

SCHIP & KA

27e jaargang
nummer 8
april
1988



Uitslag kerstpuzzel  Een idee . . . kom ermee
Nieuw Organisationschema  Collega's over olie
CAO-onderhandelingen gaan weer starten

SCHIP & KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774
Onderling Medisch Steunfonds 4696677

Zevenentwintigste jaargang nr. 8
april 1988

Redactiecommissie

Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga
Henk Steenstra
010-4071805

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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 & Ka'.

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

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

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

Vormgeving

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuïdenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

Grote investering bij Shell Eastern Petroleum

Shell Eastern Petroleum (Pte) Ltd. is van plan aanvullende conversie-capaciteit te bouwen op haar raffinaderij Pulau Bukom bij Singapore. Met dit zeer belangrijke project is een investering van ongeveer 480 miljoen Singapore-dollars (bijna 510 miljoen Nederlandse guldens) gemoeid. De nieuwe faciliteit omvat een katalytische kraakinstallatie voor residuale oliën (LRCCU) met een capaciteit van 4000 ton per dag, een akylatie fabriek (400 ton/dag), een propaan/propeen scheidingsfabriek die per jaar 55.000 ton propaan van hoge zuiverheid kan produceren en een 13 MW elektriciteits-opwekkingsinstallatie. De LRCCU zet laagwaardige residuale oliën direct om in hoogwaardige producten zoals benzine en gasolie. Dit is de eerste fabriek van dit type in Zuid-oost Azië en tevens de tweede van dit type die Shell buiten de Verenigde Staten bouwt. De bouw zal nog deze maand beginnen en naar verwachting in december 1989 zijn voltooid, waarna de nieuwe fabriek in het eerste kwartaal van 1990 zal worden opgestart. De investering wordt gedaan ter verdere versterking van Shell's concurrentiepositie en productflexibiliteit in Zuid-oost Azië in de jaren '90 en om de raffinaderij-productie een hogere toegevoegde waarde te geven. Het nieuwe project betekent een belangrijke technologische vooruitgang voor de petroleum-industrie in dit gebied en zal ertoe bijdragen de concurrentiepositie van Singapore tegenover andere raffinaderijcentra die voor deze markt werken te handhaven. Het nieuwe project is een zeer belangrijke investering in Zuid-oost Azië, waaruit Shell's vertrouwen in Singapore's toekomst als raffinage- en handelscentrum spreekt.

Verwacht in de mei-editie Schip & Ka

- Reportage afscheid 31 vlootcollega's
- Introductie nieuwe commissaris STBV
- 5 vlootcollega's gehuldigd
- Verslag OR-vergadersessie 23-24 maart
- DFF-reorganiseert: het hoe en waarom
- Wie mag er meevaren op de 'Eendracht'
- Henk Steenstra's ervaring als meevarende vlootinspecteur



CNOOKS

De Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke Shell zullen op 23 april a.s. in Café-restaurant Engels, Stationsplein 45 te Rotterdam een algemene ledenvergadering beleggen. Aansluitend op deze vergadering zal de voorjaarsreünie plaatsvinden. Al de leden, aangesloten bij deze vereniging, hebben inmiddels een uitnodiging ontvangen om deze dag bij te wonen. Het Bestuur hoopt dat de leden zich in grote getale zullen aanmelden. Een van de belangrijkste agendapunten zal zijn, **het openstellen van het lidmaatschap CNOOKS voor alle met pensioen zijnde medewerk(st)ers van STBV**. Dit voorstel, van een CNOOKS-lid, zal aan de leden worden voorgelegd. Wij houden u op de hoogte!

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2567	25.02.88	Overdracht Tagelus (PCOR)
2568	01.03.88	Aanpassing Scheepsreglement
2569	04.03.88	Veiligheidsbeleid 1988 (PCOR)
2570	04.03.88	Safetygram No. 19 (PCOR)
2571	07.03.88	Koersen/Richtprijzen brandstof (PCOR)

VERZOEK VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

Hier is dan de uitslag van de kerstpuzzel

Een niet STBV-man of vrouw zal publicatie van de oplossing in april wat aan de late kant vinden maar dat komt natuurlijk omdat al onze vlootmensen, waar ter wereld zij ook zijn, 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 binnen kwamen. Al vrij snel bleek dat de puzzel een groot succes zou worden. De oplossingen stroomden binnen. In totaal hebben zo'n 90 inzendingen ons bereikt. Onder het wakend oog van Bert Zwiens en Estella Juursema (OR-leden) werd de trekking op 8 maart jl. verricht. De prijzen, zijn als volgt gevallen.

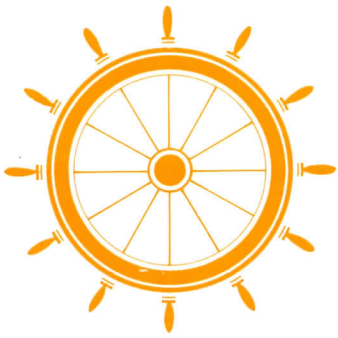
1e prijs f 100,—
R. G. Pieters, gepensioneerd
hoofdwerktuigkundige

