

SCHIP & KA

35e jaargang
nummer 2
april 1995



- 🐚 vereniging maritiem gezinskontakt 🐚 singapore for orders
- 🐚 eendracht 🐚 uitslag kerstpuzzel 🐚 bevrijdingstrein
- 🐚 overdracht pensioenrechten
- erodona boycot 🐚 ranking 🐚 or-verslag

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

Vijfendertigste jaargang nr. 2
april 1995

Redactiecommissie
010-4071804
Maarten Buth
Wim Dufourné
Lenny Kosten (coördinatie)

'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 f17,50 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 van '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 ander 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

305	19.01.95	Cursusoverzicht 1995
306	01.02.95	Koersen (Satcom)
307	15.02.95	Premiepercentages en -grenzen 1995
308	02.03.95	Koersen (Satcom)
309	03.03.95	STBV Fleet Personnel Manual

mededeling aan het vlootpersoneel

Spaarregelingen

Bedragen voor erkende bestedingsdoeleinden kunnen slechts worden opgenomen als de betalingen zijn gedaan nadat de spaarinleg (en eventueel de premietoekenning) naar de rekening is overgemaakt. Dit geldt zowel voor opnamen van de premiespaarregeling als van de spaarloonregeling.

Voorbeelden:

Inleg premiesparen 23 december 1994:

- opname voor premie levensverzekering alléén mogelijk voor betalingen na 23 december 1994;
- opname wegens aankoop van een huis in oktober 1994 is niet toegestaan;
- opname wegens aflossing op hypotheek die liggen vóór 23 december 1994 is niet toegestaan.

Daarnaast hanteren de banken meestal een beperkte periode waarbinnen men een bedrag van de spaarloon- of de premiespaarrekening kan opnemen nadat de betaling voor het 'erkende bestedingsdoel' is gedaan. Voor verdere inlichtingen daarover verwijzen wij U naar de bank waar U Uw spaarrekening heeft.

mededeling stichting shell pensioenfonds

Brochure 'overdracht van pensioenrechten'

Onlangs is een nieuwe brochure verschenen van de Stichting Shell Pensioenfonds. Deze brochure geeft een toelichting op het wettelijk recht pensioenrechten over te dragen wanneer een werknemer naar een nieuwe werkgever gaat. Dit wettelijk recht is vastgelegd in de in juli 1994 gewijzigde Pensioen- en Spaarfondsenwet.

De brochure is bestemd voor werknemers die nieuw in dienst treden bij de maatschappij en voor hen die de maatschappij verlaten om bij een nieuwe werkgever in dienst te treden. Aan de hand van een voorbeeldberekening wordt het verschijnsel pensioenbreuk toegelicht en hoe daar door middel van waardeoverdracht iets aan te doen is. De brochure kan worden verkregen via de personeelsafdeling (tel.: 010 - 4071832).

Met het verschijnen van 'Overdracht van pensioenrechten' heeft het Shell Pensioenfonds het aantal beschikbare brochures uitgebreid tot vier. Naast het Reglement en het toelichtende boekje 'Hoe zit het nu met mijn pensioen?' bestaat de reeks nu uit de brochures 'Echtscheiding en Pensioen', 'Partnerpensioen' (ook beschikbaar in het Engels), 'Overdracht van Pensioenrechten' en 'Binnenkort 65'. De laatste is bestemd voor gepensioneerden die de 65-jarige leeftijd bereiken.

