeve van het normale werkpakket.

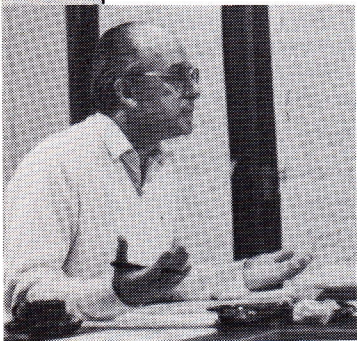
Na de laatste dokking van de 'Flammulina' is aan boord een nieuwe ploeg geplaatst. Ook nu verloopt alles naar wens. Voor wat betreft de taakoverdracht kan worden gezegd dat dit zeer nauw samenhangt met kennis, mentaliteit en ervaring. Men zal pas dan taken overdragen als de uitvoerder blijk heeft gegeven het te kunnen en te willen. Werkoverleg en werkplanning zijn hierbij ideale hulpmiddelen.

Ook de toekomst kwam tijdens het gesprek met de C.M.B. ter sprake. De huidige ontwikkelingen zijn niet meer te stoppen. De nu toegepaste scheepsorganisatie is volgens een flexibel matrix-systeem: onderhoudswerkzaamheden niet sterk persoons/rang gebonden maar de juiste man op de juiste plaats. Tijdens de overlegvergadering las Ton van Haften, voorzitter van de C.M.B., de volgende verklaring voor. 'De Commissie Moderne Bedrijfsvoering heeft na inzage van de 'Flammulina' verslagen, na gesprekken met de heer Busker en informatie van direct betrokkenen de O.R. geadviseerd positief te reageren op de interim-rapportage SGO-project 'Flammulina'. De Ondernemingsraad heeft dit advies overgenomen.'

### Veiligheid

Indertijd is met de bestuurder afgesproken dat 'Veiligheid' voorlopig als vast punt op de agenda van de overlegvergadering zou blijven staan. De O.R. hecht grote waarde aan dit onderwerp en voelt zich er nauw bij betrokken. De bestuurder maakte de leden ook dit keer deelachtig van een aantal wetenswaardigheden op het gebied van de veiligheid. Allereerst de stand van het aantal OMA's vanaf 1

vervolg op pagina 8



Piet Huigen - de nieuwe voorzitter

Theo van Vlijmen - voorzitter verkiezingscommissie





Tijdens de jaarvergadering van de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. in februari 1984 zijn de hiernavolgende functies gekozen (\* en \*\* verwijzen naar een toelichting elders op deze pagina)

#### Secretariaat

Functie	Naam	Zittingsduur*
Voorzitter	P. J. Huigen (W. Kalkman**)	1 jaar
Plv. voorzitter	W. Kalkman	2 maanden
Secretaris	J. R. Alsmā (W. W. Huygen**)	1 jaar
Plv. secretaris	Mw. E. M. Koot	2 maanden

#### Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA)

Voorzitter	P. J. Huigen	1 jaar
Secretaris	J. R. Alsmā	1 jaar
Wal-lid	J. van Duuren	1 jaar
Vloot-lid	W. Kalkman	2 maanden

#### Commissie Vloot-Aangelegenheden (CVA)

Voorzitter	S. Neeleman	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)

Lid	J. R. Alsmā	)
Lid	C. M. A. de Goeij	)
Lid	J. B. M. Ouwens	) 1 jaar
Plv. lid	J. van Duuren	)
Plv. lid	S. Neeleman	)
Plv. lid	R. W. Overdijkink	)

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

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

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

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

#### Commissie Sociaal Beleid (CSB)

Voorzitter	W. W. Huygen	)
Secretaris	W. Kalkman	)
Functioneel lid	P. J. Huigen	)
Lid	H. N. Dekker	) 1 jaar
Lid	R. Jousma	)
Lid	J. van der Schee	)
Lid	T. H. van Vlijmen	)

Plv. lid	A. H. van Haften	)
Plv. lid	Mw. E. M. Koot	)
Plv. lid	M. Kumentas	)
Plv. lid	J. H. S. van der Pas	) 1 jaar
Plv. lid	F. A. M. Vergroesen	)
Plv. lid	A. Vrolijk	)

#### Commissie Reglement Aangelegenheden (CRA)

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

#### Commissie Moderne Bedrijfsvoering (CMB)

Voorzitter	A. H. van Haften	)
Secretaris	A. Vrolijk	)
Functioneel lid	J. R. Alsmā	)
Lid	J. A. van Kesteren	) 1 jaar
Lid	M. Kumentas	)
Lid	R. W. Overdijkink	)
Lid	J. van der Schee (H. N. Dekker**)	)

#### Commissie Pensioen Aangelegenheden (CPA)

Voorzitter	S. Neeleman	)
Secretaris	R. W. Overdijkink	)
Functioneel lid	J. R. Alsmā	) 1 jaar
Lid	J. de Jong	)
Lid	R. Jousma (A. Vrolijk**)	)

#### Verkiezings Commissie

Voorzitter	T. H. van Vlijmen	)
Secretaris	J. R. Alsmā	)
Leden	W. W. Huygen J. A. van Kesteren Mw. E. M. Koot J. H. S. van der Pas A. Vrolijk (H. N. Dekker en M. Kumentas**)	) 1 jaar

#### Toelichting

Zittingsduur: <b>1 jaar</b>	= Van O.R.-jaarbijeenkomst februari 1984 tot O.R.-jaarbijeenkomst 1985 (± 12 maanden)
<b>2 maanden</b>	= Van vergadersessie tot en met de volgende vergadersessie (± 2 maanden). Een vergadersessie is twee vergaderdagen, waarin een overlegvergadering wordt gevolgd door een OR-vergadering die weer wordt afgesloten met een tweede overlegvergadering.
<b>Kiesgroep 'A'</b>	= Kapiteins en officieren.
<b>Kiesgroep 'B'</b>	= Scheepsgezellen.
<b>Kiesgroep 'C'</b>	= Walpersoneel.
<b>Functioneel</b>	= Vast lid van het secretariaat.
<b>Commissie Functie Classificatie</b>	= Deze commissie behandelt alléén kwesties aangaande functieclassificatie walpersoneel.
**	= Stelden zich kandidaat doch werden niet gekozen

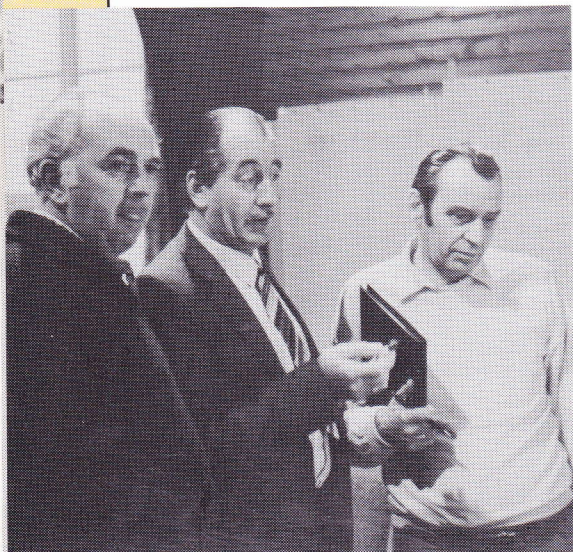


januari jl. Een bijzonder gelukkige bestuurder vertelde dat tot 21 februari geen meldingen van OMA's op kantoor waren binnengekomen. 'De trend is goed maar we moeten er aan blijven trekken'. Overigens is ook op de andere Groepsvloten sprake van een duidelijke verbetering.

Inmiddels is aan boord van twee schepen de veiligheidstrofee uitgereikt, namelijk op de 'Vitrea' en de 'Crania'. Tijdens de uitreiking op de 'Crania' in Rotterdam waren ook twee gezagvoerders en een hoofdwerktuigkundige aanwezig die in 1983, het OMA-vrije jaar, aan boord hadden dienstgedaan en thans met verlof waren. De bestuurder liet duidelijk uitkomen dat de blij van waardering voor het gepresteerde, in de vorm van de trofee, primair bestemd is voor de **mensen** en niet voor het schip als zodanig. Een der O.R.-leden vroeg de bestuurder of hij aan boord van de 'Vitrea' nog reacties had gekregen naar aanleiding van de overhandiging van de trofee. 'In het algemeen vindt men de grote aandacht die aan de veiligheid wordt gegeven een goede zaak. Ik heb niemand gehoord die onze inspanningen overdreven vindt', aldus de bestuurder. Ook op de laatstgehouden 'zes bij zes'-bijeenkomst op kantoor is gesproken over persoonlijke veiligheid. Dit ook in relatie tot de werkoverlegbijeenkomsten in Veldhoven. Gezien een aantal voorvallen in de laatste jaren is een duidelijke relatie aangetoond tussen werkoverleg en veiligheid.

In verband met de afwezigheid van de heer Van Dalen werd, in overleg met de bestuurder, de behandeling van het agendapunt 'Initiatiefvoorstel controle barprijzen' naar een volgende vergadering verschoven. Wel liet de bestuurder aan de hand van een overzicht de ontwikkeling zien van de barprijzen gedurende de laatste jaren. Hierbij viel op dat de prijzen over een reeks van jaren vrij stabiel waren gebleven. Voor sommige artikelen was pas het laatste jaar onder invloed van de sterke stijging van de dollarkoers een prijsstijging opgetreden.