2e prijs f 50,—
A. Onderstal, gepensioneerd
hoofdvoeding

3e prijs f 25,—
J. M. Wiglevan, gepensioneerd
scheepsvoorman



1	L	E	V	E	S	G	E	Z	E	L	L	I	N	K	E	S	P	R	E	S	S	O	K	O	F	F	I	E	
A	M	E	U	T	E	S	O	N	E	E	R	A	L	E	B	R	I	A	N	T	P	O	V	E	R	D			
31	P	P	D	R	A	S	T	E	L	B	L	O	N	D	P	A	K	A	B	E	E	H	E	L					
42	L	A	P	K	R	O	P	P	E	R	B	E	T	O	G	E	R	R	E	N	D	I	E	R	V	E	L		
53	A	R	I	A	T	R	I	E	R	B	E	L	F	S	A	R	L	E	R	E	N	M	U	R	W				
61	N	O	O	R	S	K	O	K	G	A	Z	E	L	M	E	T	E	R	P	E	R	G	R	I	M	E			
69	D	O	N	L	K	N	E	D	E	R	I	G	N	M	E	C	E	N	A	S	B	A	L	E	I				
79	E	L	B	I	E	R	L	A	V	E	T	P	O	R	L	E	P	E	L	L	O	R	D	S	S				
89	R	K	A	T	L	I	L	N	A	T	M	O	T	O	R	S	E	T	R	O	E	D	E	L	S				
97	V	O	R	E	T	O	O	S	T	B	A	L	A	T	U	M	L	E	V	E	R	E	M	I	R				
106	H	A	R	K	O	B	O	L	H	E	L	S	S	I	A	M	L	O	K	B	I	R	A	K					
116	E	L	F	E	R	G	H	E	L	A	T	I	P	G	R	A	T	I	S	M	O	S	H	A	R				
122	E	S	M	E	D	O	C	S	A	R	A	D	A	K	S	L	A	G	D	O	N	O	R	D	O				
137	L	K	O	R	E	A	A	N	T	T	S	M	A	A	D	V	C	A	L	U	M	E	T	T					
145	P	A	D	B	R	E	M	G	I	L	R	A	R	E	B	E	D	S	D	A	M								
155	K	A	P	E	L	H	A	G	E	P	R	E	E	K	O	V	E	R	L	A	D	E	N	R	E	B	L	S	
159	B	O	P	V	E	E	O	L	M	D	O	N	S	R	E	L	D	L	A	F									
168	R	O	T	B	O	G	A	N	I	N	P	O	L	S	A	D	R	Y	K	E	L	Y	K	H					
182	O	T	P	O	L	E	N	B	E	D	E	S	L	A	S	T	E	K	K	O	P	E	K	N	U				
192	O	O	G	A	L	K	R	A	P	I	E	R	K	S	M	I	E	N	T	M	O	F	S	O	L				
201	K	N	L	S	Y	H	O	R	G	L	I	T	K	N	I	E	O	O	R	T	S	T	O	P					
210	G	L	T	S	F	E	E	K	S	W	E	E	M	O	E	D	G	E	L	Y	K	S	N	I	T				
219	G	R	Y	N	A	A	K	R	A	T	K	R	E	E	K	M	E	I	K	O	E	P	E	L	E				
229	E	B	L	A	A	T	L	U	N	E	T	P	E	T	W	A	L	E	S	L	I	R	E	B	E				
239	R	A	N	A	L	R	E	K	E	N	E	N	S	K	A	N	A	R	I	E	K	O	B	E	N				
248	A	L	E	R	P	E	G	L	O	K	E	T	P	O	T	I	G	S	U	L	T	A	L	U	D				
257	A	L	O	M	S	T	E	E	G	R	E	G	S	L	E	E	K	A	P	E	R	S	A	G	E				
266	S	E	N	R	A	A	D	S	E	L	N	E	E	T	O	R	P	A	L	E	T	O	T	D	E	K			
275	K	T	V	O	L	S	N	A	V	I	B	E	E	K	S	K	A	R	N	N	E	P	L	K					
284	A	Z	O	M	E	R	L	E	G	I	O	N	U	T	N	O	R	E	N	O	D	E	U	R	E				
293	L	I	N	D	E	P	Y	L	S	T	A	A	R	T	R	E	L	E	K	T	R	O	M	O	N	T	E	U	R



VAART HOUDEN



Gaarne wil ik u weer eens bijpraten op het personeelsfront.

Toekomst Nederlandse bemanning

Reeds vele malen hebben we middels publicaties aangegeven dat we geleidelijk met meer buitenlandse bemanningsleden gaan varen teneinde te komen tot een verdere verlaging van de operationele kosten. Ook heeft collega Veldt in het februari-nummer duidelijk uitgelegd hoe we via het 15-mans 'Sericata' experiment en de gedeeltelijke vervanging van Nederlanders door Indonesiërs uiteindelijk tot een kernbemanning, met gediplomeerde scheepsvaklieden willen komen. Inmiddels zijn we aangevangen met het plaatsnemen van gedeeltelijk Indonesische bemanningen aan boord van de 'Spectrum' en de 'Cardissa'. Bovendien hebben we alle bemanningsleden d.w.z. de Scheepstechnici, de leden van de Algemene Werkploeg, de Hovo's en het overige CD-personeel persoonlijk aangeschreven – en waar van toepassing – naar hun ideeën en wensen met betrekking tot de toekomst gevraagd. Een aantal van de scheepsgezellen zal omgeschoold kunnen worden tot gediplomeerd scheepsvakman. Voor een beperkt aantal mensen zijn er mogelijkheden bij Groepsmaatschappijen. Voor de overigen hebben wij de hulp ingeroepen van een zogenaamd 'Outplacement' bureau, dat ons zal helpen bij het inventariseren van plaatsingsmogelijkheden elders. Ook zal

De kerststemming zat er goed in



het bureau individuele begeleiding bieden aan iedereen om een passende baan te vinden. Er zijn al heel wat enquête-formulieren met reacties terug ontvangen. De eerste groep is inmiddels uitgenodigd voor gesprekken met het bureau en een DFP vertegenwoordiger.

CAO-onderhandelingen

De nieuwe CAO-onderhandelingen gaan weer beginnen. Wij hebben als STBV onze globale voorstellen aan de FWZ gedaan middels een brief van 26 februari 1988. Inmiddels hebben de VKO en AVZ op 15 maart jl. ledenvergaderingen gehouden. Ik kan uiteraard niet in detail ingaan op de inhoud van de onderhandelingen. We hebben er echter nooit enige onduidelijkheid over laten bestaan dat verdere aanpassing van de arbeidsvoorwaarden dit jaar een noodzakelijk onderdeel blijft van onze overlevingsstrategie. Vandaar dat verlaging van de bovenrol en oplossing 40/56 problematiek hoofdpunten van de onderhandelingen zijn. Wij hopen en rekenen nog steeds op begrip van onze mensen. Dit zal ons verder helpen bij het bereiken van onze hoofddoelstelling 1988 n.l. terug naar winstgevendheid, waardoor er een basis verschaft wordt om in de toekomst weer te kunnen investeren. In dit kader is het van belang dat vakbondsleden de vergaderingen bezoeken teneinde hun stem te laten horen.

