

# SCHIP & KA

34e jaargang  
nummer 2  
april 1994



- 🐚 partnerpensioen ingevoerd
- 🐚 or-verslag
- 🐚 doorlopende reisverzekering
- 🐚 nieuwe cursusladder
- 🐚 uitslag
- kerstpuzzel
- 🐚 afkoop pensioenrechten
- 🐚 organisatieschema
- 🐚 eendracht

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

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 010-4071842  
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010-4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vierendertigste jaargang nr. 2  
april 1994

Redactiecommissie  
010-4071828  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Rob Wijmer

'Schip & 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  
ABN/AMRO bank, Coolsingel 119, Rotterdam,  
onder vermelding 'Abonnement Schip & 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 en druk  
Tijl Offset  
Blaloweg 20  
Zwolle

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
263	31.01.94	Koersen/brandstof- prijzen (Satcom)
264	31.01.94	Scheepsreglement deel I
265	09.02.94	Ins and outs on ports world wide Trainingsladder 1994
266	28.02.94	Koersen/ brandstofprijzen (Satcom)
267	01.03.94	Annual Business Plan 1994
268	04.03.94	Plan 1994

### Gezocht

Al jaren ben ik op zoek  
naar een boek 'De  
Geschiedenis van de  
Curaçaosche  
Scheepvaart Mij.'  
in 1962 uitgegeven en geschreven door  
G.W. Bakker. Wie kan mij hieraan  
helpen?

A.R. Kelder  
Kastanjelaan 28  
1214 LJ Hilversum

### Vlootbestand

De Etrema en Erinna zijn respectievelijk 28  
januari en 22 februari 1994 overgedragen  
aan hun nieuwe eigenaar te Hong Kong.  
De Niso is verkocht en is inmiddels het  
strand te Chittagong opgevaren om aldaar  
te worden gesloopt. Het nieuwe schip  
Hadra is op 15 maart jl. gedoopt door  
mevrouw Kok, echtgenote van onze  
Minister van Financiën. Als de Hadra  
binnenkort aan STBV wordt overgedragen,  
bedraagt het vlootbestand zestien  
schepen.



### Oplossing kerstpuzzel

Foutje, .....bedankt! Helaas was er in de oplos-  
sing van de kerstpuzzel 1993 een foutje geslo-  
pen. Velen vulden echter de juiste oplossing in  
en anderen vermelden het onvolledige ant-  
woord en maakten ons attent op de miskleun.  
Ongeacht de volledige of onvolledige oplossing,  
alle inzendingen namen deel aan het verloten  
van de prijzen. Onder toezicht van de onderne-  
mingsraad werden de onderstaande winnaars  
uitgeloot:

1e prijs f 100,-: F.W. Bosson  
2e prijs f 50,-: I. Sinnige-Worm  
3e prijs f 25,-: H.W. Vermaas

De prijzen zijn inmiddels overgemaakt. Prijswin-  
naars: van harte gefeliciteerd en voor de ver-  
liezers: volgende keer beter!

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Entalina  
Erodona  
Hadra

Halia  
Hastula  
Sericata  
Shelltrans

Sidelia  
Solaris  
Spectrum  
Sponsalis

Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009

# Doorlopende reisverzekering van Zilveren Kruis

Als gevolg van de invoering van het Nieuw Burgelijk Wetboek was het noodzakelijk de verzekeringsvoorwaarden van de Doorlopende Reisverzekering van Zilveren Kruis aan te passen. Deze aanpassingen hebben geen nadelige invloed op de voorwaarden en zijn in overleg met Shell Nederland BV tot stand gekomen. De mogelijkheden tot toetreding tot de verzekering zijn zelfs verruimd.

Medewerkers die naar het buitenland worden overgeplaatst, waarbij het gezin in Nederland achterblijft, krijgen dezelfde dekking als de in Nederland woonachtigen. Voor deze overplaatsingen en tijdelijke tewerkstellingen geldt dat daar waar in de voorwaarden 'Nederland' wordt vermeld, dit gelezen moet worden als 'land van tijdelijke vestiging'.

Dit betekent dat bij repatriëring, terugroeping wegens overlijden van naaste familie en dergelijke er geen sprake

is van repatriëring of terugroeping naar Nederland, maar naar het land van tijdelijke vestiging. Evenals op vakanties in Nederland van toepassing is, geldt hier dat bij schade tijdens een binnenlandse reis een betalings-, boekings- of reserveringsbewijs moet worden overlegd. Onder overplaatsing naar het buitenland wordt tevens een tewerkstelling op een booreiland of een schip verstaan.

Tot slot zijn in het boekje enkele artikelen toegevoegd over premieverrekening bij wijziging in de loop van het verzekeringsjaar in de gezinssamenstelling, dekking en/of dekkingsgebied, beëindiging dienstverband, tijdelijke en definitieve overplaatsing naar het buitenland.

Indien U een Doorlopende Reisverzekering heeft afgesloten, ontvangt U het boekje met de nieuwe verzekeringsvoorwaarden. Mocht U omtrent het bovenstaande vragen hebben, dan kunt U bellen met Zilveren Kruis: 01719 - 41414. Als U nog geen Doorlopende Reisverzekering heeft afgesloten, dan kunt U een informatiefolder met aanmeldingsformulier



aanvragen bij afdeling Personeel (tel.: 010 - 4071837).

## Nieuwe mogelijkheden met de euroShell card voor de medewerkers.

Het systeem en de voorwaarden voor de euroShell card voor de medewerkers zijn met ingang van 1 maart 1994 gewijzigd. Vanaf die datum gelden vrijwel dezelfde voorwaarden als voor de euroShell Private Label Card (PLC). Dit is de kaart die door particulieren kan worden aangevraagd.

De wijzigingen houden het volgende in:

- U kunt voor f 5,- per jaar een partnerkaart aanvragen en een verzekering tegen misbruik van de kaart afsluiten voor f 9,- per jaar. Ook als er twee kaarten in gebruik zijn, behoeft U de verzekeringspremie slechts één keer te betalen. De verschuldigde bedragen worden via automatische inkasso geïnd;
- Met een eventueel verstrekte partnerkaart kunnen ook aankopen met korting (18 cent per liter motorbrandstof en f 1,50 per aflevering van koelvloeistof, anti vries en motorolie) worden gedaan. De maximale jaarkorting voor de twee kaarten blijft echter f 180,- totaal per kalenderjaar. Met de partnerkaart kan men ook betalen voor banden, akku's onderdelen, reparatiekosten, doorsmeerbeurten, autowassen en shop-artikelen;
- Als U met vervroegd pensioen (géén uitgesteld pensioen) gaat, kunt U Uw card behouden. De korting vervalt op de dag van pensionering. De bijdrage voor de eigen card - die thans f 15,- per jaar draagt - komt voor rekening van Shell Nederland;



- Als U de dienst van de maatschappij om een andere reden dan pensioen verlaat, kunt U - indien U dat wenst - de card zonder korting blijven gebruiken. De verschuldigde jaarbijdrage wordt via automatische inkasso geïnd;
- De inkasso geschiedt dagelijks via automatische afschrijving van de rekening waarnaar Uw salaris of pensioen wordt overgemaakt;
- Voor het geval U het niet eens bent met een afschrijving, heeft U voortaan 30 dagen (was 5 dagen) de tijd om het bedrag te laten terugboeken;

- Nieuwe aanvragers kunnen zelf hun pincode kiezen. Een direkt daarbij aangevraagde partnercard krijgt dezelfde pincode;
- Anders dan de PLC-kaarthouders ontvangen de medewerkers geen kwartaaloverzicht van de card-aankopen;
- Het aanvragen van een card geschiedt door middel van een aanvraagformulier dat aan de inlichtingenfolder is gehecht. De folder is verkrijgbaar bij de afdeling Personeel. Op dit formulier moet U bij 'beroep' Uw SP-nummer invullen en als bank- of gironummer het nummer van de rekening waarnaar Uw salaris of pensioen wordt overgemaakt. Het aanvraagformulier zendt U - zo mogelijk per interne post - rechtstreeks naar het aangegeven adres van SNV;
- Praktikanten, adviseurs en medewerkers voor eerste oefening in militaire dienst kunnen niet deelnemen aan het kortingsysteem, maar kunnen voor eigen rekening een kaart zonder korting aanvragen. In dat geval gelieve U geen SP-nummer in te vullen;
- De algemene voorwaarden ontvangt men tegelijk met de card.

*Gepensioneerden hebben al een card die zoveel mogelijk aansluit bij de Private Label Card. Voor hen verandert er derhalve niets.*

# Partnerpensioen ingevoerd

**Met ingang van 1 maart 1994 kunnen ook ongehuwd samenwonenden in aanmerking komen voor een nabestaandenpensioen van de Stichting Shell Pensioenfonds, het partnerpensioen. De Raad van Bestuur heeft hiertoe, op verzoek van Shell Nederland (mede naar aanleiding van een initiatiefvoorstel van de Centrale Ondernemingsraad), de reglementen gewijzigd. De Deelnemersraad van het Fonds heeft een positief advies uitgebracht en ook Shell Petroleum heeft haar goedkeuring verleend.**

Bij overlijden van een ongehuwd samenwonend fondslid, kan de partner in aanmerking komen voor een nabestaandenpensioen dat op dezelfde wijze wordt vastgesteld als het weduwen-/weduwnaarspensioen. In tegenstelling tot het bijzonder weduwenpensioen bij echtscheiding, kan er geen recht ontstaan op een bijzonder partnerpensioen. Met andere woorden, als de partnerrelatie wordt beëindigd, dan vervalt het recht op partnerpensioen. Wanneer een fondslid de Shell-dienst verlaat onder toekenning van een uitgesteld pensioen dan vervalt het recht op partnerpensioen.

Fondsleden in actieve dienst en de fondsleden met een toegekend invaliditeitspensioen kunnen zich aanmelden. Daarnaast kunnen ook gepensioneerde fondsleden aan de regeling deelnemen, mits het pensioen is

toegekend na 28 februari 1994 en er geen sprake is van een uitgesteld pensioen. Het fondslid moet zich dan voor het bereiken van de 65-jarige leeftijd voor de regeling hebben aangemeld, tenzij er uit de partnerrelatie na het bereiken van deze leeftijd een of meer kinderen zijn geboren.