*Even overleggen . . . Theo van Vlijmen, Henk Dekker, Chris de Goey*



## O.R.-allerlei

*De elf deelnemers aan het Jeugdplan van Shell Tankers B.V. hebben hun opleiding aan de Shell-bedrijfsschool in Pernis beëindigd. Ze gaan in de thans aangebroken tweede periode praktijk aan boord op-doen. Acht van hen doen dit op de 'Daphne' en drie op een 'F'-schip.*

*De 'Crania' is voor sloop verkocht naar Taiwan. Het schip heeft in Rotterdam een lading raapolie ingenomen, bestemd voor India.*

*Het ligt in de bedoeling in het najaar enige personeelsmutaties op kantoor te laten plaatsvinden. Met het oog op diens pensionering zal fleet superintendent J. J. Osinga worden vervangen door de heer H. Steenstra. Deze laatste zal in zijn huidige functie van hoofd sectie 'Safety' worden opgevolgd door de heer L. P. A. de Winter. De coördinatie van de nieuwbouw, waarmede tot nu toe de heer De Winter is belast, zal binnen de sectie DFMO (Operations) blijven ressorteren. Welke persoon met deze werkzaamheden zal worden belast was nog niet bekend.*

*Het onlangs verschenen boek 'Shell Tankers - Van Koninklijke Afkomst' is goed bij de mensen ontvangen. Dit bleek uit reacties die bij de bestuurder waren binnengekomen.*

*Voor de eerstvolgende overlegvergadering, te houden op 16 en 17 april a.s., zullen ondermeer de volgende agendapunten ter tafel komen: veiligheid, medische terugblik 1983, het Jeugdplan en het 'Flammulina'-project.*

## O.R.-verslag

### Extra overlegvergadering 'Verkoop Latirus'

Op verzoek van de bestuurder werd op **6 maart 1984** een extra overlegvergadering gehouden in verband met een adviesaanvraag voor het afstoten van de 'Latirus'. Op 2 december vorig jaar was de O.R., eveneens op verzoek van de bestuurder, bijeen om op de hoogte te worden gesteld van het voornemen de markt te verkennen teneinde het schip te kunnen verkopen en tevens een reactie te geven met betrekking tot een later te ontvangen advies-aanvraag van de bestuurder. De O.R. gaf toen, op 2 december, in een verklaring aan de bestuurder te kennen dat, op basis van de toen bekende, summiere, gegevens een mogelijk later te ontvangen advies-aanvraag voor de verkoop van de 'Latirus' positief zou worden benaderd. Een verslag van de desbetreffende vergadering stond afgedrukt in de februari-uitgave van dit blad.

#### Geweldige prestatie

Op verzoek van de O.R. woonde Drs. A. C. Helfrich, lid van de Raad van Commissarissen van STBV de eerste overlegvergadering op 6 maart bij. In zijn openingswoord heette de bestuurder de heer Helfrich hartelijk welkom. Alvorens tot de behandeling van het agendapunt 'Adviesaanvraag afstoten 'Latirus' over te gaan deed de bestuurder melding van het feit dat vanaf 1 januari dit jaar tot aan de vergadering, 6 maart, geen meldingen van de vloot waren binnengekomen betreffende ongevallen met arbeidsverzuim. 'Een geweldige prestatie', aldus de heer Rasterhoff.

#### Hoogste opbrengst

De behandeling van de adviesaanvraag door de O.R. bestond uit twee onderdelen, namelijk een procedureel en een inhoudelijk gedeelte. Allereerst ging de bestuurder in op de procedurele kant van de aanvraag. In september 1983 werd gezamenlijk het vlootplan besproken. In het plan wordt gesproken over het voornemen om de drie 'L'-schepen ('Latia', 'Latirus' en 'Lepton') op te leggen. Tevens werd de mogelijkheid opgehouden om de genoemde schepen te verkopen.

De raad sprak zich in de overlegvergadering van 2 december 1983 uit om een eventuele latere adviesaanvraag van de bestuurder om de 'Latirus' te verkopen - ondanks het niet voorhanden zijn van voldoende gegevens



– positief te benaderen.

Na deze verklaring van de O.R. ontvangen te hebben is de mogelijke afstoting van het genoemde schip in de Raad van Commissarissen besproken. Daarna is, volgens de bestuurder, overgegaan tot het verkennen van de markt, 'rustig en niet overhaast'. Onmiddellijk na de overlegvergadering op 24 februari jl., tijdens de retraite in Hoenderloo, ontving de bestuurder via het Londen-kantoor telefonisch aanbiedingen van geïnteresseerden uit het Verre Oosten om het schip te kopen. Daarvan was die van een Koreaanse sloopwerf het meest aantrekkelijk. De prijs per ton die b.v. Taiwan bood lag aanzienlijk lager. Verkoop naar Korea gaf de hoogste opbrengst, temeer daar sloop in Taiwan ons meer geld zou kosten door hoge schoonmaakkosten, kosten bunkers, enz. Er zat echter een 'maar' aan. Korea verlangde een directe beslissing, uiterlijk de volgende dag (zaterdag) 12.00 uur.

Na geruime aarzeling heeft de bestuurder besloten de verkoop te laten plaatsvinden. Aarzeling, omdat de O.R. nog niet om een definitief advies tot verkoop was gevraagd, een handeling waartoe de bestuurder, uit hoofde van de Wet op de Ondernemingsraden, verplicht is. Hij stelde dat binnen de korte periode dat moest worden beslist de O.R. niet om advies kon worden gevraagd. De bestuurder erkende dat hij buiten zijn boekje was gegaan, betreurde dit ten zeerste en beloofde beterschap.

#### **Voldongen feit**

Vervolgens ontspoon zich een levendige discussie. O.R.-leden vroegen de bestuurder nadere informatie. 'Waarom moet zo iets op een dergelijk snelle wijze gebeuren?' Het antwoord hierop luidde dat de marktsituatie op dat moment ons voor een voldongen feit stelde. 'Had het Londen-kantoor niet eerder kunnen overleggen?' Dit bleek niet mogelijk te zijn geweest omdat de geboden prijs ook bij hen pas op het laatste moment bekend was geworden. 'Waarom niet eerder advies tot verkoop gevraagd, bij voorbeeld tijdens de vergadersessie van 30 en 31 januari jl.?' De bestuurder vond dit een goede suggestie, de klok was nu niet meer terug te draaien, maar hij zou dit zeker in gedachten houden voor een volgende keer. Een der leden merkte nogal bitter op dat hij, onderweg naar de vergadering die dag, hoorde dat de 'Latirus' al was verkocht. Het stelde hem voor een voldongen feit.

Ook de rol van de Raad van Commissarissen bij verkoop van een schip kwam ter sprake. 'Waren de commissarissen over de definitieve verkoop geraadpleegd?' Behalve de bestuurder was de heer Helfrich de aangewezen persoon om hierop een antwoord te geven: 'De Raad van Commissarissen is volledig op de hoogte van het vlootplan. Begin december is het plan tijdens een vergadering besproken. De plannen ten aanzien van de 'L'-schepen waren hen uiteraard bekend. De Raad van Commissarissen houdt zich



echter met het beleid bezig', zei de heer Helfrich, 'individuele beslissingen worden aan het management van de maatschappij overgelaten'. Vervolgens vroeg de O.R.-voorzitter, Piet Huigen, een schorsing van de vergadering voor intern beraad. Tijdens dit beraad bleek dat er duidelijk tekenen van teleurstelling en ongenoegen waren bij de leden over het gepasseerde. Maar zeker ook begrip voor de situatie. Al vrij snel vonden de O.R.-leden elkaar in een gemeenschappelijke verklaring waarvan de inhoud, na opheffing van de schorsing, door de O.R.-voorzitter aan de bestuurder werd voorgelezen. In het stuk sprak de O.R. zijn teleurstelling uit over het feit dat de 'Latirus' al was verkocht voordat de adviesaanvraag – in overeenstemming met de Wet op de Ondernemingsraden – bij de O.R. was ingediend. Dit ondanks de op 2 december 1983 door de bestuurder gedane toezegging dit te doen. Een en ander is niet bevorderlijk voor een goede verstandhouding tussen de bestuurder en de O.R. Ook bij de achterban moet deze gang van zaken een vreemde indruk wekken. De O.R. vindt het daarom absoluut noodzakelijk om hun standpunt in deze procedurele kwestie naar buiten te brengen. Verder zal het thans voorgevallene door de O.R. als een incident worden gezien.

#### **Erg groot**

Na de procedurele behandeling bleef over het inhoudelijke gedeelte van de adviesaanvraag voor verkoop van de 'Latirus'. Uit de schriftelijk door de bestuurder gegeven informatie hadden de O.R.-leden al kunnen lezen dat het overschot op de wereldtankermarkt, ondanks het slopen van circa 25 miljoen DWT in zowel 1982 als 1983, nog steeds erg groot is. Dit grote overschot vindt zijn weerslag in de chartertarieven. Al sedert jaren bewegen die zich op een niveau dat een kostendekkende exploitatie niet

#### *Roel Jousma - aandachtig luisterend*

mogelijk maakt. Vooral in de VLCC- en ULCC-klasse schepen is in de eerstkomende jaren geen verbetering te verwachten, ondanks de ietwat stijgende lijn in het wereldolieverbruik. In 1973 bedroeg het verbruik ongeveer 48 miljoen barrels per dag, in 1983 was deze hoeveelheid teruggelopen tot 44 à 44,5 miljoen barrels. Omstreeks 1988 zal het verbruik naar schatting zo'n 46,5 miljoen barrels per dag bedragen. De charterovereenkomst voor de 'Latirus' loopt eerstdaags af. Het afsluiten van een nieuw charter zal gezien de tarieven resulteren in een groot jaarlijks verlies. Daar komt nog bij dat het schip in mei/juni dit jaar aan een periodieke dokbeurt toe is. Al deze overwegingen zijn voor de directie aanleiding geweest om zich al in december 1983 tot de O.R. te wenden met de vraag hoe zij tegenover een mogelijke verkoop van de 'Latirus' zou staan. Het afstoten van de 'Latirus' zal consequenties hebben voor de personeelssituatie: het surplus aan vlootpersoneel zal toenemen. De 'Latirus'-verkoop zal geen invloed hebben op het personeelsbeleid als zodanig. Dit beleid is en blijft gericht op de langere termijn.

Aan het eind van deze extra overlegvergadering werd door de O.R. de volgende verklaring opgesteld, die bij monde van O.R.-voorzitter Piet Huigen aan de bestuurder ter kennis werd gebracht:

'De Raad heeft naar aanleiding van de adviesaanvraag dd. 29 februari 1984 en de uitleg van de Bestuurder in de overlegvergadering dd. 6 maart 1984 betreffende de verkoop voor de sloop van de 'Latirus' het volgende besluit genomen:

Gezien de omstandigheden reageert de Ondernemingsraad positief op de verkoop voor sloop van de 'Latirus'.