Nieuw conduite formulier

Het huidige formulier wordt drastisch veranderd en gaat het vernieuwde Shell Nederland beoordelingsformulier volgen.

Het is uiteraard wel aangepast aan onze bedrijfsomstandigheden. Het nieuwe formulier, met begrippen, definities en een toelichting is uitvoerig intern besproken, maar ook met Management, de B-2000 werkgroep, met de OR-commissie Vlootbeheer en Personeelszaken (CVP), de vroegere Commissie Sociaal Beleid en een delegatie van Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen.

Caurica

Al weer een tijdje geleden, met Kerstmis, heb ik 15 dagen aan boord doorgebracht op de 'Caurica', die na een dokperiode in Syros, Griekenland, naar Rotterdam voer. Ik denk dat ik veel heb opgestoken

Zicht op het eiland Syros



gedurende mijn verblijf. Overigens zag ik ook veel overeenkomsten met bijvoorbeeld de werkzaamheden en de sfeer op onze boord- en productieplatformen op zee van onze EP-collega's (EP = Exploratie/Productie). Ik dank vanaf deze plek nog eens alle opvarenden van de 'Caurica' voor hun gastvrije ontvangst. Mag ik besluiten met u te vragen gezamenlijk 'Vaart te Houden', dan houd ik u via deze rubriek verder op de hoogte van de ontwikkelingen op de verschillende terreinen.

Met vriendelijke groeten,

*Peter H. A. M. Otten
Personnel Manager*



IDEE?

Als hoofddoelstelling voor 1988 is gesteld: 'De Terugkeer naar Winstgevendheid'. In 1986 en 1987 was onze doelstelling: 'Het Voortbestaan van Shell Tankers B.V.'. Dit alles is geen retoriek, maar u weet dat in het kader van de herstructurering van de Marine-functie wij 3 jaar de tijd hebben gekregen om aan te tonen dat tankvaart onder de Shell Tankers-vlag levensvatbaar is.

Het is geen geringe taak geweest om zowel eigen medewerkers als de buitenwereld ervan te doordringen dat Shell Tankers B.V. los gezien moet worden van de Koninklijke Shell Groep waar het de economische prestatie betreft. Meer begrijpelijk is dat het de Groep, na een periode van 13 jaar onafgebroken grote verliezen, zonder enig uitzicht op verbetering, ernst was om aan deze onmogelijke situatie een eind te maken. In overleg met de Ondernemingsraad en velen van u, werd een overlevingsscenario ontwikkeld en werd in 1986 begonnen daar uitvoering aan te geven. Het is een bewijs voor de interne kracht van Shell Tankers dat we erin geslaagd zijn om onze plannen met redelijk succes te verwezenlijken. Uiteraard is dit alles geen volstrekt harmonisch proces geweest. Tegenvallers en meevallers, teleurstelling en succes hebben elkaar afgewisseld. Ook moeten wij ons realiseren dat we nog niet zijn waar we willen en moeten zijn. Dat is ook logisch, tenslotte hebben we nog maar 2/3 van de weg afgelegd.

Ik ben er van overtuigd dat we door met zorg af te maken waar we aan begonnen zijn, Shell Tankers weer winstgevend en daardoor levensvatbaar kunnen maken. Ik ben er ook van overtuigd dat de laatste loodjes het zwaarst wegen en dat in dezen de bekende 'wet van de afnemende meer opbrengst' maar al te waar zal blijken. Een bedrijf is een levend organisme

waarvan succes en slagvaardigheid worden bepaald door inzet en initiatief van de medewerkers. Het is met deze gedachte als achtergrond, dat in de doelstellingen voor 1988 iedere medewerker wordt verzocht om:

- een werkbeparende idee aan te dragen
- een maatregel tot verbetering van de efficiency voor te stellen
- een administratieve taak af te stoten die niet van werkelijk belang is voor de bedrijfsvoering

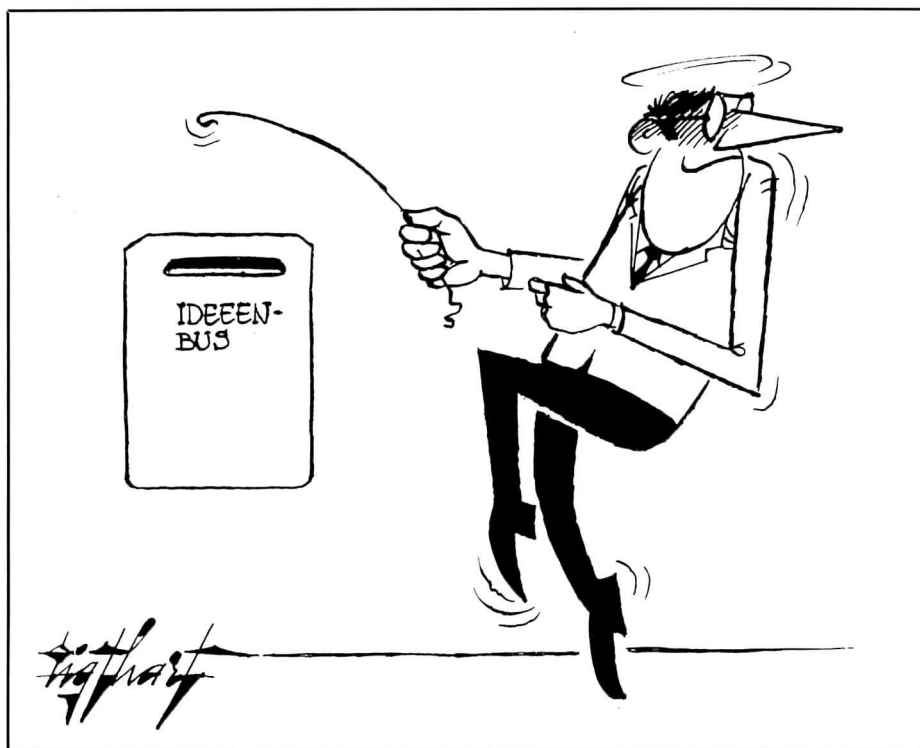
Bedoeld worden zaken die betrekking hebben op de dienst aan boord en/of op kantoor.