VERZOEKE VOOR SCHEEPS-INFORMATIE TE BELLEN



Acila
Cardissa
Entalina
Erodona

Hadra
Halia
Hastula
Hatasia

010-4566008

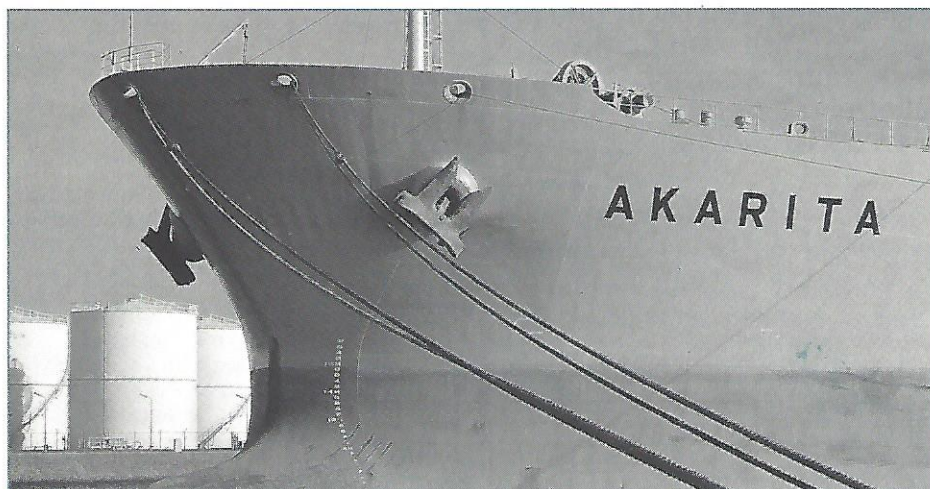
Macoma
Sericata
Sidelia
Solaris

Spectrum
SponsalisStell
ata
Sunetta

010-4566009



Singapore for orders



Rofoto

'Zulke mogelijkheden doen zich slechts kortstondig voor en daarbij moeten alle operationele en commerciële haken en ogen tot een winstgevend geheel worden gesmeed', vertelt trader Bert Jongbloed (STP/21). Allesbepalend is, zoals steeds in de trading-wereld, de balans tussen vraag en aanbod op de internationale markt. De afgelopen maanden werd die voor een goed deel bepaald door het weer. De ongekend zachte winter deed de afzet van gasolie op de Europese markt flink teruglopen. Met name Duitsland, waar voor verwarming nog veel gebruik wordt gemaakt van huisbrandolie, viel goeddeels als afzetgebied weg. Het gevolg was een voorraadoverschot bij zowel de raffinaderijen als bij de handelaren. De prijs voor de gasolie in Europa daalde ten opzichte van die in andere delen van de wereld. Er ontstond, zoals men het in professionele kringen noemt, een 'window'.

Communicerende vaten

Jongbloed: 'Er geldt een vuistregel. Als de waarde van een produkt elders die van de lokale markt -vermeerderd met de benodigde transportkosten- te boven gaat, is export interessant. Die situatie deed zich eind januari voor en daar moesten we snel op reageren. Elke goede trader probeert namelijk van zo'n kans gebruik te maken. Kom je te laat, dan is de vraag-aanbod situatie weer veranderd. Je moet het zien als communicerende vaten. Van een vat met een overaanbod en lage produkt prijzen, ontstaat een goederenstroom naar een vat met behoefte aan het produkt en dus hogere prijzen. Na enige tijd is in die behoefte voorzien, staat het niveau in beide vaten gelijk en is de 'window' weer gesloten'.

Honderdduizend ton gasolie was, ondanks het genoemde overaanbod, niet 'zo maar even' beschikbaar. Jongbloed: *'Zelfs de Pernis-installatie heeft een limiet. En de klant wilde het volume, vijf dagen Pernis-productie, in één keer geleverd hebben. Er moesten afspraken*

worden gemaakt om op het juiste moment de juiste kwaliteit van de gasolie beschikbaar te hebben. Bovendien moest onderhandeld worden om alle overige leveranties, aan handelaren en aan het eigen Shell-netwerk, enkele dagen worden op te schorten. Ook aan die kant moest dat worden ingepland en moest men bereid zijn mee te werken'.

Ten slotte diende op korte termijn transport te worden geregeld. Hiervoor werd de Akarita te gecharterd. De lading werd in slechts drie dagen tijd, in twee fasen naar het schip overgeheveld. In verband met de diepgang van de tanker, kon aan de kade van de raffinaderij niet

'Singapore for orders' luidde het op de vrachtbrief van de Akarita. Eind januari vertrok de tanker met zowat 100.000 ton gasolie uit de Rotterdamse haven. Een unieke deal die alleen onder de heersende marktsituatie kon worden afgesloten. 'Je moet een neus hebben voor dergelijke kansen, en ze dan onmiddellijk benutten', reageert men op de afdeling Trading aan het Hofplein.

meer dan 77.000 ton worden geladen. De resterende hoeveelheid werd aangevuld vanuit de voorraden in de installatie Europoort. Met in totaal 92.497,901 ton gasolie aan boord, een lading ter waarde van zo'n 25 miljoen gulden, vertrok de Akarita op 24 januari om precies 15.15 uur naar Singapore. Trading sloeg daarmee, in samenwerking met Productie, twee vliegen in één klap. Een grote hoeveelheid gasolie werd onttrokken aan een toch al verzadigde markt en met flink toegevoegde waarde naar elders verscheept.

Doorlopende reisverzekering

de 10.000e polis!

Enige tijd geleden werd binnen de overeenkomst die Zilveren Kruis Verzekeringen met Shell Nederland heeft gesloten de 10.000e polis afgesloten voor de doorlopende

reisverzekering. Dit werd gedaan door de familie A.J. Smits van Shell Nederland Raffinaderij B.V. Op 31 januari jl. werd tijdens een klein feestje stilgestaan bij dit feit. De heer A.J. Schilperoort, directeur van Zilveren Kruis Schade/Leven, overhandigde de heer en mevrouw Smits tijdens die gelegenheid een reischeque welke inwisselbaar is voor een geheel verzorgd weekend Parijs voor twee personen. Aansluitend aan deze uitreiking vond een geanimeerde lunch plaats in een Noordwijks restaurant. Het wachten is nu op een kaartje uit Parijs van de familie Smits.



V.l.n.r. Frank Schreutelkamp (SN), Nico Schoots (SN), de heer en mevrouw Smits en de heer A.J. Schilperoort (Zilveren Kruis).