### **Aanwezig tijdens de vergadering op 6 maart 1984 waren:**

#### **Groep A**

Jan Alisma  
Jolle de Jong  
Roel Jousma  
Wouter Kalkman  
Simon Neeleman  
Rob Overdijkink  
Frank Vergroesen

#### **Groep B**

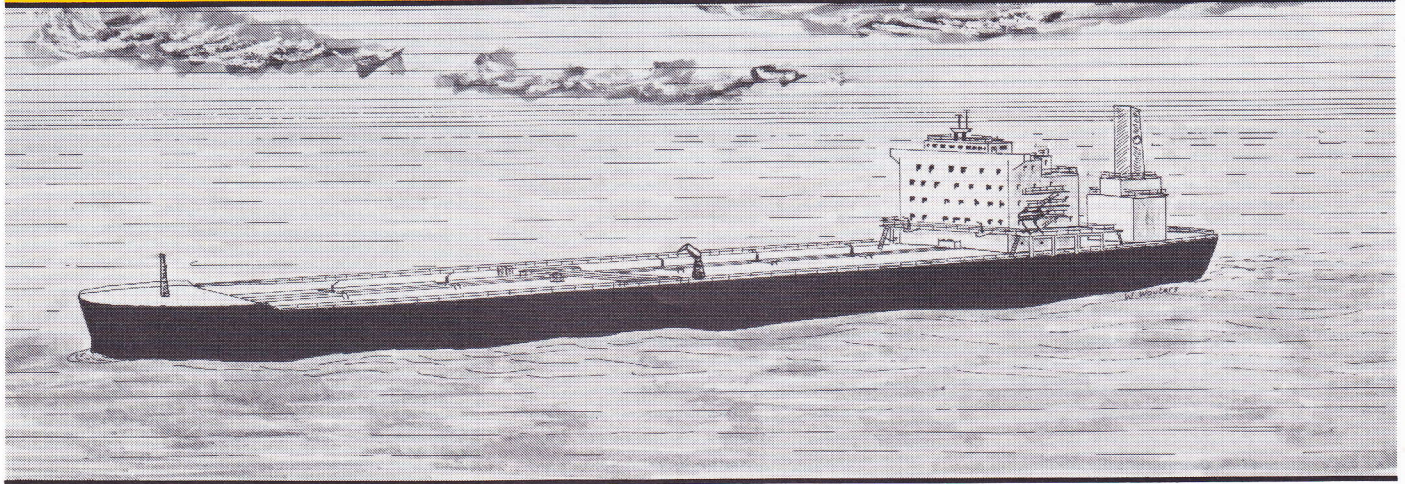
Max Kumentas  
Ruud Verhoeve  
Theo van Vlijmen

#### **Groep C**

Jillis van Duuren  
Chris de Goeij  
Piet Huigen  
Ineke Koot  
Joop Ouwens



# Nieuws van de Nieuwbouw



In de vorige uitgave van 'Schip en Ka' gaven we een eerste aanzet tot deze rubriek 'Nieuws van de Nieuwbouw'. Wij beloofden u op de hoogte te houden van de bouwactiviteiten, de indeling van de schepen, de technische en nautische voorzieningen en wij zullen hier allerlei zaken die, naar wij hopen, voor u interessant zullen zijn, aan toevoegen. De drie schepen, 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata' zullen worden gebouwd onder toezicht van en geclassificeerd worden door Lloyd's Register of Shipping (klasse + 100 A).

## Tanken, winches

Elk schip krijgt acht ladingtanken en drie sloptanken. Het ballast systeem is geheel separaat. De schepen zijn ontworpen om maximaal vier soorten lading te vervoeren. Elke ladingtank, als ook de drie sloptanken hebben hun eigen ladingpomp. Er zijn twee ballastpompen, één voor de bakboord- en één voor de stuurboord-tanken. De ladingtanken kunnen worden verwarmd. Hiertoe is per tank een warmtewisselaar op het dek gemonteerd. De lading wordt met behulp van een langzaam lopende ladingpomp door deze warmtewisselaar gepompt en stroomt via een leiding terug de tank in. Als verwarmingsmedium wordt thermische olie gebruikt. Alle tanken zijn gecoated.

Het meetsysteem van de tankinhoud is gebaseerd op het radar principe en heeft dus geen bewegende delen. Het ladingleiding-systeem evenals de hydraulisch bediende afsluiters komt op 1.90 meter boven het hoofddek te lopen. De bediening van de afsluiters, lading/ballast pompen en het aflezen van de tankinhoud geschieden vanuit de gecombineerde controlekamer voor machinekamer en dek.

De winches worden hydraulisch gedreven en staan aangesloten op het systeem van

de ladingpompen. De winches kunnen zowel op het bakdek als op het achterdek centraal aan bakboord als aan stuurboord worden bediend.

De schepen worden uitgerust met een I.G.-systeem. Als inert gas worden de verbrandingsgassen van de thermische olietank gebruikt.

## Motoren

De machinekamer wordt gebouwd volgens de U(nmanned) M(achinery) S(pace)-eisen. De hoofdmotor is een vijf cilinder Burmaister & Wain van het type 5 L 80 MCE. De motor is direct omkeerbaar en is gekoppeld aan een vaste schroef. Het maximum toerental is 83 RPM. Aan de voorzijde is via een hydraulisch gestuurde epicyclische tandwielkast een asgenerator geconstrueerd, geschikt voor een elektrisch vermogen van 1500 Kw. Dit vermogen is voldoende om onder alle voorkomende bedrijfsomstandigheden het elektrisch net te voeden. De schepen worden uitgerust met vijf Stork-Werkspoor hulpmotoren van het nieuwste type, SW 280, 6 cilinders. Deze

motoren zijn geschikt om op zwaardere brandstof te draaien. Een van deze identieke motoren wordt buiten de machinekamer geplaatst als een onafhankelijke unit. Deze draait op dieselolie. Vier motoren worden in de machinekamer geplaatst. Deze kunnen draaien op zowel dieselolie als op zogenaamde 'blended fuel' (Heavy Fuel Oil, die meer of minder met dieselolie wordt verdund). Deze fuel wordt op een in te stellen viscositeit en temperatuur gebracht via een blender. Een van deze in de machinekamer geplaatste motoren drijft een generator aan. Drie motoren drijven hydraulische pompen aan om het vermogen te leveren voor de ladingpompen. Een van deze drie motoren is voorzien van zowel een generator als een hydraulische pomp. Men heeft dan via een koppeling de keus om de generator of de hydraulische unit te laten aandrijven. Het thermische oliesysteem wordt verwarmd via een uitlaatgassen ketel van de hoofdmotor en via twee olie-gestookte ketels. Een van deze ketels heeft de mogelijkheid om sludge te verbranden.

Volgens de laatste werfplanning ziet de tijdschaal van de bouw er als volgt uit:

	<b>Bouwnr. 352</b>	<b>353</b>	<b>354</b>
Begin staalsnijden	aug. '84	okt. '84	dec. '84
Kiellegging	nov. '84	jan. '85	mrt. '85
Uitdokken	mrt. '85	apr. '85	juni '85
Oplevering	aug. '85	sept. '85	nov. '85



# Een koelkast of toch een mijn?

## Een SGO'er als ARO

'Join the Navy and see the world'. Je ziet nog eens wat van de wereld als je marineman bent. Maar niet in alle gevallen gaat deze wervings-slogan op. SGO'er H. J. A. Verhoeven, die al een eind over de helft is van z'n diensttijd bij de Koninklijke Marine, kwam tot nu toe niet verder dan Oostende. En dan nog wel voor het volgen van een cursus aan de wal . . . O ja, met een klein marinevaartuig heeft hij vorig jaar een tocht gemaakt langs een aantal

plaatsen in het Friese merengebied. 'Een schitterende reis' en z'n ogen glinsteren nog als hij eraan terugdenkt. 'Midden in het zeilseizoen, vol vakantievertier. Er viel onderweg heel wat te beleven . . . '.

Maar als koopvaardij-officier ga je niet vrijwillig 17 maanden bij de Marine 'dienen' om verre landen te zien, daar moet meer achter zitten. We spraken onlangs met de tijdelijk onder de wapenen geroepen Hans Verhoeven, nu Luitenant ter Zee 3e klasse, toen hij naar z'n schip ging, het HMS 'Harlingen'. De mijnenjager lag in afbouw bij de werf in Alblasserdam.

### Communicatie bevorderen

'Ja, waarom liet ik m'n naam noteren om een opleiding te gaan volgen bij de Marine? Niet omdat ik van die militaristische aspiraties heb, zeker niet'. Maar Hans is het volledig met zichzelf eens dat er een leger en een marine moet zijn. 'Ik ben bereid voor mijn vrijheid en die van anderen te vechten'. Maar om in staat te zijn dit te doen moet je wel over de middelen beschikken om je te kunnen verdedigen. En de marine is één van die middelen. 'Bovendien wilde ik graag eens meemaken hoe het daar toe gaat. De rol die de Koninklijke Marine speelt in de verdediging van ons land en de samenwerking met de bondgenoten'. Hij hoopt het natuurlijk nooit mee te maken, maar als de nood aan de man komt hoopt hij in staat te zijn in zijn functie van koopvaardij-officier (want hij blijft niet langer bij de Marine dan strikt noodzakelijk, al heeft hij het er nog zó naar z'n zin) de communicatie te bevorderen tussen koopvaardij-schepen en marineschepen, bij voorbeeld tijdens konvoovaart. 'Ik kan dan misschien beter de tactiek begrijpen en er naar handelen'. Momenteel zijn acht stuurlieden van Shell Tankers in militaire dienst. 'Waarom dienstplicht voor koopvaardij-officieren?', zult u zich afvragen. Onder de koopvaardij-regeling kan uitstel van militaire dienst worden verkregen tot het jaar waarin men 27 jaar wordt, waarna de

dienstplicht vervalt. Maar daarnaast komen er oproepen van het Bureau Dienstplicht, dat de maatschappij verplicht per jaar een x-aantal dienstplichtige stuurlieden aan de Koninklijke Marine te leveren als aspirant reserve-officier (ARO). Zo is indertijd ook aan Hans Verhoeven gevraagd of hij in militaire dienst wilde. Hij besloot dit te doen en na een gunstig verlopen keuring werd zijn naam op de lijst van gegadigden geplaatst.