De regeling is van toepassing op tweerelaties. Met andere woorden, ook bij samenwonen van twee partners van hetzelfde geslacht, of bij bepaalde familierelaties is de regeling van toepassing. Er moet sprake zijn van een gezamenlijke huishouding in de zin van het reglement. Dat betekent dat bij de aanmelding van de partner twee documenten moeten worden overlegd:

1. een door een notaris opgemaakt afschrift van een samenlevingsovereenkomst of een uittreksel daarvan. Hieruit moet blijken, naast een aantal persoonlijke gegevens, dat het fondslid en de partner beiden ongehuwd zijn, dat het fondslid de partner heeft aangewezen als begunstigde voor een partnerpensioenregeling en dat zij een gezamenlijke huishouding voeren;
2. uittreksels uit het Bevolkingsregister voor het fondslid en de partner waaruit lijkt dat zij beiden ongehuwd zijn en op hetzelfde adres wonen.

Om voor het partnerpensioen in aanmerking te komen moet de gezamenlijke huishouding, op het moment van overlijden van het fondslid, ten minste zes maanden hebben geduurd. Hierbij geldt de datum, waarop de notariële samenlevingsovereenkomst is

opgemaakt, als aanvangsdatum van de gemeenschappelijke huishouding.

## Aanmelding

De aanmelding voor deelname aan de regeling moet, in tegenstelling tot een huwelijk, worden gedaan bij het Shell Pensioenfonds. Bij de aanmelding moeten de hierboven genoemde documenten worden overlegd.

Fondsleden in actieve dienst kunnen een aanmeldingsformulier verkrijgen bij de afdeling personeel (formulier PF04). Tevens is bij de personeelsafdelingen een brochure 'Partnerpensioen' beschikbaar die een uitgebreide toelichting geeft op de regeling en de voorwaarden die daarbij gelden.

Gepensioneerde leden die zich aan willen melden kunnen het aanmeldingsformulier en de brochure verkrijgen bij de Stichting Shell Pensioenfonds, Postbus 65, 2501 CB Den Haag.

## Shell Pensioenfonds

*De Stichting Shell Pensioenfonds is sinds kort bereikbaar op een nieuw adres. Het kantoor is van de Plaspoelpolder naar de Broekpolder in Rijswijk verhuisd. Bezoekers moeten voortaan op het adres Braillelaan 9 zijn. Als gevolg van de verhuizing is ook het telefoonnummer van het fonds veranderd. Het algemene nummer is voortaan 070 - 319 9200. Het telefoonnummer voor inlichtingen over pensioenen is 070 - 319 9388. Het postadres heeft geen wijziging ondergaan. Dit blijft: Stichting Shell Pensioenfonds, Postbus 65, 2501 CB Den Haag.*



# Afkoop van pensioenrechten

**De beslissing van staatssecretaris Wallage (Sociale Zaken) dat met ingang van 5 februari 1994 de afkoop van pensioenen na emigratie verboden is, heeft ook consequenties voor de leden van de Stichting Shell Pensioenfonds.**

De mogelijkheid om pensioenrechten bij voorgenomen emigratie geheel of gedeeltelijk om te zetten in een uitkering ineens ('afkoop van pensioenrechten') is tot op heden geregeld in de Pensioen- en Spaarfondsenwet (PSW). Daarnaast was in een apart besluit vastgelegd dat deze afkoop ook na emigratie mogelijk was. De staatssecretaris heeft dit besluit nu ingetrokken. Daarnaast is door de Tweede Kamer een wijziging van de PSW aangenomen waarin ook afkoop bij voorgenomen emigratie wordt verboden. Naar verwachting wordt de gewijzigde PSW in april 1994 van kracht. Ook in de reglementen van de Stichting

Shell Pensioenfonds is de mogelijkheid geregeld om pensioenen af te kopen. Enerzijds is het mogelijk om - conform de regels van de PSW - het pensioen bij emigratie geheel of gedeeltelijk af te kopen, anderzijds kent het Fonds de zogeheten Commutatieregeling. Deze regeling maakt het nu nog mogelijk om maximaal 25 procent van het pensioen om te zetten in een uitkering ineens. Alle fondsleden - met een normaal, vervroegd of uitgesteld pensioen - kunnen van deze vorm van afkoop gebruik maken, ongeacht of er sprake is van emigratie. Deze vorm van afkoop is gebaseerd op een in het verleden aan het Fonds verleende ontheffing op het in de PSW geregelde afkoopverbod.

De gevolgen van de voorgestelde wijziging van de PSW en het besluit van de staatssecretaris zijn:

- Afkoop van pensioenrechten na emigratie is vanaf 5 februari niet meer mogelijk. Van emigratie is sprake ingeval van een, naar het

zich laat aanzien, blijvende vestiging in het buitenland.

- Afkoop en gedeeltelijke afkoop (commutatie) bij voorgenomen emigratie blijft mogelijk tot de PSW - naar verwachting per april 1994 - is gewijzigd. Een Nederlandse expatriate geldt in dit verband niet als geëmigreerd.
- Na wijziging van de PSW zal afkoop van pensioenrechten niet meer mogelijk zijn.

De voorgestelde veranderingen houden in dat, naar alle waarschijnlijkheid, de mogelijkheid om pensioenrechten geheel of gedeeltelijk af te kopen, nog slechts korte tijd zal bestaan. Bij reeds gerealiseerde emigratie is de mogelijkheid daartoe nu al vervallen. Fondsleden die voor de wijziging van de PSW nog gebruik willen maken van de afkoopregeling, adviseren we hierover zo spoedig mogelijk contact op te nemen met de Stichting Shell Pensioenfonds, afdeling Voorlichting, telefoon 070 - 319 9332.

## Terschellinger roeievenement



Het Terschellinger sloepenevenement vindt traditiegetrouw weer plaats in het weekend na Hemelvaartsdag en dit jaar dus op vrijdag 13 en zaterdag 14 mei 1994. Aan de twintigste HT-sloepenroerace van Harlingen naar Terschelling, die op vrijdag 13 mei gehouden zal worden, zullen circa 130 sloepen deelnemen.

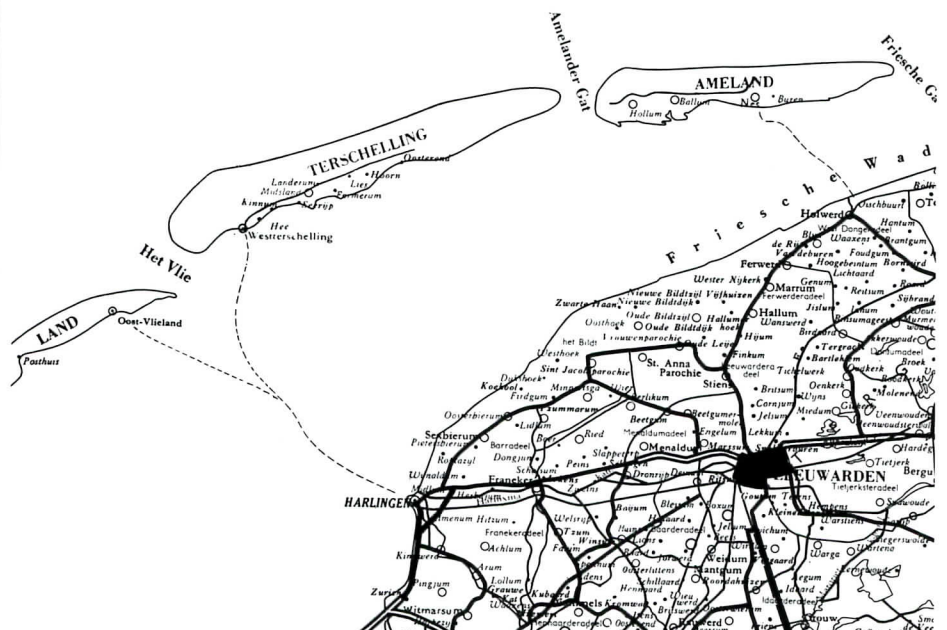
Roeien op de Waddenzee betekent rekening houden met eb en vloed. De starttijd van de HT-sloepenroerace wordt 'bepaald' door het tijdstip van hoog water te Harlingen. Dat betekent dat dit jaar de eerste groep van tien sloepen om 14.00 van start gaat en de laatste om 15.00 uur aan de marathonroerace begint. De start vindt plaats in Willems haven in Harlingen in groepen van tien sloepen. De samenstelling is gebaseerd op in eerdere HT-roeraces gemaakte tijden, op het type sloep en de samenstelling van de bemanning. Route: Haven Harlingen - Hanerak - Blauwe Slenk - Vliestroom - Schuitengat - Haven Terschelling. De eerste sloepen worden omstreeks 18.00 uur in de haven van Terschelling

verwacht. De roeisloepen zullen tijdens de race worden begeleid door zo'n 150 volgen escorteschepen, circa 40 zeilsloepen die de volgende dag zullen deelnemen aan de Sagitta-Sloepenroerace en vele andere, voor het plezier meevarende schepen.

Aan de dertiende Sagitta-sloepenroerace, die op zaterdag 14 mei gehouden zal worden, hebben ongeveer 40 sloepen

ingeschreven, waaronder een aantal dat ook aan de HT-sloepenroerace deelneemt. De zeilrace gaat over een traject van 16 zeemijl op de Waddenzee, met start en finish voor de haven van Terschelling.

Wanneer U nadere informatie wilt ontvangen, kunt U contact opnemen met de HT-roEICOMMISSIE (Tel.: 05620 - 9184).



# OR VERSLAG

Verslag van de OR/OV-  
vergaderingen van 20 en 21  
januari 1994:

Aanwezig waren:

**Groep A**  
Fred Boot  
Henne Hennis  
Nico van der Palen

**Groep B**  
Hans Orië

**Groep C**  
Jan van Overbeek

Overleg werd gevoerd met  
Joop Elias (DF) en Rob Wijmer  
(DFA). Wegens afwezigheid  
van Jeanne Dumoulin werd  
de notulering verzorgd door  
het OR-secretariaat.

Agendapunten waren - naast de vaste punten (mededelingen bestuurder, HSEQ en STBV-organisatie - onder andere de personeelssituatie, de kwartaalresultaten STBV derde kwartaal 1993 en de lopende zaken. Het quorum was niet aanwezig, zodat er een werkvergadering werd gehouden.

## Mededelingen bestuurder

- Het Marinet-systeem zal deze week overgaan van Rotterdam naar Londen. Het zal dan worden aangesloten op het SPS-systeem (het E-mail systeem van Shell). De schepen zullen van de overgang niets merken. Joop Elias en Wim Dufourné worden binnenkort ook privé op het SPS-systeem aangesloten.
- Er is een gesprek geweest met de advocaten van de Haven van Mombassa, de ladingeigenaar (Kenya Shell) en Smit Internationale om te komen tot een settlement ter afhandeling van de 'Sunetta'-stranding. Als er geen akkoord komt, zal er arbitrage worden aangevraagd. De

voorlopige schatting van de kosten bedragen US\$ 3,5 miljoen.