In dit kader wijs ik u allen nogmaals op het bestaande instituut van de Ideeënbus. Heeft u een idee, van belang voor het bedrijf, aarzel dan niet dat uit te werken en formeel in te dienen bij de Ideeënbuscommissie van STBV. Het gaat hier beslist niet om technische innovaties alleen. Elk idee, op de bedrijfsvoering betrekking hebbende, is welkom. Voorwaarde is wel dat u zich niet beperkt tot het aangeven van een gedachte, maar dat u het idee ook uitwerkt. De maatschappij zal u graag assisteren indien u verdere informatie of gegevens nodig heeft om tot een afgerond voorstel te komen.

De toekenning van een forse beloning voor een goed, toepasbaar idee zou een bijzonder prettige gebeurtenis zijn. Dit zowel voor de indiener als voor Shell Tankers B.V.

Succes!

M. A. Busker
General Manager



Proficiat Deutsche Shell Tankers

De Marine Coördinator (J. H. Kelly) beoordeelt elk jaar welke vloot de beste veiligheidsprestatie heeft geleverd. Hierbij wordt niet alleen naar de cijfermatige resultaten gekeken maar ook naar meer subjectieve maatstaven, zoals bijvoorbeeld de mate van vooruitgang, de veiligheid nadelig beïnvloedende omstandigheden, en de mate waarin de veiligheidsgedachte in een bepaalde vloot 'leeft'.

Helaas zijn wij er in 1987 niet in geslaagd aan de gestelde criteria te voldoen en



moest de Marine Veiligheidstrofee worden teruggegeven.


Winnaar, voor de derde keer, is **Deutsche Shell Tanker G.m.b.H.**

Gaarne wensen wij hen geluk met de geleverde prestatie en spreken de wens uit, dat zij goed op de trofee zullen passen voor de periode dat hij bij Shell Tankers B.V. weg is.


Als herinnering aan de veiligheidsprestatie, geleverd in 1986, is door de Marine Coördinator een glazen momento aan ons uitgereikt, waarvan hier een foto is afgedrukt.

Shell Tankers b.v.


**GENERAL
MANAGEMENT**
M. A. Busker
DF




**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
K. Borsje
DFF



**FLEET
MANAGEMENT**
G. Veldt*
DFM



Accounting
G. Boonzaaijer
DFF/1




Operations
N. J. Doorn
DFM/1




Performance/
Safety/Ship's
Computer Appl.
J. Drogd
DFM/2




Planning and
Budgets
W. Reininga
DFF/2




Operations
J. de Ruiter
DFM/1




Drydocking
H. J. Brouwer
DFM/3



Information &
Computing/
Office automation
G. M. J. Debets
DFF/3



Operations
H. Steenstra
DFM/1



Postal- and
Office Services
C. M. A. de Goeij
DFF/4




ALL VESSELS

Materials/Expediting
H. Sierat
DFF/5



* General Attorney
Note: the positions shown on this chart are
not indicative of the seniority of those
portrayed


Medical
R. G. Louwe
DF/1




PERSONNEL
P. H. A. M. Otten*
DFP




Fleet Personnel
R. van Kranen
DFP/1




Shore Personnel
M. Pronk
DFP/5



Wages and
Administration
Fleet Personnel
P. G. J. C. van Rijn
DFP/3



Personnel
Relations and
Information
N. Obolonsky
DFP/6



Reporting set-up

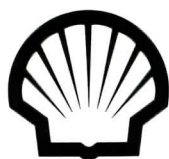
as on 1-4-1988

Uitreiking veiligheids-awards op schepen in volle gang



Op 9 februari jl. was het feest aan boord van de 'Fossarina'. De heer H. V. Coleby van Shell Bahamas, en 20 andere prominente personen, waren hierbij uitgenodigd. Zelfs de lokale pers en televisie waren aanwezig. Een ware invasie dus aan boord. Maar dat het gezellig was blijkt uit de lachende gezichten op de foto.

CPO Mat Tohir kreeg de eer het veiligheidsplaatje te bevestigen.



Berita Shell

HOUSE JOURNAL OF SHELL COMPANIES IN SINGAPORE

FEBRUARY 1988 VOL. 34 NO. 2 M.C.I (P) NO. 28/11/87



Mr Lemoine adds another year to the safety plaque while Capt Kesteren looks on.

Stressing safety at sea

On Jan 28,

Mr D Lemoine, Principal Surveyor with the American Bureau of Shipping in Singapore was invited to present the award to Capt H J van Kesteren, Master of Stellaris.

Like its activities on land, the Group places great emphasis on operational and personal safety

on board Shell tankers. Since the early sixties, safety officers drawn from the ranks of senior chief officers have been circulating within the fleet to improve general safety standards. They check on equipment as well as conduct safety talks and exercises.

In het huisorgaan van Shell Singapore ('Berita Shell') stonden de uitreikingen van de 'Stellaris' en de 'Fossarus' vermeld, die plaatsvonden op resp. 28 en 29 januari jl.

Safety awards for tankers

Singapore was called upon to present safety awards to two Shell tankers when they called at Bukom last month. Both vessels, m s Fossarus and m v Stellaris, had achieved a year without lost-time accident on board.

Operations Manager, Colin Harvey, presented the award on behalf of STBV Rotterdam to the Master of Fossarus, Capt G L A Martens, on Jan 29.



Mr Colin Harvey (left) hands over award to Capt Martens.



BIE

We hebben een hond. Een Beagle. Een leuk beest. De kinderen wilden het zo graag. Dus ja . . . Voor een grote hond voelde mijn vrouw niet veel. Dus werd er een klein hondje gekocht. Zoals ik al zei, een Beagle. We noemden hem Beatle. En ach, hoe gaat dat, Beatle werd Bie. Zoals je begrijpt, ik mag Bie uitlaten in de avonduren. Zomers is dat een uitkomst. Dan maak ik een flinke wandeling langs de terrassen en zo. Onderweg rust ik dan wat uit. In de winter is het echter echt afzien. Halverwege laat ik mijn lichaam dan even op temperatuur komen met een cognacje, in een kroegje een eindje verderop. Zo'n hond kost anders wat!