Begin 1983 moest hij zich in Amsterdam melden bij de marine. Samen met Shell Tankers-collega Stienissen en 23 niet-Shell mensen. Bij aankomst bleek dat Stienissen en hij de enigen waren die aan de oproep gehoor hadden gegeven, de anderen kwamen niet op het afgesproken uur opdagen . . .

### Opleiding

Hans Verhoeven begon zijn opleiding aan het KIM, het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder. Hij bleef daar ongeveer 3½ maand, een periode waarin hij een stevige opleiding kreeg. Naast een lichamelijke training kreeg hij onderricht in de vakken beveiliging, internationaal recht, strategie, verbindingen, navigatie, zeemanschap, wapensystemen en nog een stuk of tien andere onderwerpen. In die tijd volgde hij ook de cursus aan de Mijnbestrijdingsschool in Oostende. Na het met gunstig gevolg doorlopen van het KIM werd Hans voorgedragen als officier der Koninklijke Marine en daarna werd hij beëdigd. 'Een belangrijke gebeurtenis', en hij toonde ons een foto van de plechtigheid.

De meeste ARO's werden bij de Mijnendienst geplaatst. Ook gingen er naar de bevoorradingschepen 'Poolster' en 'Zuiderkruis'.

### Mijnendienst

Ook Hans kwam bij de Mijnendienst. Deze Dienst beschikt over een vloot van tientallen mijnenjagers, mijnenvegers en duikvaartuigen en heeft tot taak het mijnenvrij houden van de scheepvaart-routes langs de Nederlandse kust en naar de zeehavens. Ze stelt de koopvaardij in staat om in conflict-situaties door te gaan met de aanvoer van de voor Nederland en West-Europa noodzakelijke goederen. Onze kusten en nabije aanvoerroutes zijn door hun geringe diepgang bijzonder geschikt voor het leggen van mijnen. De naam van de Dienst zegt het al, men heeft te maken met mijnen bij deze

*De beëdiging van Hans Verhoeven tot aspirant reserve-officier*







*De mijnenjager HMS 'Alkmaar'*

speciale afdeling van de Koninklijke Marine. Hans vertelde er iets meer over: Er zijn verschillende soorten mijnen. De **verankerde contactmijn** drijft als een 'ballon' aan een ketting onder het wateroppervlak. Deze mijn is voorzien van stoothorens. Bij vervorming van één of meerdere van deze horens door contact met de scheepshuid treedt het ontstekingsmechanisme van de mijn in werking.

Het vegen van verankerde mijnen gebeurt door het doorsnijden van de verankeringskabel.

Een ander type mijn ligt op de zeebodem en wordt onderverdeeld in diverse soorten:

- de magnetische mijn die reageert op verstoring in het aardmagnetische veld, veroorzaakt door een scheepspassage;
- de akoestische mijn, die tot ontploffing komt door geluidstrillingen van een passerend schip;
- de drukmijn, die explodeert als gevolg van drukverstoring in het water veroorzaakt door de boeg golf, de hekgolf en door de zuiging in de midscheeps van een schip;
- mobiele of doelzoekende mijnen, welke zich na door de computer te zijn geactiveerd, als een torpedo gaan

*Het vernietigen van een mijn*



gedragen;

- mijnen die reageren op een combinatie van bovengenoemde verstoringen. Al deze mijnen worden **invloedsmijnen** genoemd.

Voor het vegen van invloedsmijnen moet de mijnenveger ver voor of ver achter het schip een scheepspassage imiteren. Omdat invloedsmijnen kunnen reageren op verstoringen in het aardmagnetische veld zijn de mijnenbestrijdingsvaartuigen van hout of polyester gebouwd.

#### 'Minelike objects'

Een mijnenjager speurt, in tegenstelling tot mijnenvegers, om zich heen naar 'minelike objects' en beweegt zich uiteindelijk veiliger dan de mijnenvegers. De Koninklijke Marine beschikt sinds kort over een nieuw type mijnenjager, de 'Alkmaar-klasse', vervaardigd van glas-versterkt polystereen, voorzien van geavanceerde apparatuur zoals automatische plaatsbepalings-, stuur-, stabilisatie- en sonarsystemen.

Eén van de taken van deze schepen in vreedstijd is het in 'kaart' brengen van de Noordzee-bodem. Het is onmogelijk om de gehele Noordzee-bodem in kaart te brengen, vandaar dat er geheime aanvoer routes zijn.

'Minelike objects' zijn objecten welke voldoen aan bijvoorbeeld de grootte, vorm etc. van een mijn. Ook voorwerpen als ijskasten, auto's, olievaten, gevulde plastic zakken enz. kunnen als 'minelike objects' worden gezien. In vreedstijd worden deze objecten, als ze op een geheime vaarroute liggen, in 'kaart' gebracht om in oorlogstijd zonder al teveel tijdverlies te kunnen vaststellen of het 'aangepingde' een geregistreerd of nieuw 'minelike object' is. Is het een nieuw object dan kan de commandant besluiten om tot identificatie over te gaan (een mijnenjager kan met zijn sonar alleen classificeren of het object minelike of non-minelike is. Voor identificatie beschikken de mijnenjagers over een P.A.P. (Poisson Auto Propulse), een draadgeleid onderwatervaartuig. Deze maakt een T.V.-opname van het object,

dat in de commando-centrale van de mijnenjager wordt ontvangen en geanalyseerd. Zo nodig dalen duikers af om de mijn onschadelijk te maken. Dit kan ook gebeuren door met de P.A.P. een mijnvernietigingslading naast de mijn te leggen en op afstand het geheel tot ontploffing te brengen. Het in kaart brengen van objecten bespaart dus in tijden van spanning veel tijd (in kaart gebrachte delen vormen een route en zijn dus geheim).

Nu is het in kaart brengen niet iets dat je 'eventjes' doet, aangezien

- tijdens het jagen de vaart van het schip gering is (tijdrovend);
- sonarcondities o.a. door de toestand van de zee bepaald worden (afhankelijk van het weer);
- in kaart gebrachte gebieden aan verandering onderhevig kunnen zijn (re-check van een stukje kaart): a) door stroom zullen 'minelike objects' verzanden, maar ook verzande objecten kunnen tevoorschijn komen, b) door de koopvaardij.

Hoezo koopvaardij, zult U zich wellicht afvragen. Wel, erg veel 'minelike objects' zijn afkomstig van koopvaardij schepen. De gedachte dat men bij het overboord zetten van goederen er geen last meer van heeft gaat voor de Marine niet op. Afgezien van het milieu, dat al genoeg te lijden heeft, hebben ook vissers veel last van deze objecten.

Tijdens zijn dienstplichtperiode heeft Hans 2 maanden doorgebracht op het HMS. Freyr. Haar taak is het uitvoeren van inspecties aan boord van vissersschepen. 'Het is onvoorstelbaar als je ziet hoeveel olievaten, kettingen, kortom rotzooi, door vissersschepen wordt opgehaald'.

#### Medewerking, ja graag!

'In vele havens kan men vuil storten, laten we gebruik maken van die faciliteiten en ervoor waken dat vissers er nog meer last van krijgen. Laten we ervoor waken dat ons begeleidende mijnenbestrijdingsschepen geen onnodige tijd verspillen met het identificeren van 'minelike objects'. Bij stagnatie van een konvooi is het een 'sitting duck', en geven die 150.000 mijnen die sommige landen in de strijd kunnen werpen de Marine al genoeg problemen'. Dat Hans namens de gehele mijnendienst spreekt is duidelijk genoeg.

*Tijdens de afbouw van de mijnenjager 'Harlingen' bij de werf Van der Giessen-De Noord in Alblasterdam heeft Hans Verhoeven veel te maken met de bedrijfsleider produktie van de afdeling Marinebouw, de heer D. Schonenberg. Hij is een voormalig 1e stuurman van Shell Tankers. Je komt ze toch overal tegen, de mensen die hun carrière indertijd bij onze maatschappij begonnen . . .*



# RUIM NEGENTIG JAAR TANKVAART ONDER NEDERLANDSE VLAG

In deze derde en laatste aflevering van de geschiedenis van de Nederlandse tankvaart zullen we eens gaan kijken hoe het ging met deze tak van scheepvaart in de zestiger en zeventiger jaren. En hoe is de situatie thans en wat valt er van de toekomst te zeggen?

In deel twee van de serie heeft u kunnen lezen dat gedurende de periode 1955-1965 een opmerkelijke uitbreiding plaatsvond van de Nederlandse tankvaartvloot. Met name de grote oliemaatschappijen investeerden grote bedragen om de vloot te vernieuwen en uit te breiden. Onze maatschappij was daarbij koploper. Daarbij ligt de grote serie 'general purpose' tankschepen nog tamelijk vers

in het geheugen.

Het ging goed met de wereldeconomie en ook ons land profiteerde daarvan. Politieke crises joegen de vrachtprijzen tot ongekende hoogte op. De grootste schepen maakten de hoogste winsten. De reders stonden in de rij bij de werven. Er moest genoeg worden genomen met levertijden van vijf, zes jaar of soms langer. Toen die schepen werden opgeleverd was de vrachtenmarkt ingestort . . .