- Door de reorganisatie moet de Quality-certificering aangepast worden. De streefdatum voor het gereedkomen hiervan is 1 juni 1994.
- Op 15 maart 1994 zal de 'Hadra' te Inchon, Korea worden gedoopt door Mevrouw Kok, echtgenote van Minister van Financiën Wim Kok.
- Op 10 februari 1994 zal er in het Congresgebouw in Den Haag een symposium worden gehouden over 'Rampen voor onze kust, het voorkómen waard'. Joop Elias zal een van de inleiders zijn. Er worden 900 gasten verwacht.

## Mededelingen voorzitter OR

- In de laatste CDA-vergadering heeft de OR al aangegeven zich te gaan oriënteren op het gebied van spaarloonregelingen. Inmiddels is bekend dat zoiets ook op COR-niveau gaat gebeuren. Shell Nederland zal op korte termijn met een voorstel voor een nieuwe regeling komen. De OR van STBV ziet mogelijkheden om dit ook voor de vlootmedewerkers toegankelijk te maken. De bestuurder stelt voor om Shell Nederland het werk te laten doen en hierop terug te komen, zodra het onderzoek gereed is en er een voorstel ligt. De OR gaat hiermee akkoord.
- De voorzitter is lid geweest van de werkgroep procedures en vraagt of het recent gepresenteerde rapport van de werkgroep voor de OR beschikbaar is.

De 'Niso', 'Erinna' en 'Etrema' zijn verkocht.

De bestuurder heeft hiertegen geen bezwaar, maar stelt voor om voor de zorgvuldigheid te wachten tot Wim Dufourné terug is van vakantie en het rapport gezien heeft. Daar heeft de OR geen bezwaar tegen.

## STBV-organisatie/ herstructurering

De omschakeling verloopt volgens plan. De OR heeft toch enkele vragen hierover:

- Er gaan geruchten dat de kosten voor de reorganisatie 'de pan uit rijzen'. De OR vraagt aan de bestuurder of dit inderdaad zo is, met andere woorden blijft men wel of niet binnen budget? Elias antwoordt dat het budget voor zowel 1993 als 1994 ongeveer US\$ 10 miljoen bedraagt en dat op dit moment geen overschrijdingen zijn.
- De OR krijgt de indruk dat de communicatie met de schepen niet zo goed verloopt. Is hier iets over zeggen? Er zijn enkele aanloopproblemen, maar die worden verholpen. Als dat gebeurd is, moeten de verbindingen met de schepen goed zijn.
- Hoe staat het in dit verband met het gebruik van Marinet voor privé-doeleinden? Dit is doorgeschoven naar Tino de Vries in Londen. Hij handelt het verder af.
- Hoe is de stand van zaken met betrekking tot de agreements, die STBV met SIS aangaat? Gisteren is het concept voor het manning-agreement naar Londen gegaan en vandaag gaat het concept voor het service-agreement er ook naar toe. Volgende week gaat de bestuurder drie dagen naar Londen om hierover te praten. Vooral de hoogte van de fee is bij het manning-agreement een belangrijk onderhandelingspunt.

Betreffende het vlootplan: zowel de 'Niso' als de 'Erinna' en 'Etrema' zijn aan de laatste reis bezig. De 'Niso' wordt overgedragen aan Shell Gibraltar of gaat naar de sloop, afhankelijk wat Gibraltar beslist (*Red.: inmiddels is de 'Niso' verkocht voor de sloop*). De 'Erinna' en 'Etrema' worden op korte termijn aan de nieuwe eigenaars overgedragen.

## HSEQ

Behandeld werd het jaaroverzicht van DFM, voor zover dat betrekking had op



HSEQ-gebied. Concrete vragen over dit verslag had de OR niet. Wel vroeg de OR of de rapportage op deze manier door zou gaan. De rapportage in deze vorm zal verdwijnen. Er komen in ieder geval wekelijkse rapportages betreffende de veiligheidscijfers. Een kopie hiervan komt op het prikbord.

Eerste stuurman Hans Sinnige gaat voor 18 maanden naar Londen om te assisteren bij de samenvoeging van de HSE-manuals.

Op de vraag van de OR of er al een uitslag bekend was van de enquête over roken en rookgewoontes antwoordde de bestuurder dat er nog geen officiële rapportage is. Informeel wist hij, dat tot nu toe vijf schepen hadden geantwoord met nogal verschillende reacties. Hierover kan het beste met Dr. Louwe contact worden opgenomen.

## Personeelssituatie

De OR kreeg een overzicht van de personeelsaantallen overhandigd. Hieruit bleek dat er in 1993 een toename was van 14 Nederlandse officieren, een afname van één Nederlandse scheepsgezel en een afname van acht Indonesiërs (vijf officieren en drie gezellen).

Eind 1993 hadden we evenveel COO'ers (conventioneel opgeleide officieren) als MO'ers (maritieme officieren). De target voor werving van Nederlandse Maritiem Officieren in 1994 blijft 30.

In 1993 is aan training f 1,1 miljoen besteed (budget f 1,3 miljoen).

Uit de OR kwam de vraag hoe het beleid is met betrekking tot zwangerschapsverlof voor vrouwelijke zeevarenden. Dit wordt aktueller, daar er steeds meer vrouwelijke MO'ers in dienst komen. Het beleid is duidelijk. Bij zwangerschap mag er niet worden gevaren. Dit betekent dat indien een officier zwanger wordt, zij tijdelijk in de walorganisatie zal worden geplaatst. Na afloop van het zwangerschaps- en bevallingsverlof, gaat de officier weer varen. Dit beleid zal zo spoedig mogelijk worden opgenomen in het scheepsreglement.

## Derde kwartaalresultaten STBV

De resultaten waren al op voorhand aan de OR verstrekt. De vragen die er over gesteld



werden hadden vooral betrekking op verschillen tussen budget en aktueel:

- Waarom zijn de kosten voor Fleet Management hoger? Dit komt voornamelijk door uitgaven voor de nieuwe 'H'-schepen, waarvoor niet was gebudgetteerd.
- Hoe komt het dat er geen belastingteruggave is geweest? Dit komt omdat STBV in de fiscale eenheid met SIPM is ondergebracht.

De voorlopige schatting voor heel 1993 is een operationeel verlies van f 27 miljoen en een netto verlies van f 15 miljoen.

## Lopende zaken

Arbo-wet en de implementatie hiervan: wettelijk moeten er een aantal zaken gedaan worden:

- Er moet een beleid zijn. STBV heeft al een HSEQ-beleid, waar Arbo onder kan vallen.
- Er moet gebruik worden gemaakt van een ARBO-dienst. Hiervoor geldt echter een wettelijk uitstel tot 1-1-98.
- Er moet aan risico-inventarisatie worden gedaan. Hier is een begin mee gemaakt door dr. Louwe bij scheepsbezoeken.
- Er moet een ziekteverzuim-beleid komen. STBV is bezig met het opstellen van een 'verzuim controle protocol'.
- Er moet een ARBO-jaarplan komen en een ARBO-jaarverslag. Vooralsnog doen we dit niet apart.

De uitvoering/controle van de ARBO-wet ligt bij de Scheepvaartinspectie. Van die zijde is nog geen actie ondernomen. Het is voor hen ook nieuw.

Blue Certificates: hier zijn geen aanvullende zaken te melden. Volgende week is er weer een bijeenkomst met de FWZ over deze zaak. STBV is tegen een verdere verhoging van de gages, zoals de ITF/FWZ dat eist. De argumenten hiervoor zijn:

- Onze Indonesische medewerkers verdienen naar verhouding meer dan de Nederlandse zeevarenden (gezien het lage prijspeil in Indonesië).
- Vanuit de Aziatische Unions is verzocht de benchmarks niet te verhogen om te voorkomen dat hun leden uit de markt worden geprijsd.

Ondanks dat, blijven de FWZ en de ITF vasthouden aan hun standpunt.

Uit de rondvraag kwamen de volgende zaken aan de orde:

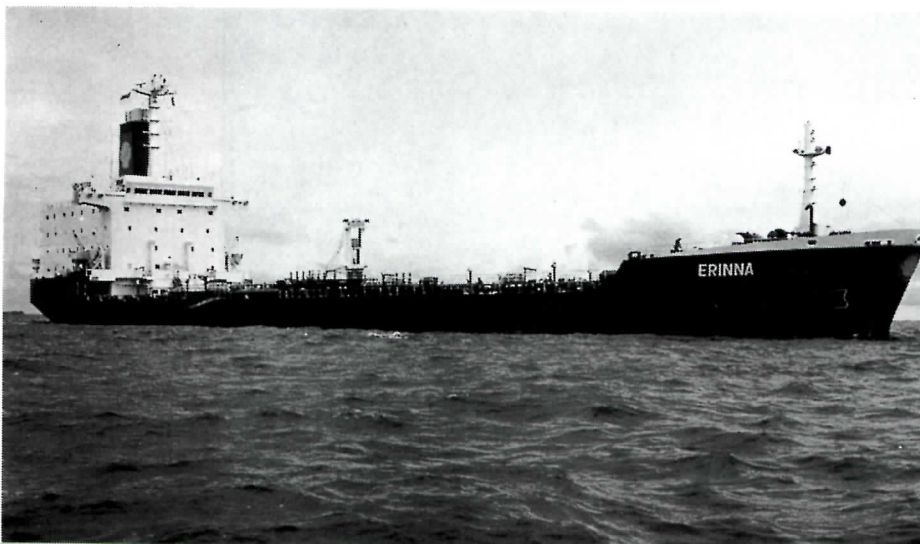
- *Is er al een gesprek geweest met de overheid over de subsidies?*  
Ja, met de commissie die de subsidies vaststelt, maar dat gesprek is teleurstellend verlopen. Van alle aanvragen zijn er 30 toegelaten tot de ranking; 29 hiervan kregen 100% van de aanvraag toegewezen en STBV als laatste maar 28% van de aanvraag. De bestuurder heeft hierover een gesprek aangevraagd met een top-ambtenaar, die hierover gaat.

- *Wat wordt er gedaan met WAR-overschrijdingen (Wet op Arbeids- en Rusttijden)?*

De lijsten worden op het ministerie gecontroleerd en de overschrijdingen worden aangemerkt. Deze lijsten komen dan bij STBV terug met een begeleidend schrijven om er in de toekomst op toe te zien dat dit niet meer gebeurt. Opmerking van de bestuurder: Overschrijding van de WAR zijn niet gewenst; er is dan een verkeerde planning gemaakt.


- *Kunt U aangeven hoeveel arbeidsplaatsen er bij de walorganisaties van de andere Shell-vloten zijn verdwenen?*

Nee, op dit moment niet. Wel voor de hele reorganisatie. Er zal naar gevraagd worden en dan komen we er op terug.