Bevrijdingstrein

Dit jaar is het vijftig jaar geleden dat de Tweede Wereldoorlog werd beëindigd. In het kader van de in mei te organiseren herdenkingen en vieringen rijdt vanaf eind januari een speciale trein door Nederland, waarin het Nationaal Comité 4 en 5 mei op allerlei manieren voorlichting geeft over artikel 1 van de Grondwet.

Op een emplacement van de Nederlandse Spoorwegen in Haarlem is afgelopen maand hard gewerkt aan de verbouwing van een 'hondekop'-treinstel tot die 'Trein van 1 voor Allen'. Voor de financiering van het project wordt bijgedragen door diverse instellingen en

van culturen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd tussen al die groepen plotseling onderscheid gemaakt en werd de Grondwet buiten werking gesteld.

'Waar dat toe kan leiden weten we inmiddels. En binnen ons eigen Europa, in het voormalige Joegoslavië,



bedrijven, waaronder Shell, het Joods Historisch Museum en de Nederlandse Spoorwegen.

De honderd meter lange 'Trein van 1 voor Allen' begon de rondreis door Nederland op 28 januari. De trein blijft in elke provincie een week staan. Het eindpunt is op 5 mei in Amsterdam, de dag waarop de bevrijding nationaal wordt gevierd.

De voorlichtende projecten in de trein zijn met name gericht op de jeugd tussen 14 en 19 jaar. Aan de hand van voorbeelden wordt uitgelegd wat het gelijkheidsbeginsel, de kern van artikel 1 uit de Grondwet, eigenlijk inhoudt. *'We proberen ons vooral te richten op dat beginsel, en niet te veel op discriminatie, al staat dat ook in artikel 1'*, vertelt Liesbeth van Litsenburg, voorlichter van het Nationaal Comité 4 en 5 mei. *'Want het bieden van gelijke kansen - waar het gelijkheidsbeginsel om draait - kan namelijk ook betekenen het bewust ongelijk behandelen van ongelijke gevallen. Zoals het bieden van speciaal onderwijs aan gehandicapte kinderen. Wat we met de trein proberen te doen is mensen aanzetten tot nadenken'*.

Het comité wil duidelijk maken dat 'zuivere' Nederlanders eigenlijk niet bestaan. Ons land is altijd een immigratieland geweest, een smeltkroes

zien we het opnieuw gebeuren'.

In de trein richt het Joods Historisch Museum een tentoonstelling in, met als titel: 'Gelijk hoeft niet te zijn wat je zult zijn'. Behalve als tentoonstellingsruimte zal de trein ook fungeren als poppodium waarop vele popgroepen zullen optreden. In een 'spreekkamer' worden discussies rond Artikel 1 opgezet.

Toekomstgericht

Het Nationaal Comité 4 en 5 mei stelt jaar bij de herdenking van de slachtoffers uit de Tweede Wereldoorlog en de viering van de bevrijding een van de grondrechten centraal. Daarbij wordt vooral voor de voorlichting aan de jeugd een duidelijke relatie met het heden gelegd. Die ingang vormde voor Shell Nederland de aanleiding het project 'Trein van 1 voor allen' financieel te ondersteunen.

'Als Shell in Nederland voel je natuurlijk een grote mate van bewogenheid bij ons land heeft meegemaakt', zegt Ed Brosens, hoofd donaties en sponsoring van SN Public Affairs. 'De toekomstgerichtheid en het educatieve element naar jongeren toe hebben de doorslag gegeven voor dit landelijke project te kiezen uit de talrijke evenementen die overal in Nederland rondom het nationale bevrijdingsfeest worden georganiseerd'.

Brosens beschouwt de trein, die de komende maanden alle provincies aandoet, als een originele verpakking van een waardevolle boodschap. 'De inhoud wordt van kwalitatief hoog niveau zoals de tentoonstellingen die het Joods Historisch Museum pleegt in te richten. Het wordt een project dat bij een groot deel van de bevolking tot de verbeelding zal spreken'.

dagboek van Uilke Brolsma, 1939 - 1944

oorlog op zee

In augustus 1939 vertrekt het ms 'Merula' uit Liverpool. Al tweede machinist bevindt Uilke Brolsma zich aan boord, amper twee maanden getrouwd. Tussen het tijdstip van vertrek en september 1944 houdt hij in een dik, gelinieerd werkboek zijn belovenissen bij. Het verhaal is het één van de weinige directe getuigenissen van een koopvaardijman uit de Tweede Wereldoorlog.

Als de 'Merula' eind september het Suezkanaal verlaat met bestemming Singapore schrijft Uilke Brolsma profetisch: 'Wanneer zullen we ooit weer door het kanaal gaan op weg naar huis? Verschillenden zullen wel nooit de weg terug gaan'. Inderdaad, ruim 6800 koopvaardijmensen lieten het leven op zee. De schrijver heeft steeds geluk: nadat hij is overgeplaatst, gaan zowel de 'Merula' als zijn volgende schip 'Augustina' verloren met groot verlies aan mensenlevens. Op 25 december

1943 stapt Uilke Brolsma in Bari aan boord van de 'Antonia', juist op tijd voor 'een echt Hollands kerstdiner'. Dit schied heeft de hele oorlog zó gelukkig gevaard dat het de koosnaam 'Old Dependable' kreeg.