#### Het VLCC-tijdperk

Tussen 1970 en 1975 vond de grootste aanwas plaats van de tankvaartvloot onder Nederlandse en Antilliaanse vlag. Dat kwam voornamelijk door de Very Large Crude Carriers, waarvan Shell

s.s. 'Maasbracht', al na zeven jaar gesloopt





Tankers er op 1 mei 1975 acht in de vloot had. Op de werf waar onze 'Lepton' ontstond, Verolme Rozenburg, gleden vanaf omstreeks 1970 jaarlijks 2 à 3 VLCC's in hun element. Esso Nederland was een grote klant: drie 255.000 tonners, de 'Esso Bonaire', '- Europoort' en '- Nederland'. De werf A. G. Weser in Bremen bouwde nog een zusterschip, de 'Esso Saba'. De Nederlandse vestiging van de Standard Oil Company of California (Chevron) nam twee 250.000 tons in Rozenburg gebouwde tankschepen onder haar beheer, de 'Chevron Kentucky' en de 'Rudolph Peterson'. Beide schepen hadden weliswaar Monrovia als registratiehaven maar voeren met Nederlandse officieren. In 1975 nam Holland Bulk Transport, één van de maatschappijen van de Nedlloyd-Groep de 318.700 tons 'Maasbracht' in ontvangst.

Veel plezier heeft men niet gehad van het schip want in december vorig jaar werd de 'Maasbracht', net zeven jaar na gereedkomen, vanuit de opleglocatie in Brunei naar Taiwan overgebracht voor sloop. Momenteel heeft Nedlloyd nog de 272.600 tons 'Maasbree' in de vloot maar ook dit schip ligt sinds begin 1982 werkeloos in Engelse wateren ten anker. Rond 1975 ontstond de Produkten Tanker Maatschappij, een onderneming waarin o.a. Verolme participeerde. Maar niet de rap slecht wordende tankermarkt zat men niet bepaald te springen om de inmiddels op stapel gezette schepen. Drie 34.000 tons produktentankers konden gelukkig vrij snel van de hand worden gedaan aan de Duitse reder Jacob in Flensburg. Met de VLCC 'Protam Waal' ging dat een stuk moeilijker. Twee jaar na oplevering door Verolme Rozenburg ging het schip in 1977 over naar een nieuw gevormde

maatschappij binnen de Steenkolen Handels Vereniging, het concern waar ook Van Nievelt Goudriaan & Co. tot voor kort deel van uitmaakte. Het schip kreeg de naam 'Maasrix'. Van Nievelt trad op als reder. Voordat we nog iets zullen zeggen over de tankerescapades van SHV keren we even terug naar het (toentertijd) Verolme imperium. Waarschijnlijk gedwongen door omstandigheden nam Verolme deel in de exploitatie van twee 318.000 tons schepen die aanvankelijk door een Italiaanse rederij waren besteld. Naar verluidt zijn op deze schepen grote verliezen geleden. Een ervan is inmiddels verkocht en de andere ligt, zoals vele lotgenoten, op betere tijden te wachten. Of op het oplopen van de schrootprijzen . . .

#### Asterix en Obelix

De SHV-groep besloot in de jaren 1975 en 1976, toen de prijzen van tweedehands schepen snel kelderden, voor betrekkelijk weinig geld een aantal moderne tankschepen te kopen. Er werd gebruik gemaakt van een goedkope vlag, zoals even eerder ook al eens was gedaan met een aangekochte 54.000 tons turbinetanker. Al vrij spoedig werd het schip weer van de hand gedaan. Het is een aardige gedachte geweest om dit schip evenals de later verworven schepen te noemen naar de bekende stripfiguren Asterix en Obelix. De uitgang 'ix' vinden we terug bij alle schepen die in de vloot opgenomen zijn geweest: 'Getafix', 'Idefix', de eerder genoemde 'Maasrix' en een in 1978 door de N.D.S.M. in Amsterdam gebouwde VLCC 'Schelderix'. Duidelijk is dat de maatschappij met de schepen speculeerde. Zodra ze tegen een gunstige prijs verkocht konden worden werd dit gedaan. Het laatste schip in de

vloot, de 'Maasrix', is inmiddels gesloopt. Opvallend was dat behalve bij VLCC's ook voor kleinere tankschepen, nieuwbouw of van elders aangekocht, de registratie buiten ons land plaatsvond. Van 1965 tot 1968 was de firma Vinke de agent van de 57.000 tons in Willemstad, Curaçao geregistreerde 'Carib Trader'.

In 1975 vroeg een rederij met de ietwat ongebruikelijke naam Scheepvaartmaatschappij De Twee Zwanen registratie op de Antillen aan voor de 43.600 ton draagvermogen metende motortanker 'Grube Carolina'. Ruim een jaar later, in december 1976, werd het schip zwaar beschadigd na een brand in een Turkse haven en door verzekeraars 'constructive total loss' verklaard. De Nedlloyd-groep bracht gedurende 1975 en 1976 vier produktentankers in de vaart. De 32.000 tonners werden in België gebouwd en teboekgesteld. Daartegenover liet de 42.500 tons 'Charon' van Stoomvaart Mij Oceaan (onderdeel van de Engelse Blue Funnel Line) de Japanse bouwwerf met Amsterdam als thuishaven. Registratie op de Antillen ook voor de 222.590 tons 'Humboldt' van de Schlüssel Reederei uit Bremen. Het schip werd vernaamd in 'Fleurtje', een naam die eigenlijk meer bij een kustvaarder of een vissersschip paste. Nog vrij recent, in 1982, wapperde de Nederlandse driekleur op twee, speciaal voor de vaart in het ijs gebouwde tankers. Beide schepen, 'Arctic Scan' en 'Polar Scan' waren eigendom van de Deense rederij Blaesbjerg. Al na een jaar gingen de zeer moderne schepen over in handen van de Finse staatsrederij Neste O/Y. Blaesbjerg

*m.s. 'Arctic Scan', speciaal voor de vaart in het ijs*





kon niet op tegen de felle concurrentie van Finse, Zweedse en Russische schepen in de Arctische wateren.

### Gasvaart

Speelde ons land altijd een uiterst bescheiden rol in de internationale tankvaart, de tonnage voor het vervoer van vloeibaar gas is nog minder in aantal en capaciteit. Scheepvaart Mij 'De Volharding' te Curacao (een Nedlloyd-dochter) exploiteerde van 1968 tot 1983 de 'Antilla Cape', capaciteit 29.540m<sup>3</sup>. In 1973 kreeg deze maatschappij de beschikking over de 'Antilla Bay', bij indienststelling een groot schip, met een inhoud van 53.425 m<sup>3</sup>. Voor rekening van Nedlloyd werd in 1976 de 'Gastor' (122.255 m<sup>3</sup>) opgeleverd. Door gebrek aan werk is deze peperdure LNG-carrier sinds de oplevering door een Franse werf, opgelegd. Bij het vervoer van LPG wordt de betrokkenheid van Nederlandse rederijen groter met de Rotterdamse rederij Anth. Veder als koploper met vier in 1981 gebouwde schepen en twee stuks in opdracht. Onlangs maakte ook de nieuwe 'Tasmanzee' van Rederij Noordlijn uit Emmen haar eerste reis.

gascarrier 'Antilla Bay'

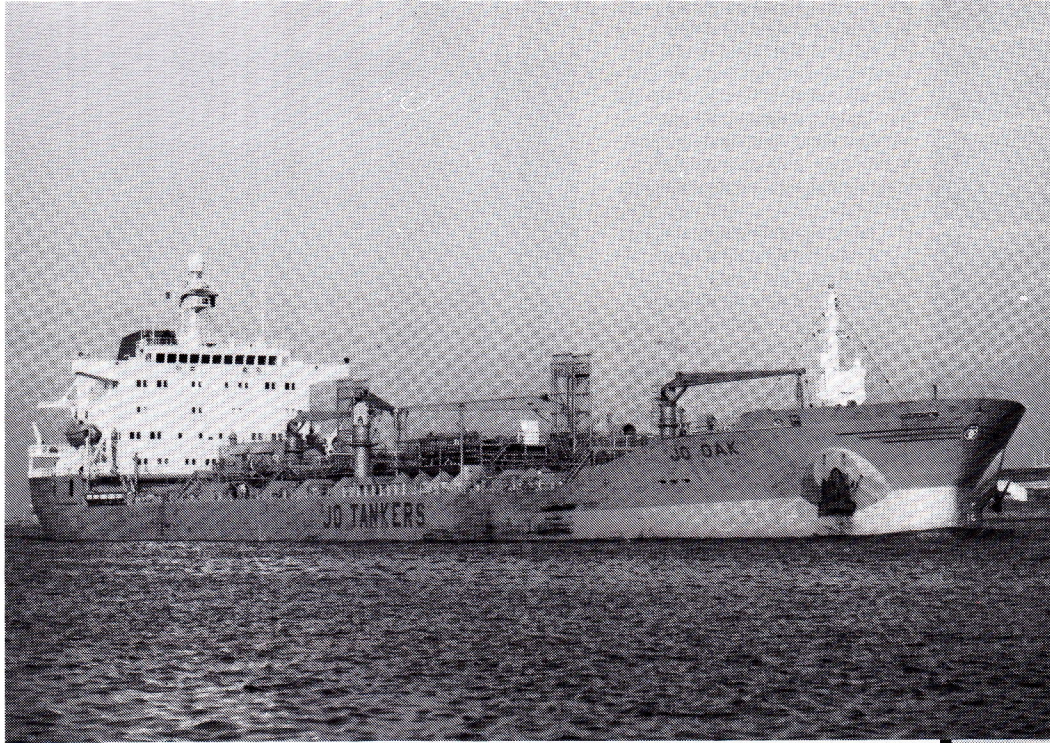


### Tankkustvaart

In de tankkustvaart heeft ons land door de jaren heen een behoorlijke partij meegeblazen. Thans is dit transport voor het overgrote deel in handen van Rederij Theodora uit Rotterdam (behorend tot de Furness Groep), Nedlloyd en Gebr. Broere uit Dordrecht. Na overname van Tankvaart Mij Rotterdam door laatstgenoemde maatschappij bestaat de vloot nu uit 16 schepen met als grootste eenheid de 'Broere Emerald' van 7350 dwt. Vorige maand werden twee nieuwe tankcoasters in de vaart gebracht. De 'Jacqueline' en 'Neeltje Broere' gleden van dezelfde hellingen waar onze 'Caurica' en 'Cardissa' werden gebouwd, bij Verolme Heusden.