# STBV Organogram

SNV - PNRA/3  
Social Welfare

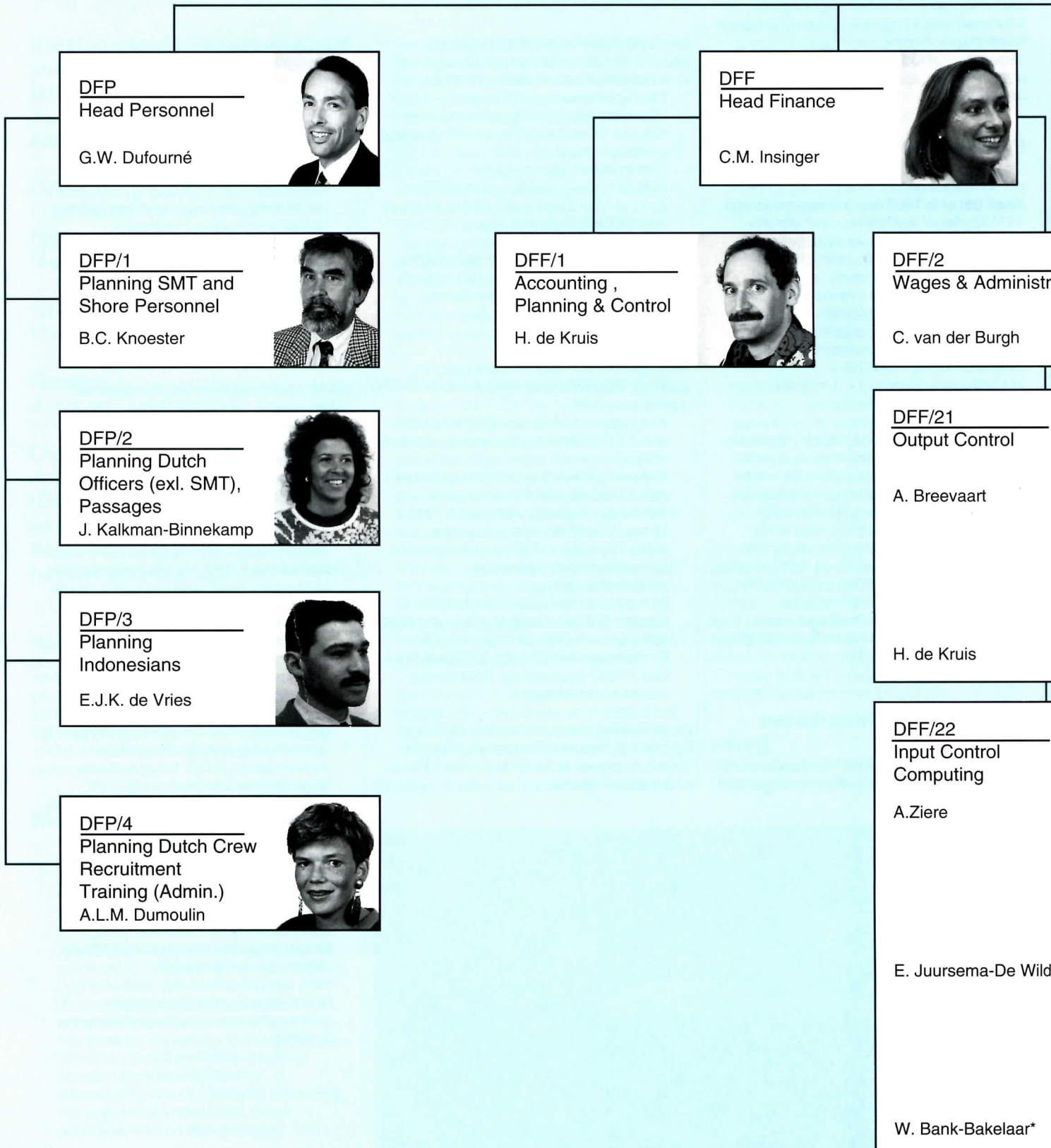


M.J. Kors

DF/0  
Secretary



H.P.J. Kosten






DF  
General Manager




J.A.M. Elias

DF/1  
Medical



R.G. Louwe

DFA  
Head Personnel Rel.,  
Information and  
CLA Staff Council  
QMA



R. Wijmer

DFM  
Head Fleet Support  
HSEQ  
Op./Tech. Training  
Quality Manager  
External Relations



G.C.H. Dijkstra

DFA/1  
Office Services  
Administration



M.E. Odijk\*



J.A. Verhoeve\*

\*= parttime



# Reporting set-up Shell Tankers

as on 01-04-1994

Note: The positions shown on this chart are not indicative of the seniority of those portrayed.

# Een reis met de Cardissa naar het NAM-F3 veld



Het was op een zaterdagochtend in januari bij een kil zonnetje, toen ik in Scheveningen aan boord ging van het vaartuig de 'Maartje' om mij op onze, ongeveer 2 mijl buitengaats liggende Cardissa, af te zetten. Daar met de loodsladder omhoog. Eenmaal in de accommodatie was het lekker warm. Kapitein Jan Verheul loopt met korte mouwen alsof hij net uit de Caraïben komt.

De Cardissa is in 1993 omgebouwd tot een shuttletanker voor transport van condensaat van het NAM-F3 veld. Onder de leiding van steel-engineer Jarig Molenaar, chief-engineer Frans Bakker en kapitein Jan Verheul is het schip toen op de Wilton Feyenoord werf ingrijpend veranderd. Drie extra dieselgenerators, een boeghuis, een hijsinstallatie en connectie op de boeg en een 'Dynamic Positioning System' (DP) met twee boegschroeven en een hekschroef zijn geïnstalleerd. Hiermede moet het schip in positie blijven tijdens aankoppeling aan de laadslang van het F3-veld. Dit veld ligt ongeveer midden op de Noordzee.

**Z**aterdagavond om acht uur werd het anker gelicht voor vertrek en de volgende ochtend was het platform in zicht. Het was een zonnige zondagochtend en die werd besteed aan oefeningen om met het DP-systeem, zowel automatisch als handmatig, het platform te naderen.

Daarna ging de Cardissa voor anker voor een rustige zondagmiddag na een rijstafel van chef Kees van de Ende en kok Duduh.

Maandagochtend zes uur werd het anker gelicht en begon het naderen van het laadplatform. Stuurman Walter de Bruin gebruikt een soort geweer om een harpoen af te schieten voor het ophalen van de lijn waaraan na een aantal boeien en een anker uiteindelijk de laadslang vastzit. Om kwart over negen is aangekoppeld en om

tien uur wordt begonnen met laden. Het is ongelooflijk om te zien hoe het DP-systeem de Cardissa aan de laadslang exact in positie houdt op 48 meter afstand vanaf het middelpunt van het platform.

Het alarm is afgesteld op twee meter deviatie en de Cardissa blijft daar praktisch steeds netjes binnen. Toch kan ieder ogenblik iets gebeuren en dan is er weinig tijd voor actie. Het boeghuis is dan ook constant bemand door een van de DP-officieren. Er zijn er drie aan boord, namelijk Erik Stoop, Ronald Oldenburger en Jelle Gepkens. Bovendien verblijft de kapitein, af en toe even afgewisseld door de stuurman, voortdurend bij de DP-controle in het boeghuis. Het weer was die

dag rustig, maar 's avonds draaide de wind naar ZW en ging toenemen tot windkracht 6-7.

**D**insdagochtend om kwart over zes wordt afgekoppeld, het waait dan al hard. Het stap voor stap terugtrekken van het platform duurt nog tot kwart over 8 tot het schip vrij ligt en richting Vlissingen koerst. De wind wakkert nu goed aan tot een felle storm, windkracht 9. Omdat de wind en zee tegen zijn is de maximum te halen snelheid nog maar 6 knopen, wat vertraging betekent waardoor de aankomst in de haven een dag later zal worden. De Cardissa heeft verder weinig last van ruwe zee, maar ik voel toch lichte

## 'De Rijn 1870 - 1930' 'warum ist es am rhein so

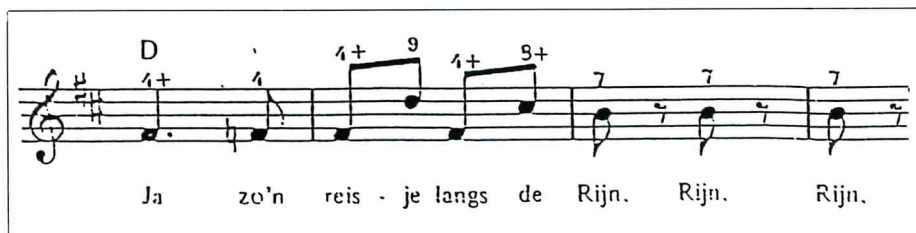
**De zomertentoonstelling 'De Rijn 1870 - 1930' in het Maritiem Museum Rotterdam geeft hierop het antwoord. Rijnvaart en romantiek, scheepsbouw en industrie, watervallen en ander natuurschoon; vele aspecten van de Rijn komen aan bod in de tentoonstelling die vanaf 1 april tot en met 11 september 1994 te bezichtigen is.**

De Rijn zelf, van zijn oorsprong tot aan zijn monding, is de rode draad in de tentoonstelling. De bezoeker loopt letterlijk op de Rijn, beginnend bij Hoek van Holland en Rotterdam, stroomopwaarts tot het Bodenmeer. In het stroomgebied worden een aantal belangrijke steden en diverse thema's over de Rijn en Rijnvaart behandeld. Uitgangspunt van de tentoonstelling vormt een collectie prenten van ingenieur C. E. Heijmann. Deze uitgebreide serie tekeningen in potlood en aquarel brengt een bonte verzameling

scheepstypen uit de periode 1870-1930 in beeld. Rotterdam laat de thema's 'scheepsbouw en scheepstypen' zien. Fraaie modellen van de verschillende scheepstypen geven een beeld van de Rijnvaart in de periode 1870 - 1930. Een schipbrug, een pont en een spoorbrug worden bij Arnhem getoond bij 'oeververbindingen'. Bij het passeren van de grens bij Lobith komt de bezoeker meer te weten over activiteiten van de douane. In het Ruhrgebied ligt Duisburg, de grootste binnenhaven van Europa. De activiteiten van dit belangrijkste industriegebied van West-Europa worden getoond bij de thema's 'handelen en industrie'.

Het spreekwoordelijke 'Reisje langs de Rijn' komt aan bod in het thema 'passagiersvaart'. Keulen is de winterhaven van de Köln-Düsseldorfer Lijn, een van de oudste Duitse passagiersvaartrederijen. Er zijn modellen te zien van passagiersschepen, maar ook affiches en menukaarten uit de periode 1870 - 1930.