Er zit een hiaat in het verhaal tussen oktober 1939 en december 1941. Het dagboek pakt de dag na de aanval op Pearl Harbour weer op, maar dan is het meteen goed raak. De Japanners veroveren stormenderhand het



De 'Antonia' te Tjilatjap.

schiereiland Malakka en bombarderen dagelijks de schepen en de havens. Het Chinese riviertankertje 'Ho Kwang', waar Uilke dan op gestationeerd is, is het laatste schip dat uit Penang ontsnapt. Het is ook de laatste tanker, die de Britse

vlootbasis van Singapore bevoorraadt, kort voordat het 'Gibraltar van het Oosten' definitief valt. Nog geen twee weken later is de slag in de Javazee en is het lot van Indië bezegeld. De 'Ho Kwang' ontsnapt naar Colombo, waar

zich de resten van de koopvaardijvloot verzamelen. Daar is het keerpunt, het eiland wordt wel gebombardeerd door de Japanners, maar niet veroverd.

Het dagboek beschrijft deze dramatische episode op pakkende wijze. De wanhoop, maar ook de aanvankelijke animositeit jegens de Britten, die het verwijt krijgen niet voldoende meegevochten te hebben voor het behoud van Indië, zijn authentiek verwoord. Zo ook de zorgen om de familie thuis. Sedert eind 1941 zijn brieven niet meer mogelijk. Het enige contact bestaat uit af en toe een Rode Kruis telegram van maximaal 25 woorden. Pas in oktober 1945 kan Uilke afmonsteren en naar huis terugkeren, ruim zes jaar en 180.000 mijl na vertrek uit Liverpool.

Oorlog op zee, dagboek van Uilke Brolsma, 1939-1944. Uitgave Historische Vereniging Brolsma, 70 blz., geïllustreerd. ISBN 90-802376-1-2, gelimiteerde oplage. Het boek is verkrijgbaar in de boekhandels van de scheepvaartmuseum van Amsterdam en Rotterdam of door overmaking van f 18,50 op giro 55243, t.n.v. J.U. Brolsma.

Ervaringen van de zeeman in oorlogstijd in het Scheepvaartmuseum Amsterdam

Varen voor de vrijheid, 1940 - 1945

In de jaren 1940-45 voltrok zich een menselijk drama op zee. Een op de vijf opvarenden van een marine- of koopvaardijship sneuvelde. Aan de veelal dramatische herinneringen van de overlevenden is tot nu toe betrekkelijk weinig aandacht besteed.

Van 8 april 1995 tot en met 7 januari 1996 werpt het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam een nieuw licht op de lotgevallen van die zeelieden in de tentoonstelling 'Varen voor de vrijheid 1940 - 1945'. De bezoeker gaat beseffen wat het betekende om op zee voor de vrijheid te vechten. Bovendien brengt de expositie de grote omvang van de oorlogsinspanning ter zee in kaart. Op een nagebouwd dek van een in konvooi varende vrachtschip beleeft de bezoeker een nachtelijke aanval. Bommenwerpers omcirkelen het konvooi, seinlampen knipperen berichten, torpedo's treffen doel en schepen exploderen. Talloze persoonlijke documenten laten zien wat het betekende om jarenlang

geïsoleerd te worden van familie en vrienden. Het enige contact met 'thuis' verliep meestal via het Rode Kruis, ook zijn er dankbetuigingen van de hand van Koningin Wilhelmina en boodschappen van Radio Oranje. Kanonnen, scheepsmodellen, foto's, schilderijen en affiches completeren het beeld.

Achttien opvarenden vertellen op video hun persoonlijke verhaal. Zowel de koopvaardij, de marine als de gouvernementmarine zijn vertegenwoordigd. Eén van de overlevenden van een koopvaardijship zegt: *'We waren geen militairen, wij hadden gekozen voor een vreedzame loopbaan. Maar zonder de aanvoer van materialen door onze schepen was de oorlogsvoering niet mogelijk geweest. Onze schepen waren vaak drijvende schietschijven voor de vijand. Wij streden voor de vrijheid door gewoon ons werk te*



Schilderij van het zeegevecht in 1942 op de Indische Oceaan, waarbij het ms Ondina een belangrijke rol speelde.

blijven doen. Door kameraadschap, wat wrange humor en een laconieke levenshouding hebben wij het gered'.

Omdat de strijd zich op zee, ver buiten Nederland afspeelde dreigde deze categorie zeevarenden enigszins in vergetelheid te raken. Deze expositie is behalve een document impliciet ook een monument, een eerherstel voor deze groep.