### Nu en straks

Eind 1983 waren in Nederland en in de Nederlandse Antillen (waar de schepenwet van toepassing is) 40 tankschepen boven 4000 brt. geregistreerd met in totaal 1.421.696 brt. Schepen onder de 4000 ton eveneens 40 met in totaal 52.500 brt. Samen bijna 1½ miljoen ton bruto. Het aandeel van de Shell-vloot is uiteraard vrij groot, gevolgd door Nedlloyd. Een belangrijke aanzet tot de verjonging van de Nederlandse tankvaartvloot werd gegeven gedurende 1982-1983 door het in de vaart brengen van vier 38.000 tons produktentankers door Nedlloyd, de beide 'C'-schepen van Shell Tankers en een omstreeks 1983 ingezette ontwikkeling, namelijk het onder Nederlandse vlag brengen van chemicaliëntankers door Scandinavische reders. Zeer geavanceerde schepen, bv. de 'Jo Cypress' van 17.000 ton en de grootste chemicaliëntanker ter wereld, de 'Jo Oak', van bijna 40.000 ton. De achtergrond van het in ons land laten registreren moet worden gezocht in een



poging toegang te krijgen in het vervoer tussen E.E.G.-landen. Hoe de verdere ontwikkeling van de Nederlandse tankvaart zal zijn is moeilijk te voorspellen. Prognoses op korte termijn zijn al moeilijk te geven, laat staan over een langere periode. Een feit is dat zeker de tankschepen van wat oudere datum gedurende de komende jaren zullen worden afgestoten. We zien dit ook met de eigen vloot gebeuren. Nieuwbouw is er momenteel niet of nauwelijks. De komst t.z.t. van de drie nieuwe LR's is daarom niet alleen erg belangrijk voor onze maatschappij maar ook voor de

*m.s. 'Jo Oak', de grootste chemicaliëntanker*

positie van de Nederlandse tankvaart op de wereldranglijst. In het besef dat we in de afgelopen artikelen-reeks met zevenmijs laarzen door de geschiedenis zijn heengegaan en graag wat langer hadden stilgestaan bij bepaalde feiten en gebeurtenissen hopen we toch dat de lezers een globaal beeld hebben gekregen van het wel en wee van de Nederlandse tankvaart door de jaren, de tak van scheepvaart waar Shell Tankers zo nauw bij betrokken is.



# SCHOON SCHIP

Waarschijnlijk hadden de bewoners van de 8e etage van het Shell-gebouw wel eens moeite de weg te vinden en kregen ze daar schoon genoeg van. Of waren het bezoekers die pas na lang dwalen de kamer vonden waar ze moesten zijn? In ieder geval is er inmiddels voor een goede bewegwijzering gezorgd. Het begon met de aanduiding Dock Yard Road, maar daar bleef het niet bij. Voor verdwaalden is er geen twijfel meer mogelijk. Zoekt U de dokmannen? Bij het bord Dock Yard Road rechtsaf. Of zoekt U de vlootmannen? Fleet Street is overduidelijk. En als U dan ook nog de voedingsafdeling zoekt wijst het bord Piccadilly Circus U waar U wezen moet . . .

## Dank aan 'Vitrea' en 'Acteon'

Als dank aan bovengenoemde schepen ontvingen wij het volgende bericht: 'Tijdens onze zeereis van augustus 1983, hebben wij twee van uw tankers ontmoet. De bemanning van deze tankers heeft ons naar hun beste vermogen geholpen met het verstrekken van informatie van weerberichten en posities. Wij willen daarom de bemanning van de 'Vitrea' en de 'Acteon' hartelijk bedanken voor hun bereidwillige medewerking. De 'Vitrea' kwamen wij tegemoet bij Cabo St. Vincente. De 'Acteon' haalde ons in ter hoogte van Viana de Castelo'. De bemanning van de 'Witte Herberg'.

## Van het een kwam het ander



## Noodrantsoenen uit de shops

Om elk risico te vermijden heeft Shell Nederland Verkoopmaatschappij besloten om de blikken, waarin een noodrantsoen van 2½ liter motorbrandstof kan worden meegenomen in de auto, uit de handel te nemen. Omdat er 's winters benzines aan de markt kunnen zijn met een verhoudingsgewijs hoge vluchtigheid (waarmee in koud weer vlot gestart kan worden) en die benzines in de navulbare blikken terecht kunnen komen, zijn extra veiligheidsproeven uitgevoerd. Daarbij is gebleken – kort nadat de blikken aan de shops waren geleverd en nog voordat de

advertentiecampagne op gang was gekomen – dat benzines met een zeer hoge vluchtigheid bij de hoge temperaturen die 's zomers soms in auto's voorkomen, een zodanige dampdruk kunnen opbouwen dat vervorming van het blik gaat optreden. Dit zou kunnen leiden tot het lekken van de blikken en het spontaan overlopen bij opening. De reeds aan de shops geleverde blikken zijn teruggenomen door de Shell Shop Service. Klanten die al een blik hebben gekocht kunnen op de verkooppunten, tegen inlevering van het blik, hun geld terugkrijgen.

## Jubileum Commandeur Kalkman

Ter gelegenheid van het 25-jarig dienstjubileum van de heer J. E. Kalkman, commandeur van het opleidingschip de 'Nederlander', zal ten kantore van Shell Tankers B.V. een receptie worden gehouden. Deze receptie zal plaatsvinden op donderdag 10 mei 1984 van 16.00-18.00 uur in de lunchkamer van het Shell-Gebouw, Hofplein 20 te Rotterdam.

## Boekenkisten

Onderstaand geven wij, op verzoek van de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart, wat algemene informatie voor de gebruikers van de boekenkisten. Ten behoeve van de zeeschepen heeft de bibliotheek buiten Nederland 12 ruilpunten. Naar uitbreiding van dit aantal ruilpunten wordt gestreefd. Bemanningen die wensen daarvoor hebben, kunnen die kenbaar maken bij de bibliotheek (het adres luidt: Westewagenstraat 74, 3011 AT Rotterdam). Tevens kunnen de kisten tussen de schepen onderling worden geruild. Hierbij is men volgens het reglement verplicht de bibliotheek bericht te zenden. Dit met opgave van de scheepsnamen en de kistnummers. Voor alle ruilingen, zowel bij de depots als bij onderling ruilen, geldt de regel dat steeds een 'kist voor een kist' geruild wordt.



# SCHOON SCHIP

## Reünie

Van de Reünistenvereniging Hogere Zeevaartschool Den Helder ontvingen wij het verzoek het volgende bericht aan u door te geven:

'In de afgelopen jaren is achtereenvolgens aandacht geschonken aan:

- het 100-jarig bestaan van de Zeevaartschool
- het 125-jarig bestaan van Zeevaartkundig onderwijs in Den Helder

- de opening van het nieuwe internaat 'Prinses Margriet' In 1984 bestaat niet alleen het Nautisch onderwijs in Den Helder 130 jaar, doch is bovendien de Reünistenvereniging aan zijn 20-ste levensjaar bezig.

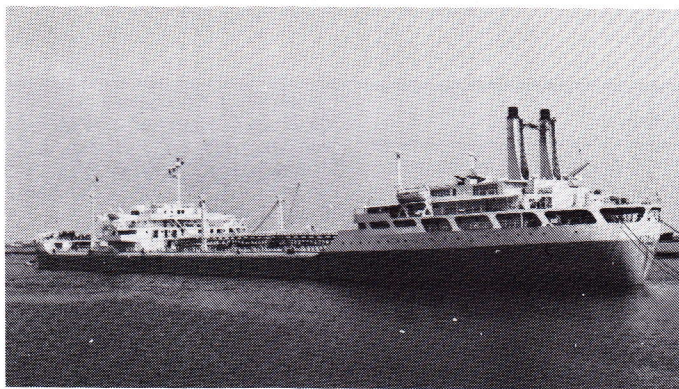
Wij willen dit uitgebreid vieren en zijn met de voorbereidingen in een vergevorderd stadium. Wij zullen zo veel mogelijk kennis geven van onze plannen d.m.v. landelijke publikatie en doen een beroep op u om mede te werken aan het verkrijgen van adressen van oud-leerlingen. Voorlopig staat het volgende vast:

Op 28 april 1984 wordt u ontvangen om ca. 16.00 uur in de hal van de Zeevaartschool en het feest begint om 20.00 uur. Toegangsprijs f 25,- per persoon, inclusief koud buffet en konsumpties. Introducties zijn van harte welkom tegen dezelfde entree-prijs.

Overnachting in het internaat 'Prinses Margriet' is mogelijk. Bij interesse uwerzijds verzoeken wij u contact op te nemen met de heer K. Pompert, telefoon: 02230-15600 of 02230-16198'.

## Aflossing van de wacht

Sinds vele jaren heeft de 34.000 DWT metende stoomtanker 'Volvula' van Société Maritime Shell als opslagschip dienstgedaan in Gabon. Een vrij



## Roeien naar Terschelling

De traditionele roei- en zeilwedstrijden van Harlingen naar Terschelling mogen zich ieder jaar verheugen in een toenemende belangstelling, zowel aan deelnemerszijde als aan de kant van het publiek. Dit jaar zal op vrijdag 1 juni voor de tiende keer de tocht Harlingen-Terschelling worden verroeid. Aan de tocht zullen ongeveer 30 sloepen deelnemen, waarvan de helft zal worden bemand door hogere zeevaartscholen. De start vindt plaats in de haven van Harlingen, nabij de aanlegplaatsen van de veerboten naar Terschelling en wel om circa drie uur na hoogwater Harlingen (hoogwater valt op 11.57 uur). Het tijdstip wordt zo gekozen, dat met afgaand tij naar de Vlieree wordt geroeid en met opkomend tij Terschelling wordt aangelopen. De gemiddelde tijdsduur van de tocht bedraagt ongeveer 3½ uur. De roeiloepen zullen door een grote armada andere schepen worden begeleid. Waaronder ook de zeilsloepen die de

volgende dag, zaterdag 2 juni, aan de Sagitta-zeilrace zullen meedoen (een race over een afstand van 16 zeemijlen van en naar Terschelling). Het geheel belooft weer een groots evenement te worden.