Bij Bonn, de stad van Beethoven, kan de bezoeker luisteren naar muziek. Dat de



tekenen van zeeziekte, hoewel gelukkig slechts tijdelijk. De rest van de bemanning lijkt nergens last van te hebben.

's Avonds om 10 uur is er nog een plotseling alarm aan de stuurinstallatie. De baas, Hans de Bondt en maritiem officier Henk van Weenen repareren dit in een uurtje. De volgende dag is de wind afgenomen en zitten we in Hollands winterweer, regen, wind en weinig zicht. De loods wordt al ruim buitengaats opgepikt en bij het binnenvaren van de Westerschelde is Vlissingen op een mijl afstand nauwelijks te zien.

De Cardissa gaat lossen in Borssele aan een steiger aan een dijk midden in het Zeeuwse platteland. Dit was voor mij het einde van een zeer interessante tocht op de Cardissa, een schip met een uitstekende stemming en een fijne, gastvrije bemanning.

**R.G. Louwe**  
Medisch adviseur

# 30' schön?'

Rijn voor meerdere componisten een bron van inspiratie was, blijkt ook uit muziek van onder andere Schumann en Wagner.

Op de tentoonstelling wordt meerdere malen aandacht gevraagd voor milieuzaken in en om de Rijn. Zo liep de hoeveelheid zalm, één van de belangrijkste vissoorten in de Rijn, in de periode 1870 - 1930 met negentig procent terug. Het gebied tussen Koblenz en Wiesbaden wordt 'de romantische Rijn' genoemd. Behalve fraaie uitzichten vindt men er een aantal voor de scheepvaart gevaarlijke en beruchte plaatsen zoals het Bingerloch en de Lorelei. De Lorelei treffen we ook weer aan bij 'sagen en legenden'; het verhaal van de nimf die met haar fraaie zang menig schipper afleidde, hetgeen vaak schipbreuk tot gevolg had. Bij Karlsruhe maakt de bezoeker kennis met de Rijnschipper, zijn woonomstandigheden, opleiding en de papieren die hij nodig had om op de Rijn te varen.

De kanalisering en het waterpeil staan centraal in het thema 'waterbeheersing'. Dat waterstanden en omwonenden van de Rijn altijd al verontrustten, blijkt uit berichten uit 1926, toen het peil bij Lobith zelfs hoger was dan de recente overstromingen eind 1993. Ook de actualiteit ontbreekt niet; via teletekst kunnen bezoekers de recente waterstanden volgen. Het Bodenmeer en de bronnen vormen het sluitingsbeeld van de tentoonstelling. Hier kunnen bezoekers van een verrassend uitzicht genieten.

# Ook zo mooi ...

Eind vorig jaar kon ik meevaren op de 'Entalina' in het Caribisch gebied. Dat mocht van 'kantoor'. Maar mocht het ook van de opvarenden zelf? Zij kregen zomaar een (koopvaardij) dominee aan boord. Daar kan je goed de boot mee ingaan. Maar blijkbaar viel het allemaal reuze mee. Ik werd behandeld alsof ik er altijd al bij had gehoord. Gewoon knap zoals ze dat deden, zowel de Nederlanders als de Indonesiërs. Een impressie.

Veiligheid voor alles, zeker op een tanker, leerde ik al snel. Eens werd de werking van een persluchtapparaat uitgelegd. Het meeste indruk op mij maakte, dat je altijd met zijn tweeën een tank of accommodatie in moest. Maar vooral dat je er ook beiden weer uit moet, als de perslucht van een van beiden moet worden bijgevuld. Zelfs als er beneden of binnen een derde gewond achter moet blijven. Davies: red eerst jezelf, je leeft maar een keer. Bovendien is één dode beter dan (in het ergste geval) drie. Dat was even wennen: eerst aan jezelf denken, terwijl een medemens in nood is! Maar kan het altijd anders? Blijkbaar niet. Dat was nieuw voor mij.

## Eikel

Ik heb het schip trouwens ook nog op een andere manier leren kennen. De kapitein wilde eens wat orde aanbrengen in de 'conference room'-papieren en die van de brug. Hij vroeg of ik zin had dat te gaan doen: ordenen, inventariseren en op de computer zetten. Dat had ik wel en zo maakte ik kennis met termen, waar ik vaak geen touw aan vast kon knopen. Gelukkig had ik daarbij elke dag uitzicht op een troostende spreuk aan de wand: 'Je hoeft niet aan een boom te hangen om een eikel te zijn'. Maar liever had ik die andere: 'Think globally, act locally'. Zo werd ik praktisch ingewijd in wat er allemaal komt kijken bij het runnen van een schip. Dat was veel meer dan ik dacht.

## Hink-stap

Haakte men niet in op wat iemand anders vertelde, dan begon men met een eigen voorzet. Zo van: 'Daarom zeg ik, ik maakte eens mee .....'. Een hele goeie vond ik: 'Ja, dat was ook zo mooi, tsjonge tsjonge. We waren eens .....'. Vaak ging het dan heel associatief of hink-stap achtig verder. Iemand beweert iets over ontwikkelingssamenwerking. Een ander vanachter zijn biertje zegt: Jij kunt zo bij Koot en Van Bie. Maar de vorige spreker houdt helemaal niet van Koot en Van Bie. En ook niet van dit en van dat programma. Daarop begint iemand over een ander

waardeloos programma. Een paar besproken programma's later zegt iemand terloops, dat hij iets uit programma zus en zo nog niet eens in zijn tuin zou willen hebben. Daarop gaan we in dezelfde vaart door op het spoor van de tuinen in het algemeen en die van spreker(s) in het bijzonder. Zo hoor je nog eens wat.



## Hij is niet dood

Maar al dat associerend en springerig praten beïnvloedde kennelijk ook mijn geest. Ik paste me zeker aan. Een leerling was al een tijdje niet gesignaleerd. Ineens komt hij de bar in. Roept er iemand: 'Hij is niet dood, hij leeft'. Ik wist niet wat ik hoorde, wat een bijbelvast volkje hier aan boord! Want dat zinnetje komt immers regel-recht uit het Paasverhaal in de bijbel, waar engelen dit op de paasmorgen zeggen over Jezus.

Op een keer zag ik ineens boven de deur van mijn hut staan: pilot cabin. Onwillekeurig (nou, onwillekeurig) moest ik denken aan die bewerking van Psalm 23, die bij ons in de zeemansclub hangt: 'The Lord is my Pilot, I shall not drift. / He lighteth me across the dark waters / Yea, though I sail 'mid the thunders and tempests of life, I shall dread no danger; for Thou art with me ....'

## Groot licht

Een geliefd gespreksonderwerp was ook het vertellen over de schepen waarop men eerder had gevaren. En vooral verhalen over de mensen, met wie men daarop zat. Als argeloos toehoorder moest je wel een lage dunk krijgen van de bekwaamheid van veel besprokenen. Gelukkig voor STBV was de spreker zelf doorgaans een bijzonder gunstige uitzondering, een groot licht in de duisternis.

Natuurlijk ging het ook over 'kantoor'. In dit verband viel meer dan eens de naam van een zekere Janny. Met een speciale klank in de stem uitgesproken. Ik moest daar maar niks achter zoeken. Nee, maar als ze in Rotterdam kwamen, gingen ze wel allemaal even bij Janny langs. Ik bedoel maar .....

## Terimah kasih

Thuis op Curacao vroegen ze natuurlijk: En hoe was het? Nou, ik natuurlijk aan het vertellen: 'Ja, dat was ook zo mooi, tsjonge, tsjonge, we waren .....'

Alle opvarenden van de 'Entalina' en ook STBV Rotterdam bedankt, terimah kasih!

**Berend van Dijken**  
Koopvaardijpredikant Curacao

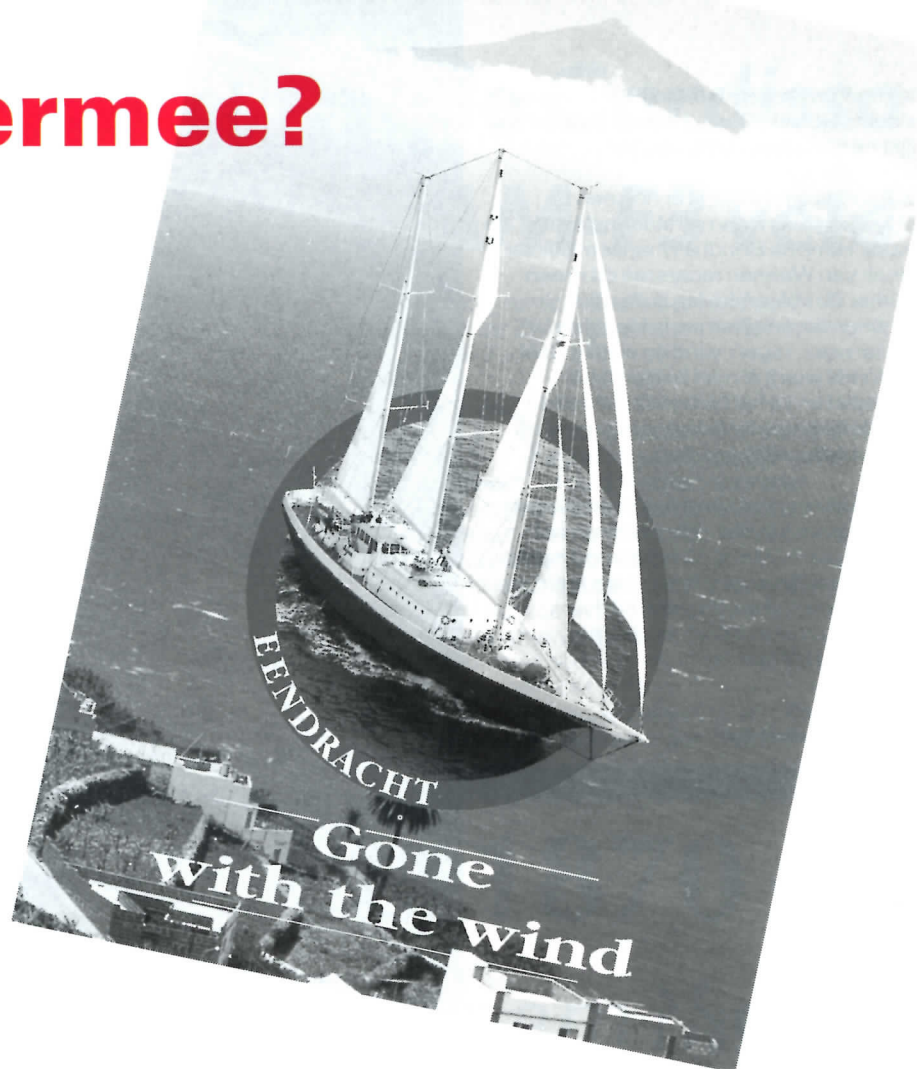
# Wie gaat ermee?