Nieuwe boeken

Voor wie meer wil weten over de rol van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog zijn twee nieuwe boeken van Arne Zuidhoek, schrijver en illustrator, een 'must'. **'Onze mooiste**

Koopvaardij schepen, Varen voor de

Vrijheid' (I) en (II) zullen worden gepresenteerd bij de officiële opening van de tentoonstelling. In deze twee delen beschrijft Zuidhoek het aandeel van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. De auteur geeft een indringend beeld via persoonlijke getuigenissen en vertelt hoe de schepen van de koopvaardij onder uiterst moeilijke omstandigheden bleven doorvaren.

'Onze mooiste Koopvaardij schepen, Varen voor de Vrijheid' is in de boekhandel verkrijgbaar voor circa f 59,90 per deel. De boeken zijn rijk geïllustreerd. Voor verdere informatie: Uitgeverij de Alk (072 - 113965).

Voor nadere informatie over de tentoonstelling: 020-5232222.
Nederlands Scheepvaartmuseum
Amsterdam, Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam, bereikbaar met bus 22 of 32 vanaf Centraal Station (5 minuten). Open: dinsdag t/m zaterdag 10-17 uur, zon- en feestdagen 12-17 uur. 30 april (Koninginnedag) gesloten. Medio juni t/m september ook op maandag geopend.

Wie gaat er mee zeilen?

Er kan dit jaar weer worden gezeild door zoons en dochters van onze werknemers. Net zoals vorig jaar hebben we beslag kunnen leggen op twee kooien aan boord van de 'Eendracht'. We vermoeden dat er ook dit jaar weer flink wat liefhebbers en liefhebsters zullen zijn om (gratis) tien dagen lang met deze schitterende driemaster van de Nationale Vereniging 'Het Zeilend Zeeschip' te gaan zeilen. Samen met nog een aantal jongeren 'uit den lande'.

Op maandag 24 juli a.s. zullen de trossen van de 'Eendracht' worden losgegooid in Bremerhaven. Na een eerste kennismaking aan boord is het twee dagen sfeerproeven in deze haven aan de Weser. De stad is vol jeugd en staat in het teken van de Tall Ships. Dan het zeegat uit en sportief werken, maar ook genieten van al die windjammers en een mooie zonsondergang of -opkomst. Fantastisch die zeilschepen in de nacht. Intussen met elkaar een hoop plezier aan boord en wie weet ook nog even aan boord van een ander schip. Via het Skagerrak varen naar de Deense gastvrijheid binnen in Frederikshavn. De stad staat op stelten. Nog nagenietend vertrek je op dinsdagavond 1 augustus voor de terugreis per royal class bus.

Wie allemaal?

Wie kunnen in aanmerking komen voor een plaats op de 'Eendracht'? Dat zijn de zoons en dochters van al onze vloot- en walmedewerkers. Ook kinderen van diegenen die onmiddellijk na hun dienst

bij onze maatschappij zijn gepensioneerd. En vanzelfsprekend ook de kinderen van een tijdens de dienst of na pensionering overleden medewerker. Om het echt een jongerenreis te laten worden zijn er leeftijdsgrenzen vastgesteld; de deelnemers dienen

tenminste 16 jaar en ten hoogste 25 jaar oud te zijn.

Uitgesloten van deelname dit jaar (en da ligt wel een tikkeltje voor de hand) zijn de gelukkigen van voorgaande jaren. Schrijf een brief en vermeldt daarin dat je in aanmerking wilt komen voor deelname aan deze tocht. Vergeet niet je naam en adres te vermelden met telefoonnummer alsook je leeftijd en de naam van je vader. Indien deze is gepensioneerd of overleden dan de datum wanneer hij de dienst verlaten heeft. Stuur de brief in een gesloten envelop met aan de buitenkant linksboven het woord 'Eendracht' aan Schip & Ka, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam.

Zoals gezegd zijn er aan deze reis voor de deelnemers geen kosten verbonden. De maatschappij neemt deze voor haar rekening, ook de kosten van een af te sluiten verzekering. Wel voor eigen rekening zijn de kosten van een paspoort.

Stuur de brief uiterlijk 12 mei a.s. naar het eerdergenoemde adres. Trekking volgt zo spoedig mogelijk na die datum. Iedere briefschrijver of -schrijfster wordt de uitslag van de trekking doorgebeld (daarom niet vergeten het telefoonnummer te vermelden).

Oplossing Kerstpuzzel 1994

Cardissa/Zafra

De trekking, onder toezicht oog van OR-lid Janny Kalkman, leverde de volgende prijswinnaars op:

Eerste prijs - honderd gulden
de heer J.E. Rakers

Tweede prijs - vijftig gulden
mevrouw T. Boersma-Kaspers

Derde prijs - vijftientwintig gulden
mevrouw V. Regout-Simons



VAART HOUDEN

ranking 1994 - 1995

Binnenkort is het weer zover, immers 1 mei a.s. gaat de rankingexercitie van start. Een arbeidsintensief proces voor al diegenen die er aan meewerken, zowel op de vloot als aan de wal.

In eerdere publicaties is reeds beschreven waarom we-ranken en hoe een en ander geschiedt. Toch is ons gebleken dat er nog onduidelijkheden zijn. Vandaar dat we in dit artikel de belangrijkste onduidelijkheden nog eens de revue willen laten passeren.