## Vlag voor 'Felania'

Eind januari 1984 deelde een vertegenwoordiger van Phillips Bartlesville Oklahoma de gezagvoerder van de 'Felania' mede dat hij een Phillips vlag had besteld ter gelegenheid van de 50e reis in charter voor deze maatschappij. Op 12 februari overhandigde de heer P. Woods, president van Phillips Puerto Rico Core, in aanwezigheid van een 30-tal gasten, de vlag aan de gezagvoerder.

Jaar aanleiding van deze gebeurtenis merkte de gezagvoerder onder andere op dat in 1983 in het Phillips-charter in 50 reizen ongeveer 1,3 miljoen metrieke tonnen, of wel 11½ miljoen netbarrels aan naphta naar Guayama vervoerd werden.

oud schip, gebouwd in 1956 en te vergelijken met onze voormalige 'Vasum' en 'Vivipara'. Vanaf november 1974 lag het schip nabij Port Gentil en ongetwijfeld zullen een aantal van onze zeevarenden, tijdens een bezoek aldaar, de 'Volvula' van dichtbij hebben gezien. Tot eind vorig jaar, want in december werd het schip bedankt voor de bewezen diensten en naar Taiwan overgebracht voor sloop. Maar er is inmiddels een opvolger. De ook al niet zo piepjonge maar een stuk grotere 'Sitala' (64.000 DWT) ligt thans in Port Gentil om de opslagtaak van de 'Volvula' voort te zetten. Met een nieuwe naam op de boeg: 'Banio'. Als 'Sitala' was het schip, samen met het zusterschip 'Sivella' (inmiddels gesloopt) een regelmatige bezoeker bij Shell Europoort. Het waren in die tijd, zo tussen 1960 en 1965, zeer grote schepen die in hun arbeidzaam leven enorme hoeveelheden ruwe olie in Rotterdam hebben aangevoerd. Viel dan voor de 'Sivella' inmiddels het doek, de voormalige 'Sitala' zou het, nu als opslagschip, nog wel eens heel wat jaartjes kunnen volhouden.





## Gehuwd:

17.02: A. Hoosbeek, 4e wtk, met Mw. I. Wildschut;  
 25.02: M. A. Nanlohy, 4 stm;  
 02.03: A. A. G. Brands, 3e stm, met Mw. R. Bakker;  
 07.03: H. Bubberman, 5e wtk, met Mw. M. Leentvaar

## Geboren:

02.03: Rudy-Peter, zoon van P. Hack, 3e wtk, en Mw. L. Y. Hack - Bakker;  
 09.03: Johannes Gerrad, zoon van A. J. Kappers, 2e stm, en Mw. M. J. Kappers - van der Wal;

## Aflossingen

*roff.:* J. Gerritsen, P. J. Bak, J. Hissink, F. K. van Westen, J. H. van der Leest, J. J. A. Versteeg, D. J. Hage;  
*gezagv.:* G. Arkema, J. van Beele, G. Buma, J. M. Hillen, Jolle de Jong, H. A. Schelvis;  
*1e stm.:* J. Baard, W. Beekman, C. P. C. van Goethem, B. Koppe, H. Sieders, F. de Vries;  
*2e stm.:* W. Holwerda, A. J. Kappers, A. L. M. Nagelkerke, J. van Rooyen, C. B. Slieker, R. van der Voort;  
*3e stm.:* D. Gadradj, R. J. M. Herbes, K. G. E. van Lieshout, R. G. Pieters jr., R. F. Portman, C. J. M. Roels, J. A. Valk, P. Verhoef, J. H. van Zanden;  
*4e stm.:* E. Barsingerhorn, B. F. L. Cloet, G. J. de Jong, J. P. J. G. IJzerman;  
*stm.:* J. ter Haar, P. A. J. Holl, A. Kamphuis, F. L. Kip, C. L. M. van Vliet, A. A. H. de Vos;  
*hwtk.:* H. H. Apfel, A. J. Baerveldt, H. Buiten, J. H. Veen;

*2e wtk.:* R. J. Doorneveld, A. J. A. de Groot, C. Hemmer, J. H. M. A. van Jaarsveld, J. P. Kalkman, J. J. J. Ludekuse, E. E. Kreune;  
*3e wtk.:* J. A. Elbert, P. J. van den Ende, J. W. Jongkind, F. S. Koolen, J. H. A. Schulten, C. J. Spanjer, P. E. Statema, A. van der Ster, T. P. M. Westhuis;  
*4e wtk.:* A. van Beek Jr., L. A. van Beelen, M. B. van der Horst, W. G. de Leeuw van Weenen, P. Molendijk, R. M. van Schaik, L. A. A. Visser;  
*5e wtk.:* H. C. van Beek, A. M. de Boer, A. M. P. Dekker, R. G. Kooiman, C. J. Muyskens, P. J. Veldhuizen, J. W. de Vries, G. de Vries;  
*wtkl.:* H. O. Ebens, R. J. Heystek, O. Roeleveld, R. B. Schuring, G. E. Tip, H. van Vredendaal, S. de Waal;  
*vakm. 1:* E. L. Boldewijn;  
*wass.:* J. A. Beukelman, F. D. P. Croes, F. Oostdijk, S. Y. Tijsma;  
*saw.:* D. Hensen, J. van der Sluis;

*asaw.:* F. Bak, W. van Dijke;  
*asv.:* R. Bakker, J. A. M. van Beurden, J. P. W. Dallmeyer, M. L. Delhaye, M. Kumentas, R. Schaap, G. Struik, A. Sumantri, J. J. van Triet, A. van der Windt;  
*aasv.:* J. van den Berg;  
*hovo:* G. Barnhard, W. G. Meuleman, H. Seegers, F. R. Stoker, J. R. L. van Toornburg, J. G. Volleberg;  
*akok:* R. B. Takke;  
*bed.:* J. Jager, M. Jonkman, G. P. Onder de Linden, A. D. Pattiiha, R. E. Specht, A. M. M. Wintjens;  
*ajng.:* R. van Zomeren.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Abida'**  
 gezagv. J. L. Muyskens, 1e stm.  
 R. Hendriks  
**m.s. 'Acila'**  
 hwtk. P. J. de Lange

**m.s. 'Acmaea'**  
 3e stm. H. J. M. van der Sijp  
**m.s. 'Acteon'**  
 roff. M. Klap, 3e stm. H. Hennis, 4e stm. R. H. Nagel, 2e wtk. J. H. S. van der Pas, wnd. 4e wtk. R. J. Fortanier, 5e wtk. R. T. M. Wilmering  
**m.s. 'Cardissa'**  
 2e wtk. H. Tesink, 4e wtk. J. A. Uitermark, asaw. A. Quist, asv. H. H. van Oostrum Jr., asv. P. A. Raas, hovo R. A. de Lange  
**m.s. 'Caurica'**  
 2e stm. A. Zwiers, 3e wtk. J. J. Feenstra, asv. J. H. G. M. Coppelmanns, B. R. Pronk, W. Ruiters Jr.  
**m.s. 'Cinulia'**  
 1e stm. W. A. Mostert  
**m.s. 'Dallia'**  
 gezagv. P. F. L. Schölvinc, 4e stm. R. Sipma, 4e wtk. A. A. Wagenaars  
**m.s. 'Daphne'**  
 2e wtk. D. Westdorp, 3e wtk. J. Verlinde, vakm. 1 R. Groot, saw. H. N. Dekker, H. Geelen, bed. C. M. Vervloet  
**m.s. 'Diadema'**  
 gezagv. P. C. Rakké, 3e wtk. B. L. C. Maas, 5e wtk. W. N. Leeftang, vrm. E. Curras Gonzalez, vakm. 1 J. Alvarez Martinez, vakm. 2 A. Lopez Ballesteros, J. L. Rodriguez Dominguez, saw. N. Amoedo Perez, F. Carrera Covelo, M. Docampo Rial, D. Fandino Rodriguez, F. Gonzalez Rodriguez, J. Gomez Vila, J. Hermida Millan, E. Valverde Alonso, hovo M. Fernandez Blanco, kok M. Abalo Prego, bed. A. A. Salgueiro Rodriguez, S. Vilar Iglesias, hbod. A. Otero Garcia  
**m.s. 'Felania'**  
 roff. C. H. E. J. van der Ploeg, 2e wtk. A. K. van 't Blik, 3e wtk. W. G. Kole, hovo L. H. Thibaudier  
**m.s. 'Felipes'**  
 3e stm. P. J. Prenen, hwtk. J. van der Schee, wtkl. P. van der Burg, asv. S. J. van der Heide, hovo A. W. Jacobs, bed. M. F. Velsink,



hbed. F. G. Olde Wolbers  
**m.s. 'Flammulina'**  
 roff. P. J. Balkstra, asv R. E. Curial, H. Haasnoot  
**m.s. 'Fossarina'**  
 roff. W. Molenaar, 3e stm. W. J. Levering, wtkl. P. C. Oosterhof  
**m.s. 'Fossarus'**  
 1e stm. J. Boonstra, bed. A. Vrolijk  
**m.s. 'Fulgur'**  
 wtkl. J. Buren, asv. J. J. F. M. Coppelmans, H. C. Weenink, bed. J. G. Koek  
**m.s. 'Fusus'**  
 3e stm. H. de Roo, wtkl. W. P. Koliijn, asv. R. A. Curial, aasv. R. E. Hubbard, M. G. W. Koomen  
**s.s. 'Kylix'**  
 gezagv. C. R. Groen, 1e stm. J. A. van Kesteren, 3e stm. B. Timmerman, 4e stm. M. A. Nanlohy, 2e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. K. H. Lughart  
**s.s. 'Laconica'**  
 1e stm. O. A. van Druuten  
**s.s. 'Latirus'**  
 roff. H. P. de Jager, 2e wtk. H. M. Westerveld, 4e wtk. R. F. van Loon, wass. R. D. Crena de longh, hovo H. J. van Alphen  
**s.s. 'Lepton'**  
 roff. A. A. J. Donker, gezagv. D. de Boer, 1e stm. R. van Kranen, 2e stm. P. L. van der Vos, hwtk. H. Kuyper, 4e wtk. R. Groeneweg, bed. A. Scheffer  
**m.s. 'Niso'**  
 roff. A. Boutkan, gezagv. H. Unger, 1e stm. A. H. van Haaften, 3e wtk. B. E. Broekhuysen, 5e wtk. T. van Beek, T. A. Neven  
**s.s. 'Ondina'**  
 2e stm. J. Schol, 4e stm. R. A. Huting, wnd. 2e wtk. M. W. M. van der Burgh, 4e wtk. S. A. Dijkwel, 5e wtk. G. J. Holtzer, wass. G. J. C. Dudink  
**s.s. 'Onoba'**  
 2 stm. C. J. de Boer, 4e stm. H. G. van Bostel, wnd. hwtk. H. Brand, 3e wtk. G. A. Mellonijs, wnd. 4e wtk. R. Romijn Jr., 5e wtk. R. J. M. van Geel

## IN MEMORIAM

Op 18 februari jl. is overleden de heer **C. J. de Fouw**, oud-scheepsgezel. De heer De Fouw verliet de dienst der Maatschappij op 1 juli 1973, na 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 75 jaar.