**We zijn blij dat we dit jaar een goede traditie kunnen voortzetten, namelijk het onder de kinderen van onze werknemers verloten van twee kooien op de 'Eendracht' van de Stichting het Zeilend Zeeschip. Twee reserveringen op de 'Eendracht' zijn gemaakt voor reis no. 341. Vertrek op maandag 11 juli vanuit Scheveningen en na negen dagen onder zeil te zijn geweest, aankomst in het Engelse Weymouth.**

Dit is de gelegenheid om naast het opdoen van zeilervaring ook internationale contacten te leggen, want deze reis is de voorbereidende fase van de Tall Ships Race. Na een zeiltocht door het Kanaal, de drukste zeeweg ter wereld, wordt afhankelijk van de omstandigheden mogelijk nog een Franse haven aangedaan (Rouen). Hierna wordt gezamenlijk met de andere deelnemende schepen gevaren naar de schilderachtige haven van Weymouth aan de Engelse zuidwest-kust. Dit is de startplaats van de Tall Ships Race. U begrijpt, dit wordt een ontmoetingsplaats van jongeren uit vele landen met alle hieraan verbonden festiviteiten. Schrijf nu in voor deze unieke reis!

## Hoe kom je in aanmerking?

Als je een kans wilt wagen en je bent zoon of dochter van een werknemer of gepensioneerde van Shell Tankers en je leeftijd is tijdens de reis minstens 16 en



hoogstens 25 jaar, dan schrijf je een brief naar Shell Tankers BV, afdeling DF/0, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam, met op de envelop de vermelding 'Eendracht'. In de brief je naam, zoon of dochter van wie, je leeftijd, je adres en telefoonnummer vermelden. De aanmelding moet uiterlijk 20 mei 1994 binnen zijn. De trekking vindt, onder toezicht van de ondernemingsraad, plaats op 24 mei 1994 waarna de winnaars direct in kennis worden gesteld. Ook de verliezers zullen wij inlichten, zodat nog

andere plannen gemaakt kunnen worden voor de gereserveerde periode. Voorwaarde als je je aanmeldt is dat je beslist beschikbaar moet zijn in de periode 11 tot en met 19 juli, anders bestaat het risico dat je andere inschrijvers benadeelt.

Uitgesloten van deelneming zijn degenen die vorige jaren al eens een Shell Tankers-kooi wonnen. Wie een vorige keer geen reis won, kan dit jaar weer eens proberen. Succes!

## Verslag van reisnummer 272

**Vorig jaar wonnen Jeppe van Bon en Paul Both een reis op de 'Eendracht'. De zeiltocht voerde van Frederikshaven naar Esbjerg. Een fantastische belevenis! Het is min of meer traditie geworden dat we een verslagje van zo'n reis ontvangen om in ons blad te publiceren. Hieronder vindt U het resultaat met dank aan Paul Both voor de toezending hiervan.**

Na ingeloot te zijn voor één van de twee door STBV beschikbaar gestelde reizen op de 'Eendracht' was het op 28 juli 1993 eindelijk zover. In Utrecht stond een bus klaar om mij met nog veertig andere trainees plus een gedeelte van de bemanning naar Frederikshaven in Denemarken te brengen. Onderweg hebben we een paar tussenstops gemaakt. Daar hebben we onze schipper, Rienk de Does, en één van de machinisten

opgepikt. Toen dat allemaal achter de rug was kon de eigenlijke rit richting Denemarken beginnen.



om ongeveer 08.00 uur 's ochtends op 29 juli kwamen we aan in Frederikshaven. De 'Eendracht' lag op ons te wachten. De groep voor ons was nog bezig het dek te 'schrobben'. Ze vonden het jammer van boord te gaan. Nu ikzelf met het schip mee ben geweest kan

ik me dat levendig voorstellen. In de bus waren de hutten reeds ingedeeld.

Nadat de ploeg voor ons met de bus was vertrokken en iedereen zijn spullen in de hut had geïnstalleerd, was er ontbijt. Na het ontbijt moesten we aanmonsteren. Daarna kon je de wal op, maar de meesten waren te moe om dat te doen.

Ook werden de wachten in de bus al ingedeeld. Er zijn drie wachten: Rode wacht, Witte wacht en Blauwe wacht. Iedere wacht staat onder leiding van een kwartiermeester.

Tijdens de wacht op zee worden verschillende taken uitgevoerd en er vindt roulatie plaats: Twee trainees houden 'uitkijk'. Zij houden de stuurman op de hoogte van wat er rondom op zee te zien is. Eén trainee is roerganger. Hij/zij zorgt

ervoor dat het schip op de koers blijft die de stuurman opgeeft. De rest van de wacht doet allerlei andere zaken, zoals hulp voor de kok, klein huishoudelijk werk en niet te vergeten de behandeling van de zeilen.

Rond 17.15 uur vertrokken wij richting Larvik. Normaal doe je Frederikshaven-Larvik in een paar uur. Voor ons was dit een soort oefenreis. Tijdens deze reis werd er een en ander uitgelegd over wat er moet gebeuren tijdens de wacht.

Op 30 juli kwamen we aan in Larvik. Daar was het al knap druk met schepen die al eerder waren aangekomen. De bedoeling was om naast het Russische schip Tovarishch af te meren. Dit ging de eerste keer niet helemaal goed. De tweede keer lukte het wel. Nadat we afgemeerd waren, was er de mogelijkheid om aan de wal te gaan kijken. Dat deden de meesten dan ook. Aan de wal stonden verschillende kraampjes. Ook kon je de stad in gaan. Daar was ook wel een en ander te doen. We zijn twee dagen in Larvik gebleven.

**T**wee augustus was de dag dat de voorlaatste etappe van de 'Cutty Sark Tall Ships' race van Larvik naar Esbjerg begon. Om ongeveer 10.00 uur begon de 'Parade of Sails'. Alle schepen lagen buitengaats op het startschot te wachten. Het startschot klonk om 15.00 uur precies. Wij lagen toen op een tweede plek. Ongeveer een half uurtje later hoorden we dat wij op de eerste plaats lagen. Dit tot grote vreugde van de hele bemanning!

Drie augustus, de tweede dag op zee. Alles ging z'n gangetje. We lagen toen op een geschatte achtste plaats. Hier waren wij niet echt blij mee.

Op 4 augustus ging het fout. Tijdens de hondewacht scheurde de buitenkluiver. Hierdoor hebben we veel tijd verloren en het leverde een heleboel extra werk op.

Vijf augustus, de vierde dag op zee. Het enige wat je ziet is water, met af en toe een schip aan de horizon.

Op 6 augustus kwamen we aan in Esbjerg. Daar lagen al die schepen die voor ons waren geëindigd. Wij zijn in onze klasse op de vierde plaats geëindigd. In de haven waren veel mensen op de been. Ook kwamen er mensen aan boord voor een kleine rondleiding over het schip. Dat was erg leuk.

Hier waren, net als in Larvik, ook verschillende kraampjes. Het leek een soort markt. Ook was er kermis. 's Avonds zijn we met z'n allen naar de bioscoop geweest. Dolle pret en heel gezellig.

Er waren verschillende activiteiten georganiseerd in Esbjerg. Zo was er op 7 augustus een 'Dragon Boat Race'. Daar hebben wij ook aan mee gedaan, maar zijn niet in de prijzen gevallen. 's Avonds was er groot feest aan boord, 'Captain's Dinner' werd dat genoemd. Voor deze avond had iedere wacht iets speciaals ingestudeerd. Ook de vaste bemanning had iets bedacht voor ons. Daarna werden de certificaten van 'Zeevaardigheid' uitgereikt door de kwartiermeesters aan de

leden van zijn wacht. Daarna was er groot feest in een van de loodsen in de haven, speciaal voor alle trainees van alle aanwezige schepen. Dit duurde tot middernacht. Om 23.45 uur werd er vuurwerk afgestoken in de haven. Dat was heel mooi om te zien en de 'oohhss' en de 'aahhss' waren niet van de lucht.

Acht augustus was de dag om weer naar huis te gaan en was het afgelopen met de pret. De meesten vonden dat niet fijn. De terugreis verliep buitengewoon rustig, bijna iedereen was bezig de slaap in te halen, die er de laatste paar dagen bij ingeschoten was. Eenmaal weer in Utrecht aangekomen was het helaas tijd om afscheid van iedereen te nemen, omdat hier de meeste deelnemers uitstapten.

**H**et was bijzonder plezierig aan boord van de 'Eendracht'. Ik kan iedereen een reis op dit fraaie schip van harte aanbevelen. Het is echter geen gezelligheids-ritje of thee-kransje, er moet wel gewerkt worden! Om te illustreren hoe leuk en fijn het was, is er in de derde week van oktober een reünie gehouden in Lauwersoog waarbij vrijwel iedereen die reis 272 van de 'Eendracht' heeft meegemaakt, aanwezig was. De aan boord opgebouwde vriendschappen en het saamhorigheidsgevoel was nog steeds voor 100 procent aanwezig!

**Paul A. Both**  
(gelukkige winnaar in 1993 van de door STBV aangeboden reis)

## nieuwe gezichten bij STBV

**Jan Willem van Duijn**  
23 jaar  
ex-Vlissingen



'Mag ik mij even voorstellen ... Mijn naam is Jan Willem van Duijn (Willem) en ik ben 23 jaar. Ik ben geboren en opgegroeid in Den Hoorn op Texel. Na mijn middelbare school heb ik Texel verruild voor Vlissingen om daar de hogere zeevaartschool te volgen. Mijn stagejaar heb ik bij Seatrade gevaren en na het bemachtigen van het felbegeerde diploma heb ik daar nog een termijn gemaakt, beide met veel plezier. Mijn vrije tijd vul ik met het maken van zwerftochten, zeilen, klussen en muziek luisteren. Ik hoop bij Shell met veel plezier te gaan varen.'

J.W. van Duijn  
MO4

**Kees-Jan Smit**  
23 jaar  
ex-Rotterdam



'Hallo, mijn naam is Kees-Jan Smit en ik kom uit Dirksland, een klein dorp op het eiland Goeree-Overflakkee. Na de Havo heb ik aan de HTS te Rotterdam de opleiding tot Maritiem Officier gevolgd, met als hoofdrichting scheepswerktuigkunde. Tijdens mijn stage bij STBV heb ik achtereenvolgens op de 'Erinna' en de 'Stellata' gevaren. Omdat ik het gedurende dit stagejaar best naar mijn zin heb gehad, was de keuze voor Shell niet zo moeilijk. Mijn grootste hobby is voetbal en ik hoop bij Shell een fijne tijd tegemoet te zien.'