Om te beginnen wordt er nogal eens getwijfeld aan de waarde van een ranking van iemand waarmee men wellicht meer dan een jaar geleden heeft gevaren. Immers de rankingperiode loopt van 1 januari tot 1 mei. Het kan dus voorkomen dat in mei/juni 1995 een oordeel gegeven moet worden over een vaarperiode die lag in januari - februari 1994. Welnu, uit onze ervaringen met het rankingsysteem is gebleken dat hier doorgaans geen problemen uit voortkomen. In het geval de beoordelaar de te ranken medewerker niet meer voor de geest kan halen dient hij dit op het rankingformulier kenbaar maken. Dit gebeurt echter zelden. Tevens dient U zich te realiseren dat de periode januari - mei van een bepaald jaar feitelijk tweemaal in een rankingexercitie wordt meegenomen. De eerste keer namelijk als meest 'verse periode', de tweede maal als 'oudste' periode. Januari - mei 1994 was immers bij de vorige ranking de meest 'verse' en bij de komende ranking de 'oudste'. Deze aanpak levert ons inziens voldoende waarborg om van een betrouwbaar rankingsysteem te spreken.

Ook worden ons vragen gesteld hoe er een oordeel gegeven kan worden als men maar een korte tijd met elkaar gevaren heeft. Welnu, er zijn door ons bewust geen minimumperiodes van gezamenlijke vaartijd gegeven omdat we een ieder daar vrij in willen laten. Sommigen vormen zich een oordeel over iemands prestaties in een week, anderen hebben daar maanden voor nodig. Het al dan niet geven van een oordeel wordt dus volledig overgelaten aan de beoordelaar. Indien een beoordelaar meent geen oordeel te kunnen geven

dient hij dit met redenen omkleed kenbaar te maken op het rankingformulier.

De vermeende geheimzinnigheid waarmee het rankingproces in het verleden leek te zijn omgeven is inmiddels, denken wij, grotendeels verdwenen. Wellicht ten overvloede willen wij U er op wijzen dat bij Uw kantoorbezoek altijd geïnformeerd kan worden naar de details van Uw resultaten. Uw algemene rankingresultaat ontvangt U immers in Uw jaarlijkse gagebrief.

Tenslotte willen wij U melden dat er dit jaar geen grote wijzigingen te verwachten zijn in het rankingsysteem.

Echter in tegenstelling tot voorgaande jaren zal de groep Tweede Werktuigkundigen niet langer worden gerankt. Deze groep is evenals de groep Tweede en Derde Stuurlieden en Derde Werktuigkundigen te klein om een zinvol onderscheid in prestaties aan te brengen.

Binnenkort zullen de beoordelaars de gebruikelijke brief met informatie omtrent het rankingproces alsmede de namen van de te ranken medewerkers ontvangen. Zij worden vriendelijk verzocht hun rankingresultaten uiterlijk 1 juli in te leveren.

Wim Dufourné
Hoofd Personeel

Airmiles

Onder het motto 'Air Miles sparen, een koud kunstje' verstuurde de Air Miles-organisatie in Hoofddorp vorige maand het eerste kwartaaloverzicht van de gespaarde punten naar de ruim 1,2 miljoen huishoudens die inmiddels actief meedoen aan het programma.

In de bijgevoegde nieuwsbrief staan nuttige tips voor de gebruikers, maar wordt de spaarder ook attent gemaakt op nieuwe deelnemende bedrijven. Sinds 1 februari krijgt de consument ook Air Miles in 275 schoenwinkels in Nederland. Het gaat hier om de zaken van Manfield, Dolcis, Invito en Schoen Express die voor elke f 25,- gulden die de klant besteedt een Air Mile verstrekken. Evenals bijvoorbeeld Albert Heijn wordt de afronding berekend op het totaalbedrag per week.

Bovendien is een aantal bestedingsdoelen toegevoegd waarmee de consument zijn spaargedrag al heel

snel beloond ziet. Enkele voorbeelden: een spido-rondvaart door de Rotterdamse haven (36 Air Miles), een toegangkaart voor de Euromast (36 Air Miles), een entreekaart voor tropisch zwemparadijs Tropicana (36 Air Miles), Museumjaarkaart voor jongeren t/m 18 jaar (40 Air Miles), tweede overnachting gratis in vele Nederlandse en Belgische hotels (50 Air Miles).

Aktieperiode

Spectaculair zijn de aanbiedingen in het kader van de actieperiode tussen 1 maart en 15 mei. Een vliegreis naar Londen 'kost' dan slechts 250 Air Miles; de helft van het normale aantal punten. Tevens kan worden geprofiteerd van speciale kortingen op hotelovernachtingen in Londen.

De initiatiefnemers van Air Miles blijven zich inspannen om meer Nederlanders voor het spaarprogramma te winnen. Wie echter zelf een nieuwe deelnemer aanmeldt, krijgt een bonus van 10 Air Miles.