Loop ik een paar weken geleden met onze trouwe viervoeter op straat, neemt het beest de benen. Bie op avontuur. Zo snel als die beesten kunnen verdwijnen. Je hebt er geen idee van. Kom als man maar eens thuis zonder de hond! Ik weet niet hoe de omstandigheden bij u thuis zijn, maar bij mij zijn ze zo dat ik niet zonder die hond thuis durf te komen. Zoeken dus. En onder het zoeken verzinnen wat je thuis gaat vertellen als je zo laat terug bent. Als je zegt, ik ben hem kwijt, heb je ruzie. Als je zegt, ik heb even iets gedronken (iets wat ik nooit zou doen), heb je ruzie. En als ik zeg dat ik met de buurman heb staan praten geloven ze me niet. Althans niet met dit weer. Ik liep daar dus door de stromende regen. 'Bie, Bie, Bie' en nog een keer 'Bie, Bie, Bie, Bie, waar zit je?' Met zulk weer is er nooit een mens op straat, maar toen ik als een dwaas door de straten liep . . . De hele buurt was aan de wandel. Je houdt het niet voor mogelijk. Ik kan je niet vertellen hoe ik mij voelde. Want de opmerkingen die je aan moet horen, als je in je eentje als een halve gare door de straten loopt te brullen: 'Bie, Bie, Bie, waar zit je?' Ja, dat is echt vernederend. Meer dan een uur heb ik lopen zoeken, zonder resultaat. 'Even een opwarmertje halen en dan zoek ik verder', besloot ik, want ik was die hele zoekactie zat. Bij mijn stamkroeg aangekomen, wachtte mij een verrassing. Want wie zat daar met een blik in zijn ogen van 'waar blij je nou?' Juist: onze eigen Bie.

Hebbu dat nou ook?

DANKWOORD

Ik wil graag al het varend personeel bedanken voor de heerlijke tijd die ik bij Shell Tankers heb gehad. Zonder dat jullie het hebben gemerkt heeft de afgelopen 4 jaar stiekem een boekhouder als verstekeling meegevaren. In het bijzonder gaat dit op voor de 'Shelltrans' waar ik ook nog legaal 10 dagen op heb gevaren. Gezagvoerder Jan Verheul en toenmalige bemanning wil ik daarvoor nog in het bijzonder bedanken.

Jan van den Berg

Maritiem MUSEUM PRINS HENDRIK

Klaar om te wenden

Op 5 maart jl. werd in het Maritiem Museum te Rotterdam de tentoonstelling 'Klaar om te wenden' geopend waarin veel modellen van binnenvaartschepen van vader en zoon Hazenberg te zien zijn. Deze modellen zijn niet alleen pronkstukken die herinneren aan de zeilende vrachtvaart, maar vormen op dit ogenblik een bron van kennis bij restauratie van dergelijke schepen.

Onder de sloophamer

Toen de verzameling modellen vijftienvijftig jaar geleden in detail werd gebouwd had de laatste zeilschipper definitief zijn zeilen gestreken. Het was de intentie van het Maritiem Museum zoveel mogelijk typen zeilende binnenvaarders op deze wijze vast te leggen omdat men toen dacht dat alle tjalken, klippers en aken binnenkort onder de slopershamer zouden terecht komen.

Nu in 1988 ruim 400 zeilende binnenschepen door voornamelijk particulieren worden gerestaureerd en soms geëxploiteerd geeft de

SCHOON SCHIP

tentoonstelling vakmensen en leken de gelegenheid deze zorgvuldig gemaakte verzameling te bekijken en te gebruiken als historische bron. Met behulp van modellen, scheepstekeningen en echte werktuigen wordt op verrassende wijze getoond hoe deze verschillende onderdelen functioneren. Getoond wordt bijvoorbeeld op welke wijze een lier en een lenspomp werken, hoe men aan boord woonde en op welke manier de schipper de mast streek.

Computerspel

In de tentoonstelling is een computerspel opgenomen, waarin bezoekers verschillende problemen van een binnenvaartschipper moeten oplossen. Deze test is tevens verwerkt in een museumles, die gemaakt is voor leerlingen van het lager- en middelbaar technisch onderwijs. Dit lespakket is aan te vragen bij de afdeling Edukatie en in te zien bij de Onderwijshoek van het museum. Bij de tentoonstelling is ook een bezoek aan de Hasselteraak 'Annijge' in het

'Een Westlander te 's Gravenhage'

Westlanders verzorgen het vervoer te water in en om het Westland. Het type ontstond rond 1870 met de opkomst van de kassencultuur in het Westland. Op de foto is een schip te zien dat gelost wordt met behulp van de giek, een boom die ook bij het zeilen gebruikt wordt.

buitenmuseum opgenomen. Met een informatieblad in de hand kan de bezoeker dit binnenvaartschip in al zijn onderdelen bekijken. Deze 'Kijkwijzer' is voor f 1,— te koop op de tentoonstelling. De tentoonstelling 'Klaar om te wenden', zal tot en met 26 februari 1989 te zien zijn op de tweede verdieping van het Maritiem Museum. Openingstijden museum: di. t/m zal. 10-17 uur; zon- en feestdagen 11-17 uur.

OORRINGETJE

Voor een onderzoek naar het gebruik van oorringetjes door schippers wil het museum graag in contact komen met mensen die hier informatie over kunnen geven. Als mensen voorbeelden kennen van het dragen van deze ringetjes kan men op de tentoonstelling een formulier verkrijgen waarop naam, adres en eventueel telefoonnummer genoteerd kan worden. Ook kan men onder kantooruren telefonisch contact opnemen met Henk Dessens, conservator van het museum, te bereiken onder telefoonnummer 010-4132680.