K.J. Smit  
MO4

**Leo Zijlstra**  
26 jaar  
ex-Terschelling



'Na het behalen van het Havo-diploma op het Lyceum te Dokkum ben ik naar de HZS 'Willem Barentsz' op Terschelling gegaan. Hierna tijdens een stage bij Nedlloyd Bulk mijn diploma's C en S3 gehaald. Aansluitend hierop als stuurman en kapitein op een Maltezer coaster gevaren en via de Maroff-plus opleiding mijn S1 gehaald. Vervolgens als 4e Stm/5e Wtk (MO4) bij Nedlloyd Lines gevaren, waarna zo'n 2,5 jaar als 2e Wtk bij Wijsmuller (incl. één reis als 3e Stm en één als 2e Stm). Daarna nog bij Redwijs als 2e Wtk bij Kahn (Jumbo) gezeten en nu dan bij STBV. Thuis gaat mijn tijd op aan mijn vrouw, twee kinderen, huis, tuin en alles daar omheen.'

L.G. Zijlstra  
MO3  
Hastula

*Wnd.* – Waarnemend  
*Gezagv.* – Gezagvoerder  
*1e Strm.* – 1e Stuurman  
*2e Strm.* – 2e Stuurman  
*Hwtk.* – Hoofdwerktuigkundige  
*2e Wtk.* – 2e Werktuigkundige  
*3e Wtk.* – 3e Werktuigkundige  
*4e Wtk.* – 4e Werktuigkundige  
*MO1* – Maritiem officier 1  
*MO2* – Maritiem officier 2  
*MO3* – Maritiem officier 3  
*MO4* – Maritiem officier 4  
*Roff* – Radio officier  
*Wass* – Wachtassistent  
*ST* – Scheepstechnicus  
*SST* – Senior Scheepstechnicus  
*ASV* – Algemeen scheepsvakman  
*Hovo* – Hoofd voeding  
*ASPI* – Aspirant scheepstechnicus

*Stag.HO* – Stagiaire HBO  
*Stag.MO* – Stagiaire MBO  
*Ind.* – Indonesian  
*IJD* – Ind. junior deckofficer  
*IDE* – Ind. junior engineer  
*IRO* – Ind. radio officer  
*Off2* – Ind. 2e stuurman  
*Off3* – Ind. 3e stuurman  
*Eng3* – Ind. 3e werktuigkundige  
*Eng4* – Ind. 4e werktuigkundige  
*CPO* – Chief petty officer  
*PO* – Petty officer  
*G1S* – Grade I seaman  
*G2S* – Grade II seaman  
*ASTD* – Assistant steward  
*CICA* – Chief catering  
*2NDC* – 2nd Cook  
*JSCJ* – Junior steward

situatie aan boord 14.03.1994

### ms 'Cardissa'

*Gezagv.:* S.S. Abma  
*1e Strm.:* R.M. van der Aa  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*MO1:* H.T.J. Meijer  
*MO2:* J.W. Gepkens  
*MO3:* R.C.R. Oldenburger, R.J.M. van Beynum, P. van den Brink, R.C.F. Straver  
*MO4:* A.A. Mooij  
*SST:* W.H. Klein  
*ST:* B. Corputty  
*Hovo:* H. Otter  
*StagHO:* O.E. Bijlstra  
*StagMO:* M.C.T. Ravesteijn, D.J. van der Zwaard  
*CPO:* Jamil Erang  
*PO:* Rudolph H.J. Lapian  
*G1S:* Sutjipto  
*G2S:* Burhan, Agus Naftali  
*ASTD:* Harjono  
*2NDC:* Bin Ngaripandi

### ms 'Entalina'

*Gezagv.:* W. Beekman  
*Hwtk.:* E.S. Petrusma  
*2e Wtk.:* R.J. Bosman  
*MO1:* J.P.J.G. IJzerman  
*StagMO:* M.A. Brunet de Rochebrune, R.J. de Vries  
*IJE:* J.D.M. Paath  
*Off2:* J.L. Takaria  
*Off3:* H.S. Wibowo, Y. Pratondo  
*Eng3:* J. Edward  
*Eng4:* A.S. Lasimoen  
*CPO:* Hengky S. Pasumiin  
*PO:* F.X. Djoko Nursjamad, Eddy Nurhati  
*G1S:* Muyoto, Achmad Dasuki, Ismail  
*G2S:* Sugiarto, Abdullah B. Moh. Arif, J. Yosepanus, Bin Sarmadi Suhairi  
*ASTD:* Edy Yusuf Setiady  
*JSJC:* Andi Jamaludin  
*CICA:* Abdul Rodjak Moh. Ili  
*2NDC:* Hasjardi

### ms 'Erodona'

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren  
*1e Strm.:* F. van Bommel  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*2e Wtk.:* A. van Beek jr.  
*StagHO:* C. Boldizsar, J.D. Boomsma, J.J. Rem  
*Off2:* Sugino  
*Off3:* B.H. Purwanto  
*Eng3:* A. Sukarsan  
*Eng4:* C. Ganur  
*IJD:* J. Surjana  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* Mohamad Sibli, Nurkalam  
*G1S:* Muh Irwan, Achmad Husin, Panut, Komarudin  
*G2S:* Mardas Bin Jamsir, Nurdin

*Abu, J.D. Loppies*  
*ASTD:* O. Juhari  
*JSCJ:* Irdham Anas  
*CICA:* Suparman

### ms 'Hadra'

*Gezagv.:* G.J. Knol  
*1e Strm.:* J. van Rooijen  
*Hwtk.:* L.F. Kruyt  
*MO1:* M.P.M. Boeren  
*MO3:* J.J.A.A. Goris, H. Berkenbos, W.J. Krijnsen

### ms 'Halia'

*Gezagv.:* H.J. de Vries  
*1e Strm.:* L.A.H. Vader  
*Hwtk.:* A.J.A. de Groot  
*MO2:* J. Hoekstra  
*MO3:* D.J. Schutte, F. Kruythoff  
*MO4:* D.J. van den Heuvel  
*ST:* N.H. van der Geugten  
*ST:* H.S. Elia  
*StagMO:* J.H. Bruil  
*StagHO:* A.C. Mulder, S.A. Agema, A. Visser  
*CPO:* Rustam Zen  
*PO:* Idit Irianto  
*G1S:* Max Donald Hosang  
*G2S:* Dedi Bukhori, Mohamad Sukran, Jakfar, Gondo Gulton, Suparjo  
*ASTD:* O. Harun  
*CICA:* Wawan Setiawan  
*2NDC:* Musairin

### ms 'Hastula'

*Gezagv.:* R.W. Overdijkink  
*Hwtk.:* H. Japin  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke  
*MO2:* J.X.J. Klaaysen  
*MO3:* L.G. Zijlstra, P.J.M. Slegers, G.J.F. Damen  
*MO4:* E.M. Ross, N. Labrijn  
*ST:* J.H. Winands, J. Brederveld  
*StagMO:* J. Gelders, F. Eggens  
*StagHO:* J.A. Spans, P.A. van der Wal  
*CPO:* J.R. Pattileuw  
*PO:* Paniran  
*G1S:* M. Ali Tanete, M.J. Sitepu  
*G2S:* Solihin, Amri Bin Muyono, Ojan Darmawan  
*ASTD:* Mostafa Bin Monai  
*CICA:* Tjasmito  
*2NDC:* Eli Ahmad

### ms 'Sericata'

*Gezagv.:* W. Hoogendijk  
*1e Strm.:* H.J. Otte  
*Hwtk.:* B.E. Broekhuijsen  
*MO2:* P.J.H.M. van Daal, D.J. Gijssbers  
*MO3:* A. Beverwijk

*MO4:* E.J. Lans  
*StagHO:* T. Collignon, F. Jager, M.A. Reynhoudt  
*ST:* P.P. van der Pol  
*SST:* Q.A.P. de Wit  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Supartoyo  
*G1S:* Suari, Aki Bin Samiri, Abdul Rasyid  
*G2S:* Adenan, Morsid, Suhanda, Ridwan Moh.  
*ASTD:* Chairuddin  
*2NDC:* Mohammed Raij

### ms 'Shelltrans'

*Wnd. Gezagv.:* W.J. Netelenbos  
*Wnd. Hwtk.:* J.H. Burger  
*3e Wtk.:* J. Kruize  
*MO2:* G.H. Reitsema  
*MO3:* D. van Steenis, W.D. Pols, B.M. Toemen-Visser  
*MO4:* J.W. Rازenberg  
*StagHO:* M.D. van Putten  
*CPO:* Moh Sjamsudin  
*PO:* Kamal Adyaprana  
*G1S:* O. Sukkur, M. Bin Muridi, Umar, Mohamad Mahfud  
*G2S:* Slamet Thohir, Imu Bin Satimin  
*ASTD:* Umar Bin Salian  
*CICA:* Oman Rochman  
*2NDC:* Aksan Busri

### ms 'Sidelia'

*Gezagv.:* C.J. Clarisse  
*1e Strm.:* A. Breevaart  
*Hwtk.:* M.F. Koens  
*3e Wtk.:* R. van der Heide jr.  
*4e Wtk.:* E.P. Alves  
*MO2:* A. Blok  
*MO3:* A. Slot  
*MO4:* C. van der Molen  
*StagMO:* H.R.W. van Kempen  
*CPO:* Naim Bin Dulaski  
*PO:* Sudjadi Rahardjo, Syaful Anwar  
*G1S:* Sur'an Gozali, Lalal Suparno, Munir  
*G2S:* Nandang Ansori, Achmad Taufik, Mar'i, O. Nahhu  
*ASTD:* W. Tjuandy  
*JSCJ:* Mulyono  
*2NDC:* Musali  
*CICA:* Syahrudin Ujang

### ms 'Solaris'

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Strm.:* J.S. de Vos  
*Hwtk.:* M. Schmidt  
*MO1:* A.B.M. Bokkers  
*MO2:* P.G. Harts  
*MO3:* J.E. Toxopeus  
*MO4:* Y.H. Scheepmaker

*StagHO:* E.J. Koenz, T. Stammes  
*SST:* E.L. Boldewijn  
*ST:* E.H. Vissia  
*Hovo:* L.H. Thibaudier  
*CPO:* Chaniago F. Aromande  
*PO:* Eddy Subardi  
*G1S:* Mat Nawi Bin Monai, Husni Thamrin  
*G2S:* Sudarmono, Faisal Muchtar, Bachrol Bin Supayah, Mansur, Misdi Bin Juki  
*ASTD:* Tubagus Moh Isa  
*2NDC:* P. Bin Abdul Rokib