Boycot Erodonna

Op 23 maart jl. werden we zeer onaangenaam verrast toen de gezagvoerder van de Erodonna, binnenliggend in Wellington, ons meedeelde dat zijn schip geboycot werd. Hierdoor is een vertraging opgelopen van bijna een dag.

Een Nieuwzeelandse vakbondsvertegenwoordiger (tevens ITF vertegenwoordiger) had een bezoek gebracht aan het schip, de gageschaal van onze Indonesische opvarenden ingezien en vervolgens geëist dat de gages van onze Indonesiërs opgetrokken zouden worden tot een voor de ITF acceptabel niveau.

De Erodonna heeft geen 'Blue Certificate'. Over Blue Certificates is uitvoerig tekst en uitleg gegeven in Schip & Ka van oktober 1993. Mocht men dit artikel niet meer aan boord hebben, dan is DFM gaarne bereid de tekst daarvan te faxen als men dit even laat weten. Medio 1994 is onder druk van de omstandigheden (o.a. boycot dreiging) een overeenkomst afgesloten met de FWZ ter verkrijging van 'Blue Certificates' voor onze Sidelia en Sunetta omdat deze schepen veelal opereren in NW-Europa. Mede ook doordat er over het algemeen een goede verstandhouding bestaat tussen STBV en de FWZ is toen

afgesproken dat we elkaar op de hoogte zouden houden van ontwikkelingen, waaronder dreigende acties. Onze teleurstelling en verbazing in de richting van de FWZ is dan ook groot. De FWZ gaf op 23 maart aan van niets te weten. Dit is bevreemdend daar het normaal is dat de lokale bond die actie overweegt direct de zuster organisatie daarover inlicht in het land waar de 'operator' van het schip is gevestigd (zogenaamde land van 'beneficial owner-ship'; in ons geval Nederland). Naderhand is ons gebleken dat er op 22 maart toch contact is geweest tussen beide bonden, nog voor het schip aankam en STBV door de gezagvoerder van de Erodonna op de hoogte werd gesteld. Vervolgens bleek de ITF vertegenwoordiger in Wellington precies te weten welke van onze Liberiaanse vlag schepen niet in het bezit zijn van een 'Blue Certificate'. De zaak is tot een oplossing gekomen door ook de Erodonna onder dezelfde overeenkomst te brengen als de Sidelia en de Sunetta. Bovendien werd met terugwerkende kracht tot 1/1/95 een andere verhoging afgedwongen. Indien hier niet aan voldaan zou worden, zou het schip nog langer worden vastgehouden. Om nog meer oponthoud van het schip te voorkomen hebben we node hierop in

moeten gaan. Hetgeen in eerdergenoemd artikel beschreven is geldt nog steeds, zij het dat het operationele verlies van de Marine Sector thans veel groter is dan het toen vermelde bedrag. Kostenverhogingen zijn, zoals U weet niet acceptabel. Wij willen nogmaals benadrukken dat wij van mening zijn dat de Indonesische vakbond KPI beter voor de belangen van de Indonesische opvarenden kan opkomen dan de FWZ of de ITF. STBV heeft met KPI een CAO afgesloten voor al onze Indonesische opvarenden. Het zij ook vermeld dat de KPI een bij de ITF aangesloten vakbond



is. Zeker gezien de omstandigheden waarin we thans verkeren is het gebeurd een zorgelijke ontwikkeling. Het zet niet alleen de komende CAO onderhandelingen zwaar onder druk, maar door de kostenverhogende eisen voor de gages van de Indonesiërs heeft dit een negatieve invloed op de concurrentiepositie van STBV en daarmee op de werkgelegenheid voor de Nederlanders.

VERENIGING MARITIEM GEZINSKONTAKT VMG

Voor veel zeevarenden, hun partners en gezinnen is de VMG al jaren een begrip. Maar er zijn er ook nog heel veel die nog nooit van onze vereniging gehoord hebben. Daarom willen wij onze vereniging hier graag aan U voorstellen.

Na het uiteenvallen van de toenmalige Stichting Gezinscontact Zeevarenden, is in 1983 de Vereniging Maritiem Gezinscontact opgericht. De doelstelling van de VMG was en is, open te staan, en een luisterend oor te hebben voor partners en gezinnen van zeevarenden. Het dagelijks bestuur van de vereniging wordt gevormd door zeemansvrouwen. Leden van het bestuur zijn twee heren, te weten een koopvaardijpastor en een vertegenwoordiger van een rederij. Om optimaal te kunnen functioneren zoeken wij nog een tweede vertegenwoordiger uit deze bedrijfstak.

Intussen zijn er in het land groepen ontstaan die leuk draaien. De leden van deze groepen komen regelmatig bij elkaar voor een praatochtend- of avond. De meeste groepen zorgen voor een programma, en de leden zijn met elkaar actief op velerlei gebied. Doordat de



groepsleden niet al te ver uit elkaar wonen, kunnen zij elkaar met raad en daad terzijde staan. Ze helpen elkaar de periode van alleen zijn zo goed mogelijk door te komen. Zij vieren bijvoorbeeld samen, eventueel met de kinderen, Sinterklaas en Kerstfeest. Organiseren met elkaar een etentje, een cursus, een picknick, gaan samen naar een theater, of passen op elkaars kinderen.