Op 5 maart jl. is overleden de heer **W. Beets**, gepensioneerd hoofdwerktuigkundige. De heer Beets trad op 15 november 1937 in dienst van onze Maatschappij en ging op 28 februari 1963 met pensioen. Hij bereikte de leeftijd van 71 jaar.

Op 20 maart jl. is overleden de heer **K. van der Horst**, oud-gezagvoerder. De heer Van der Horst verliet de dienst der maatschappij op 1 maart 1969 na bijna 22 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 61 jaar.

**m.s. 'Tagelus'**  
 1e stm. J. van Ruiven, 4e wtk. G. T. Verwoert  
**s.s. 'Vitrea'**  
 3e wtk. J. G. Kuit, wass. J. Heeren  
**s.s. 'Zafra'**  
 2e stm. J. A. Koenraad, 3e stm. W. van der Meulen Jr., 3e wtk. J. C. van Koten, hovo H. Vrugt  
**s.s. 'Zaria'**  
 3 stm. W. H. Nibbelink, 2e wtk. J. Hensbroek, wnd. 3e wtk. J. Marijs, wnd. 4e wtk. G. J. M. Welten, 5e wtk. W. G. van Megen

### Uitdienst getreden:

2e stm.: R. J. E. van Haarst, F. G. de Bruyn;  
 2e wtk.: O. de Roos;  
 5e wtk.: J. H. M. Bos, J. W. van Bodegraven;

alg. sch. vakman: A. I. M. J. van den Broek;  
 aank. sch. vakman: J. van den Berg;  
 bediende: R. E. Specht;

### Overplaatsing:

4e wtk.: Y. S. Attema - N.A.M.;  
 4e wtk.: P. van Nierop; - S.N.R.;

### Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.-th.: J. Kistenmaker;  
 2e Stuurman G.H.V.: H. de Looft, A. R. Pieters Graafland, K. R. Feddes;  
 2e Stuurman G.H.V.-th.: J. R. N. de Bode;  
 'C': B. K. Frans, P. Naaktgeboren;

'B': A. B. M. Bokkers, S. A. Dijkwel, W. R. H. van der Meer, R. J. Mooring;  
 Scheepskok: W. M. Beekman, H. Moes, D. Seip

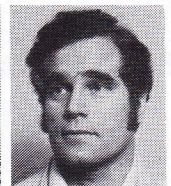
### Onze vlootjubilaren:



**A. Otero Garcia**  
 hoofdbediende  
 10 jaar op  
 11.03.1984



**F. L. Alexandre**  
 hfd. wtk.  
 30 jaar op 03.05.84



**J. Heeren**  
 wachtassistent  
 10 jaar op  
 01.05.1984

WAL  
 WAL  
 WAL

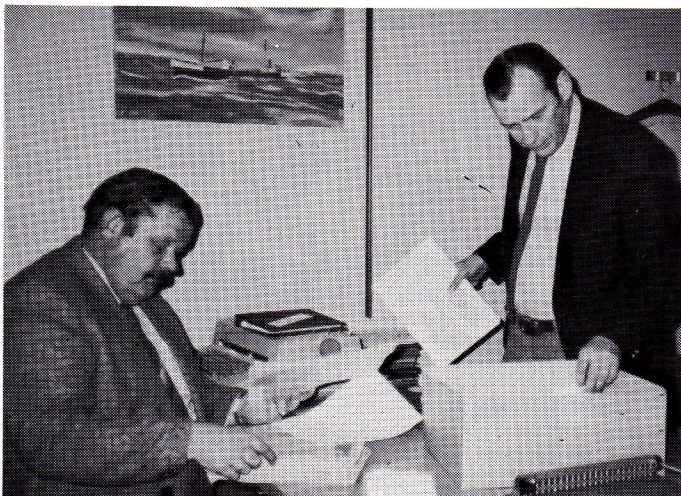
### Gehuwd:

Mw. I. Wildschut - DF/1, met A. Hoosbeek



1	t	v	2	n	w	i	c	h	t	s	b	10	a	11	l	h	12	h	13	m	a	14	g	15	a	16	x	17	y	n	18	m	19	t	20	t	21	s	22	h	23	t	24	r																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
25	m	a	a	n	d	26	r	a	a	r	t	27	d	a	n	28	h	29	b	a	r	30	v	31	h	32	f	i	l	33	t	34	t	35	t	36	t	37	t	38	t	39	t	40	t	41	t																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
42	g	32	b	33	p	a	n	34	b	35	t	r	a	36	m	i	r	37	r	38	l	a	m	39	d	40	g	a	t	41	m	g	42	t	43	t	44	t	45	t	46	t	47	t	48	t	49	t	50	t	51	t	52	t	53	t	54	t	55	t	56	t	57	t	58	t	59	t	60	t	61	t	62	t	63	t	64	t	65	t	66	t	67	t	68	t	69	t	70	t	71	t	72	t	73	t	74	t	75	t	76	t	77	t	78	t	79	t	80	t	81	t	82	t	83	t	84	t	85	t	86	t	87	t	88	t	89	t	90	t	91	t	92	t	93	t	94	t	95	t	96	t	97	t	98	t	99	t	100	t	101	t	102	t	103	t	104	t	105	t	106	t	107	t	108	t	109	t	110	t	111	t	112	t	113	t	114	t	115	t	116	t	117	t	118	t	119	t	120	t	121	t	122	t	123	t	124	t	125	t	126	t	127	t	128	t	129	t	130	t	131	t	132	t	133	t	134	t	135	t	136	t	137	t	138	t	139	t	140	t	141	t	142	t	143	t	144	t	145	t	146	t	147	t	148	t	149	t	150	t	151	t	152	t	153	t	154	t	155	t	156	t	157	t	158	t	159	t	160	t	161	t	162	t	163	t	164	t	165	t	166	t	167	t	168	t	169	t	170	t	171	t	172	t	173	t	174	t	175	t	176	t	177	t	178	t	179	t	180	t	181	t	182	t	183	t	184	t	185	t	186	t	187	t	188	t	189	t	190	t	191	t	192	t	193	t	194	t	195	t	196	t	197	t	198	t	199	t	200	t	201	t	202	t	203	t	204	t	205	t	206	t	207	t	208	t	209	t	210	t	211	t	212	t	213	t	214	t	215	t	216	t	217	t	218	t	219	t	220	t	221	t	222	t	223	t	224	t	225	t	226	t	227	t	228	t	229	t	230	t	231	t	232	t	233	t	234	t	235	t	236	t	237	t	238	t	239	t	240	t	241	t	242	t	243	t	244	t	245	t	246	t	247	t	248	t	249	t	250	t	251	t	252	t	253	t	254	t	255	t	256	t	257	t	258	t	259	t	260	t	261	t	262	t	263	t	264	t	265	t	266	t	267	t	268	t	269	t	270	t	271	t	272	t	273	t	274	t	275	t	276	t	277	t	278	t	279	t	280	t	281	t	282	t	283	t	284	t	285	t	286	t	287	t	288	t	289	t	290	t	291	t	292	t	293	t	294	t	295	t	296	t	297	t	298	t	299	t	300	t

## Uitslag Kerst-puzzel



De één schreef 'te moeilijk', de ander 'te makkelijk'. Ach, waarschijnlijk zijn beide opvattingen van toepassing op onze Kerst-puzzel, want de doorgewinterde puzzelaars zullen de puzzel een 'makkie' gevonden hebben, de wat minder geroutineerden hadden er misschien toch een hele kluit aan. Maar onze stelling is dat de puzzel voor 'elck wat wils' dient te zijn.

Feit is dat velen naar de pen grepen om de hokjes in te vullen, want bijna 200 inzendingen kwamen bij ons in het 'in'-bakje terecht. Niet gering, maar waarom ook niet? Het is toch een leuke bezigheid

Jan Almsa en Chris de Goey

de tijd te doden met het invullen van een gezellige puzzel? Wie weet hoevelen onder U de smaak van het puzzelen (weer) te pakken hebben gekregen. Op vrijdag 9 maart vond door twee O.R.-leden de trekking van de winnaars plaats. De ochtendpost werd nog even afgewacht, want tot het laatste moment kwamen de inzendingen nog binnen. Onderstaand volgt de uitslag van de loting:

**1e prijs f 100,—: Mw. C. M. M. Wiegert-Joosten**, echtgenote van 2e stuurman K. T. Wiegert,  
**2e prijs f 50,—: C. E. L. N. Warmerdam**, bursaal,  
**3e prijs f 25,—: Mw. A. v.d. Velden**, echtgenote overleden vlootmedewerker  
 De prijswinnaar en prijswinnaressen hebben inmiddels hun geldprijzen via bank of giro in ontvangst kunnen nemen.