Uit de postbak

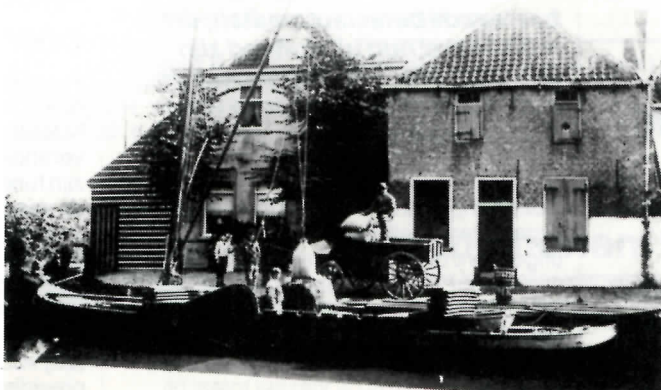
Hallo

Heel hartelijk bedankt voor de

kaarten
posters
boekjes
pen
portomonee

Die portomonee wou graag mijn meester Hebben. Dat moeten jullie ook weer gunnen.

Daaaaaaag



Mededelingen

Resultaten over het vierde kwartaal en het gehele jaar 1987

Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep

	Vierde kwartaal		Gehele jaar	
	Ponden Sterling miljoen			
	1986	1987	1986	1987
Nettoresultaat	752	858	2.540	2.883
		+ 14 pct		+ 14 pct
Nettoresultaat op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen	600	982	3.372	2.865
		+ 64 pct		- 15 pct

Het nettoresultaat van de Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het vierde kwartaal van 1987 bedroeg ponden sterling 858 (+ 14%) miljoen, vergeleken met ponden sterling 752 miljoen in dezelfde periode van 1986. In dit resultaat komen onder meer gestegen inkomsten uit opsporings- en winningsactiviteiten, voortgezette goede prestaties van de sector chemie en de winst op de verkoop van een consumentenproductenbedrijf tot uitdrukking. Door deze positieve factoren werd het lagere resultaat van de

downstreamsector ruimschoots gecompenseerd. Het nettoresultaat over het gehele jaar van ponden sterling 2.883 miljoen betekende eveneens een stijging van 14% ten opzichte van 1986. Op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen, dat wil zeggen, als geschatte voorraadwinsten van ponden sterling 18 miljoen na belastingen buiten beschouwing worden gelaten, was het resultaat ponden sterling 2.865 miljoen, 15% lager dan in 1986.

Belangrijkste factoren in 1987 waren

- *Het resultaat bij opsporing en winning gaf een gedeeltelijk herstel te zien naarmate de olieprijs stegen boven het lage niveau in 1986. Het resultaat werd tevens gunstig beïnvloed door lagere opsporingskosten. Daarentegen hadden hogere belastingen een nadelig effect.*
- *Het resultaat bij verwerking, zeetransport en verkoop daalde ten opzichte van dat van 1986, zowel op gerapporteerde basis als op basis van geschatte actuele aankoopkosten van de verkopen. De volumes van alle belangrijke olieproductengroepen bleven echter toenemen.*
- *Het resultaat bij chemie gaf ten opzichte van 1986 een belangrijke verbetering te zien. In het resultaat is een winst begrepen van ponden sterling 125 miljoen op de verkoop van een consumentenproductenbedrijf.*

Shell biedt bankpas-houders nieuwe mogelijkheid

Binnenkort zullen ook bezitters van een bankpas, voorzien van een zogenoemde pin-code, elektronisch kunnen gaan betalen bij circa 350 Shell-verkooppunten, verspreid over het hele land. Binnenkort zal namelijk worden begonnen met de ombouw van de

bestaande betaalautomaten, die momenteel nog uitsluitend zijn geschikt voor transacties met de door de Postbank uitgegeven 'Giromaatpas'.

Deze aanpassing zal in een frequentie van circa 35 terminals per week worden uitgevoerd door de leverancier van de apparatuur. Voor de komende jaren wordt door Shell een uitbreiding van het aantal betaalautomaten tot circa 500 beoogd. Hiermede wordt het dan in principe mogelijk om ruim 80% van het totaal bij Shell-stations verkochte volume aan

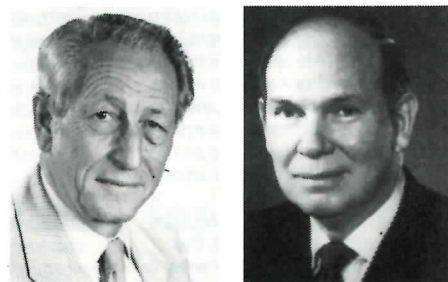
motorbrandstoffen (benzines, diesel en LPG) te verrekenen via elektronisch betalen. Momenteel wordt bij Shell-stations ruim een kwart van het aantal transacties via 'plastic geld' verrekend.

Toename gebruik 'plastic geld'

Shell stelt erg veel vertrouwen te hebben in de toekomst van 'plastic geld'. Haar eigen ervaringen met credit card systemen als 'Euroshell' en 'Shell Card', alsmede de proef van de Postbank, de gezamenlijke banken en benzinemaatschappijen met elektronisch betalen in de regio Tilburg/Eindhoven, hebben aangetoond dat deze manier van betalen door de klanten als eenvoudig, snel en veilig wordt ervaren. Dit alles vormde voor Shell aanleiding om medio 1986 te zamen met de Postbank een eigen project te ontwikkelen met een landelijke spreiding, waarin vanaf nu ook de algemene-, Rabo- en spaarbanken participeren.

Instrument tegen criminaliteit

Shell is van mening dat er echter ook een andere reden is om haast te maken met het verruimen van de mogelijkheden van het elektronisch betalen. Het gebruik van geweld door overvallers van benzinestations is een trend die gekeerd moet worden. Door Shell wordt er alles aan gedaan om in samenwerking met haar wederverkopers zekerheid en veiligheid op de verkooppunten te optimaliseren. Een belangrijk middel hierbij is de reductie van de potentiële buit voor overvallers. Daarin speelt 'plastic geld' een belangrijke rol, want het vermindert de hoeveelheid contant geld die op een verkooppunt aanwezig is. Vooralsnog blijft een goede 'kasdiscipline' essentieel. Hiermee wordt bedoeld het tijdig afstorten in een voor de kassier onbereikbare kluis van alle contanten, behoudens enkele honderden guldens 'wisselgeld'.