### ms 'Spectrum'

*Gezagv.:* A. Vlaar  
*Hwtk.:* J. Kruysse  
*MO1:* C.A.M. Rovers, J.H.A. Schulten  
*MO2:* J.K. de Boer  
*MO3:* J.D. Kampinga, P.B. de Waal  
*MO4:* J.J.E. Blaak  
*StagHO:* J.J.E. Blaak, M. Broekhuizen, H. Schuurman  
*SST:* F. Oostdijk  
*ST:* J.P. de Landes  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* Suhandan Warjo  
*G1S:* Dukak, Djaelani  
*G2S:* Abdul Hadi, Abdur Rohim  
*ASTD:* M. Ripin  
*CICA:* B.M. Adjisman  
*2NDC:* Dadang Ruslan

### ms 'Sponsalis'

*Gezagv.:* M. Buth  
*Hwtk.:* F.A.M. Vergroesen  
*MO1:* J.H. van Zanden  
*MO2:* N.G. Butter  
*MO3:* J. Brands, H. de Bruin  
*MO4:* D. de Rijk  
*ST:* C.H. Roozendaal, R.G. van den Brink  
*StagHO:* H.C.M. van Kessel, C.I. Muilwijk  
*CPO:* Monafi  
*PO:* Wawan Herawan  
*G1S:* Makrop, Masji  
*G2S:* Sahid, A.J. Kohar, Busri Bin Mattasan, Mustopa, Taufic Muchtar  
*ASTD:* Safai Bin Hadarun  
*CICA:* Sujai  
*2NDC:* Sahri Bin Sa'i

### ms 'Stellata'

*Gezagv.:* W.A. Mostert  
*1e Strm.:* K. Cramer  
*Hwtk.:* K.L.J. Aertssen  
*MO2:* M.P. Vogels  
*MO3:* E.J. Driehuisen, G.J. Feringa  
*MO4:* E.A.J. Mateman, R.W. Visser  
*StagHO:* G.W.D. Winkel, B.W.L.

van der Mee, F.C. Bos  
*Stag*MO: P.R. van Maaren  
*ST*: L.R. Stevens  
*SST*: M.J.W.A. Schuurs  
*Hovo*: W.C. Kapper  
*CPO*: Zulani Adjeri  
*PO*: J. Ben Pattilima  
*G1S*: Mohamad Tupu, Moch. Ali  
*G2S*: Moch. Ismail, Tarjudin  
*ASTD*: Budiman  
*2NDC*: Sukian Bin Romli

### ms 'Sunetta'

*Gezagnv.*: G.L.A. Martens  
*1e Stm.*: E.M.M. van den Bosch  
*Wvd. 2e Stm.*: D.F.A. Maljers  
*3e Stm.*: D. Mceachran  
*Hwtk.*: J.H.M.A. van Jaarsveld  
*2e Wtk.*: F.A.J. Boot  
*3e Wtk.*: P.J. van den Ende  
*Off2*: M.T. Laisa  
*Eng4*: Dan Muharto  
*IJE*: Suwarman, Johnny Uruilal,  
 Najemis, Panggabean Hilton  
*CPO*: Erens Robat Wowor  
*PO*: G. Gozali, M. Bin Matroyal  
*G1S*: Amir Hanif, Achmad Danari,  
 Robby Obtom Podung, Mail Bin  
 Toyib  
*G2S*: Saruly, Yac. Faut Ngil Janan,  
 Sarupi  
*ASTD*: Warno S.  
*JSCJ*: Eddy Djunaedi  
*CICA*: Moh Idrus Sopandi  
*2NDC*: Sukiman

### ms 'Zafra'

*Gezagnv.*: A. van Leeuwen  
*Hwtk.*: H. Brand  
*MO1*: R.L.H. Mooring  
*MO2*: P.C. Hollander, M.J.  
 Oosterkamp  
*MO3*: H.A. van der Koppel  
*MO4*: J.H. Ruiter  
*SST*: F.J. Trijselaar  
*ST*: R.E. Curial  
*IRO*: K.B. Nunardja  
*CPO*: Mahmud  
*PO*: Andrias An Data  
*G1S*: Kuswara, M. Hosen  
*G2S*: Mohamad Amin, Safei Bin  
 Marsan, Muniin, Rafdianto, Ardani  
*ASTD*: Tiwar  
*CICA*: M. Sardi  
*2NDC*: O. Djafri

### ms 'Zaria'

*Wvd. Gezagnv.*: H. Sieders  
*1e Stm.*: R. Hendriks  
*Hwtk.*: L.W. Jorissen  
*MO2*: H. van den Elsaker  
*MO3*: R.J. Blonk, R. van Aalderen  
*ST*: S.H.J. Gieling, J.J. Donleben  
*StagHO*: R.J. Boers, E. Kooren  
*IRO*: Mujib  
*CPO*: Tawakid  
*PO*: Hinsu Manurung  
*G1S*: Sumian, Notje Mirah  
*G2S*: Satiman, Sudarkin  
*ASTD*: Abdul Rodjak  
*CICA*: Sugito Mitra S.  
*2NDC*: Inuh Bin Tamin

## In Memoriam

Op 12 januari 1994 is op 84 jarige leeftijd overleden de heer **P.J. Smit**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Smit verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 29 dienstjaren.

Op 29 januari 1994 is op 56 jarige leeftijd overleden de heer **W. Gerritsen**, oud-algemeen scheepsvakman. De heer Gerritsen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1988 na 23 dienstjaren.

Op 3 februari 1994 is op 64 jarige leeftijd overleden de heer **A.J. de Ronde**, oud-gezagvoerder. De heer De Ronde verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1983 na 33 dienstjaren.

## Onze vlootjubilairissen



**G.L.A. Martens**  
 Gezagvoerder  
 30 jaar op 01.05.94



**A. Vlaar**  
 Gezagvoerder  
 30 jaar op 27.05.94



**J.A. van Kesteren**  
 Gezagvoerder  
 30 jaar op 27.06.94



**C.G.M. van Schuppen**  
 Inspecteur civiele dienst  
 35 jaar op 03.06.94

## Geboren

**Pieter Martijn**, zoon van MO2 W.P. Koliijn en mevrouw M.J. Koliijn-Couwenberg

## Nieuw in dienst



**J.H. Ruiter**  
 MO4



**J.K. de Boer**  
 MO2

## Over naar Groep buiten Nederland

*1e Stm.*: J.N.M. Sinnige

## Met pensioen

*Hwtk.*: P.A. Ankerman

## Uit dienst getreden

*MO1*: G.R. Bos  
*MO4*: P.S. Knaap

## Walpersonalia

### Over naar vlootdienst

C.G.M. van Schuppen (DFM/23)

### Met pensioen

J.A.M. Lindeman (DFF/1)

### Over naar Groep binnen Nederland

H. van der Brug (DFF/1) naar SNR

## Stoom en Gas

In vervolg op eerdere publicaties kan worden gemeld dat momenteel vier van onze officieren meevaren aan boord van gasschepen. Als maritiem officieren doen zij ervaring op aan boord van de 'Belanak', 'Bebatik', 'Bilis' en de 'LNG Finima'. Vanaf 1 april zal een tweede groep van vier officieren beschikbaar gemaakt worden om eveneens 'gaservaring' op te doen.

Inmiddels is de tweede Stoom- en Gascursus afgesloten en is het wachten op de examenresultaten. Het ligt in de bedoeling dit jaar nog twee stoomcursussen te organiseren.

## Training- en Opleidingsladder

Onderstaand is het cursus- en opleidingsoverzicht voor het resterende deel van 1994 weergegeven.

Wellicht ten overvloede willen wij er op wijzen dat de cursusnominaties bij voorkeur plaatsvinden via de daarvoor bestemde ruimte op het conductieformulier. De noodzaak tot het volgen van een cursus zal in het beoordelingsgesprek worden vastgesteld.

<b>April</b>	11-12	Oil Accounting (Saybolt)	Vlaardingen
	11-13	Sr. Officers Commercial Disc. Group	Londen/SIS
	18-22	Brandblussen/Chemical/Survival	Vlissingen
	25-29	Scheepsmanagement	
		Team Cursus (ROC)	Renesse
	25-29	Reisvoorbereiding	Rotterdam
	25-29	Managerial Grid (Hogervorst)	Conf.oord
<b>Mei</b>	02-06	Radarwaarnemer	Rotterdam
	04-06	Framo	Spijkenisse
	09	Officieren Discussie Groep	Kantoor
	24-25	Management Discussie Groep	Bunnik
	30/5-3/6	Reisvoorbereiding	Rotterdam
	30/5-3/6	Expediting cursus	SIS/Pernis
	30/5-3/6	Stork Wärtsilä 280	Zwolle
	?	EHBO Herhaling	Rotterdam
<b>Juni</b>	06-10	Bridge Simulation Training	Southampton
	13	Stoomcursus (aanvang)	Amsterdam
<b>Juli</b>	18-22	Reisvoorbereiding	Rotterdam
	25-29	Bridge Simulation Training	Southampton
	Maand	Stoomcursus (vervolg)	Amsterdam
<b>Augustus</b>	08-12	Gascursus (Depauw & Stokoe)	Zelzate (B)
	08-09	Oil Accounting (Saybolt)	Vlaardingen
	26	Officieren Discussie Groep	Kantoor
	29/8-2/9	Brandblussen/Chemical/Survival	Vlissingen
	30-31	Management Discussie Group	Bunnik
<b>September</b>	05-07	Sr. Officer Commercial Disc. Group	Londen/SIS
	05-08	Simrad	Oslo
	05-09	Bridge Simulation Training	Southampton
	07-09	Framo	Spijkenisse
	12-16	Scheepsmanagement	
	26-30	Team Cursus (ROC)	Renesse
	26-30	Reisvoorbereiding	Rotterdam
<b>Oktober</b>	03	Stoomcursus (aanvang)	Amsterdam
	03-07	Brandblussenj/Chemical/Survival	Vlissingen
	24-28	Bridge Simulation Training	Southampton
	24-28	Reisvoorbereiding	Rotterdam
	?	EHBO Herhaling	Rotterdam
<b>November</b>	07-09	Sr. Officer Commercial Disc. Group	Londen/SIS
	14-18	Managerial Grid (Hogervorst)	Conf. oord
	01-18	Stoomcursus (vervolg)	Amsterdam
	21-25	Reisvoorbereiding	Rotterdam
	21-25	Scheepsmanagement	
		Team Cursus (ROC)	Renesse
	28-02/12	Gascursus (Depauw & Stokoe)	Zelzate (B)
	28-02/12	Brandblussen/Chemical/Survival	Vlissingen
	?	Tankerman cursus Verweij	Rockanje
<b>December</b>	07-09	Framo	Spijkenisse
	12-13	Oil Accounting (Saybolt)	Vlaardingen

NB: Cursusdata zijn voorlopig en onderhevig aan verandering