Drs. J. D. Hooglandt John F. Bookout

Nieuwe commissarissen

In de Raad van Commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij komen enkele veranderingen. Drs. E. P. Wellenstein legt zijn functie op 30 juni na tien jaar neer. Aan de aandeelhouders zal worden voorgesteld om Drs. J. D. Hooglandt, bestuurvoorzitter van Hoogovens (een functie die hij in mei zal neerleggen), met ingang van 1 juni tot commissaris te benoemen. Verder wordt John F. Bookout (66) voorgesteld. Bookout is sinds 1976 president-directeur van Shell Oil, een functie die hij op 30 juni zal beëindigen.

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 29 februari 1988

Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

m.s. 'Cardissa'

SGO: H. A. Lamme, J. W. de Vries, Techn.: J. P. W. Dallmeyer, G1S: Amos Radjah, Notje Mirah, G2S: Henky B Pangaila, ASTD: Umar Bin Salian, JSCJ: Sugiarto, 2NDC: Abdul Razak

m.s. 'Caurica'

SGO: A. M. H. Vossen, Techn.: M. J. W. A. Schuurs, Beko: C. van Zal, Bed.: J. Wilhelm

m.s. 'Ficus'

Hwtk.: C. H. J. van Dijk, 2e Wtk.: C. N. A. Vreke

m.s. 'Flammulina'

Gezavg.: A. Vlaar, 2e Wtk.: J. A. Willems, Off3: Nazwar, Eng3: Fachri, R dof: Anwar

m.s. 'Fossarina'

HECA: Suwirat

m.s. 'Fossarus'

Gezavg.: B. Ritman, 1e Stm.: R. van der Voort

m.s. 'Fulgur'

1e Stm.: R. Hendriks, 2e Wtk.: J. J. F. Govers, Off3: Mukhlis, Eng3: Masinambow, R dof: Saron

m.s. 'Fusus'

1e Stm.: H. J. Lenstra, Hwtk. L. W. Jorissen, 2e Wtk.: H. J. Lammertink, Off2: Sinuraya, Eng4: Aribowo, R dof: Hutabarat

m.s. 'Niso'

3e Wtk.: P. J. van den Ende, Wass.: A. O. Koetje, 2NDC: Halim

m.s. 'Sericata'

Gezavg.: O. A. van Druuten, Hwtk.: H. L. de Koning, Techn.: A. van der Windt

m.s. 'Shelltrans'

VO: H. van Popta

m.s. 'Sidelia'

Gezavg.: T. W. Scharrenburg, 2e Stm.: A. Breevaart, SGO: H. Brugs

m.s. 'Solaris'

Stag.: R. Aalderen, B. R. J. van Scherpenzeel, 2e Wtk.: T. Scholte, ASV: P. C. Groen, P. Sanders, J. van der Sluis, Techn.: J. W. P. Grommen

m.s. 'Spectrum'

SGO: J. P. J. G. IJzerman, 2e Wtk.: L. F. Kruyt, Techn.: G. Struik, G2S: Ashari B Abdullah, Abdul Djabar, Sugiadi, Abdul Rasjid, ASTD: Warno S, CPO: Pieter Nikijalun, JSCJ: Iwan Syafril, 2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Sponsalis'

Hwtk.: G. de Goede, SGO: E. S. Petrusma, R. M. Simonides, ASV: G. J. H. Muilenburg, Hovo: W. G. Meuleman, Beko: A. R. Tanasale, Bed.: H. H. P. Koppen

m.s. 'Stellaris'

wnd. Gezavg.: R. W. Overdijkink, CPO: Rohadi

Aflossingen/Signed Off

Gezavg.: A. J. Both, G. A. M. Dorren, G. L. A. Martens, L. A. Veer
1e Stm.: J. Jongeneel, G. J. Knol, H. Sieders

Hwtk.: C. Hemmer, J. P. Kalkman, F. C. Koens, J. Kruyssen, N. C. van der Vecht

2e Wtk.: J. L. de Bondt, R. H. de Haan, J. Klemann, J. H. E. Nijhuis, M. J. Parent, H. Waitz

3e Wtk.: P. D. Koudenburg

4e Wtk.: R. F. van Loon

SGO: H. G. Besselink, C. J. Muyskens, F. van Troost, G. J. A. M. Voets

Wass.: H. Klijnstra

SAW: K. Roelvink, G. H. de Visser
ASV: O. Barrau, G. A. Brand, A. van der Haak, B. R. Pronk, J. H.

Spaans, F. J. Trijselaar
Techn.: G. Ekkelenkamp, J. G. M. van Heugten, W. H. Klein
Hovo: G. H. H. Lammers, J. R. L. van Toornburg

Beko: G. M. Kaandorp

Abko: M. Bouwkamp
Bed.: J. Jager, E. W. A. Jansen, A. D. Pattiha

R dof: Rizal

Off2: Samad

Off3: Syah

Eng3: Yadi

Eng4: Sujadi

Geboren

08.02.88 – Floris, zoon van H. A. van der Want, wnd. 1e Stuurman, en mw. E. W. M. A. van der Want-Kalmeyer

25.02.88 – Jeremiah Randolph Lesly, zoon van J. R. L. van Toornburg, Hoofdvoeding en mw. A. van Toornburg-Rudolph
27.02.88 – Marthijn Patrick, zoon van W. M. de Bruyn, 3e Stuurman, en mw. H. A. de Bruyn-Hoekema

Aanstellingen

18.02.88 – D. Westdorp (Hwtk.)

Behaalde diploma's

'B' – G. R. Bos
'C' – R. J. Fortanier

Met pensioen

Gezavg.: H. W. Vermaas, J. van der Zouwen
Hwtk.: A. P. de Groot

Uit dienst getreden

3e Stm.: W. H. Nibbelink
ASAW: M. Bosje
ASV: A. van der Haak

Overplaatsingen

3e Wtk.: C. Brassier (SNC)
3e Wtk.: J. C. Ranshuysen (NAM- Assen)
3e Wtk.: M. J. Viergever (SNR)

WAL

WAL

Overplaatsing

01.04.88 – Mw. T. Zwaard (DFP/ 115) over naar KSEPL-Rijswijk

Hartverwarmend was het medeleven en belangstelling bij de begrafenis van Jos. Ook alle reacties van medeleven van collega's aan boord van de schepen, waren een troost. Daarvoor onze oprechte dank.

Anneke Hendriks
Shaula en Andor

In memoriam

Tot ons leedwezen vernamen wij dat oud-collega H. M. Westerveld (2e werktuigkundige), die met ingang van 1 april 1985 werd overgeplaatst naar Shell Nederland Chemie B.V. te Klundert, op 15 maart jl. is overleden aan de gevolgen van een hem op 5 maart jl. aldaar overkomen verkeersongeval. De heer Westerveld bereikte de leeftijd van 46 jaar.

Anne en Jacqueline vertellen over . . .

OLIE

Het was vrijdag 8 januari jl. toen er voor de Nederlandse kust olie werd gesignaleerd. Van Vlissingen tot Scheveningen dreef een grote olievlek, die naast de Nederlandse stranden ook duizenden vogels bedreigde. Hiervoor kwamen dan ook vlug de eerste hulpacties op gang. Zo ook door Anne Hoppenbrouwer, werkzaam op de gageadministratie, en haar zus Jacqueline van de Vreugde, die sinds kort intern is overgeplaatst naar de afdeling boekhouding.

Beiden zijn verbonden aan de Stichting 'Vogelklas Karel Schot', het vogelopvangcentrum te Rotterdam. Hier werden op vrijdag 29 januari 1988 de laatste slachtoffertjes van de oliemorsing schoongemaakt, tegelijk met de eerste van een nieuwe olievlek op de Oosterschelde. Onderstaand een kort verslag van beide dames, van de gevolgen van zo'n oliemorsing op zee, zowel voor de vogels als voor de medewerkers van dit vogelopvangcentrum.

In totaal heeft de eerste morsing uiteindelijk 530 vogels in de Rotterdamse Vogelklas doen belanden. Deze vogels werden gevangen op de stranden van Goeree, Voorne en de Maasvlakte door medewerkers van de Vogelklas (allen vrijwilligers) en de plaatselijke vrijwilligers organisaties. Alle gevangen dieren waren besmeurd met olie. Het betrof hoofdzakelijk: Zwarte zee-eenden, Eidereenden, Futen en Zeekoeten. Maar ook enige Alken, Meeuwen, Roodkeelduikers en zelfs een Parelduiker was van de partij. Het merendeel van de vogels werd in de eerste dagen na de morsing gevangen.

De zee weer in gejaagd

Bij dit vangen werd veel last van wandelaars e.d. ondervonden, die ongetwijfeld goed bedoeld, de vogels vaak

de zee weer in joegen. Ook de honden aan het strand waren niet bevordelijk voor een rustige vangst, zodat er uiteindelijk besloten werd vooral in het donker te jagen. Dit gaf al snel aanzienlijk betere resultaten.

Terwijl de ene groep 's nachts ging vangen, begon de tweede groep vrijwilligers aan het wassen. Dit gebeurde met verschillende soorten zeep. Echter al snel bleek welke het beste werkte. Het wassen op zich is een zeer intensieve bezigheid en neemt inclusief de sondevoeding van vis, mineralen, vitamines etc. en de behandeling van ogen en poten een half uur per vogel in beslag. Daarna werden de vogels in een speciale droogcabine geplaatst, dit ter voorkoming van longontsteking, waarop de vogels grote kans maken, zolang ze nat zijn.

Als de vogels dan droog en schoon waren, werden ze met vooral veel voer in een droge, warme ruimte zonder zwemwater geplaatst. In de eerste instantie ging dit goed. Maar na twee dagen ontstonden er twee nieuwe problemen. De vogels die nu binnenkwamen waren erg verzwakt, zodat ze tijdens het wassen soms al dood gingen. Daarom werd besloten voorlopig maar niet te wassen, en de vogels eerst een weekje te laten aansterken. Het tweede probleem was de opvangcapaciteit. Alhoewel de vogelklas tot een van de grootste Nederlandse opvangcentra mag worden gerekend, was een toevoer van ruim 500 vogels te veel. Er werd besloten het nog in opbouw zijn educatief centrum om te bouwen met hekken tot een warm en droog onderkomen.

Aanzienlijk resultaat

Ook stierven intussen de eerste schoongemaakte vogels. Sectie op deze vogels wees uit dat ze veelal te mager waren en er werd besloten tot meer sondevoedsel. Voorts werden ontstoken poten behandeld en bassins aangelegd. Al met al werk voor twee ploegen vrijwilligers van 's ochtends 8.00 tot 's avonds 8.00 uur. het resultaat was ondanks een sterfte van ± 40% aanzienlijk.

100 kilo vis per dag

Dit alles kon tot stand komen door vrijwilligers en donateurs. Hiermee kom je op het altijd terugkerende probleem voor opvangcentra: GELD. Dagelijks gaat er ruim 100 kilo vis (sprot en zandspiering) op, aangevuld met de nodige mineralen, vitaminen en medicijnen. Dit leidt nog steeds elke dag tot een aanzienlijke kostenpost. De vogels moeten nog tenminste twee tot drie maanden in de vogelklas blijven tot ze weer in de natuur vrijgelaten kunnen worden. Natuurlijk zal er geprobeerd worden een en ander te verhalen op het betrokken schip. Echter de ervaring leert dat toch veel van de kosten op de Vogelklas neerkomen. Voor instellingen zoals de Vogelklas, welke van donateurs afhankelijk zijn, komen deze klappen hard aan. Zo zie je maar wat olie voor gevolgen kan hebben zowel voor de mens als voor de natuur.



Voor informatie betreffende de Stichting 'Vogelklas Karel Schot' kunt u altijd terecht bij postbus 52083 te Rotterdam, of telefonisch op nummer 010-4857847.