Zeemansvrouwen zijn echt niet zielig zoals men dikwijls denkt. Ze hebben alleen een ander leven dan de meeste vrouwen met een partner. De Vereniging Maritiem Gezinscontact wil graag zoveel mogelijk zeemansvrouwen met elkaar in contact brengen. Uit een door ons onder onze leden gehouden enquête, blijkt dat vooral jonge vrouwen en gezinnen behoefte hebben aan begrip en een luisterend oor, zonder dat ze meteen te horen krijgen: 'dat wist je toch van te voren!'. Wij willen vooral jonge zeemansvrouwen dan ook graag aanmoedigen lid te worden van onze vereniging. Vanzelfsprekend zijn ook ouderen hartelijke welkom!

Tot besluit van dit stukje wensen wij U allen op zee een behouden vaart en een goede wacht. En wat het thuisfront betreft: heel veel sterkte, een mooie zomer met veel leuke activiteiten. Misschien wel in VMG verband.

Wilt U meer weten, of misschien Uw verhaal een kwijt? Bij de Vereniging Maritiem Gezinscontact vindt U altijd een luisterend oor!

Het adres van onze landelijke contact persoon is:

**Heereweg 48
1901 ME Castricum
Tel.: 02518 - 53175**

570 jaar Shell Tankers Lief en leed

De laatste jaren vinden regelmatig afscheidsrecepties plaats van collega's die met pensioen gaan. Een goede traditie, dit gezamenlijke afscheid nemen, dat blijkt wel uit de reacties die ons ter ore komen. Op 1 maart jl. kwamen één walmedewerker en acht vlootmedewerkers naar Rotterdam om tijdens een receptie, waarop iedere belangstellende welkom was, 'officieel' afscheid te nemen van de Maatschappij. Geen vaarwel, want dat wij velen van hen nog meerdere malen zullen ontmoeten op de jaarlijkse CNOOKS-bijeenkomsten, is vrijwel zeker.

Rond de klok van vier uur werden de afzwaaiers in restaurant Engels ontvangen met koffie en cake. Ook was er gelegenheid voor de afscheidnemenden om kennis te maken met elkaar, want hoe is 't mogelijk, enkelen hadden elkaar, zelfs na vele jaren, nog nooit ontmoet. Maar dit mocht de pret niet deren, want al snel was iedereen in een geanimeerd gesprek gewikkeld. Nadat er enkele 'statiefoto's' waren gemaakt toog het gezelschap naar de Rotonde-zaal, waar vele (oud)collega's en bekenden hen al opwachtingen.

Onder normale omstandigheden was algemeen directeur Joop Elias aanwezig geweest om de afscheidnemenden toe te spreken, ware het niet dat hij drie weken daarvoor na een ongelukkige val zijn rugwervel had gebroken. Wel had hij zijn echtgenote Willy gestuurd, zijn persoonlijke ambassadrice.

Wim Dufourné, Hoofd Personeel, richtte daarom het woord tot de aanwezigen. Na te hebben uitgelegd waarom men het die dag met hem moest doen, stak hij meteen van wal. 'Ik wil beginnen U allen van harte welkom te heten op het afscheid van een grote groep Shell Tankers getrouwen. Het is zeer plezierig te zien dat U in grote getale gekomen bent om U er persoonlijk van te overtuigen dat ze daadwerkelijk de actieve dienst gaan verlaten. Het is dit jaar een grote groep. Dat maakt het voor mij moeilijk, zeker gezien de tijd, om uitgebreid op ieders individuele historie in te gaan. Ik zal natuurlijk wel proberen een korte schets van alle afscheidnemers te geven.

Bij de voorbereidingen op deze dag heb ik trouwens eens uitgerekend hoeveel jaar Shell Tankers ervaring er vandaag afzwaait en ik moet zeggen dat ik geschrokken ben van het aantal. Om precies te zijn verdwijnt er zo maar 570 jaar aan Shell Tankers lief en leed. Nu zie ik een aantal slimmerikken onder U al rekenen van, zoveel jaar gedeeld door 9 afzwaaiers dat is ongeveer 63 jaar per man. Conclusie dan zien ze er

nog goed uit voor hun leeftijd! Ofschoon ik dit laatste zeker niet wil bestrijden zal ik U uitleggen hoe ik aan mijn totaal aantal STBV jaren kom. Ik heb natuurlijk gewoon de dienstjaren van de echtgenotes meegeteld. Ofschoon de dames misschien niet alle jaren aan boord hebben dienst gedaan hebben zij wel degelijk een enorme bijdrage geleverd aan het wel en wee van ons bedrijf. Een zeevarende kan immers niet naar behoren functioneren als hij niet zeker is van het feit dat zijn thuisfront goed georganiseerd achterblijft. Dat de dames



V.l.n.r. boven: Wieger Koeze, Cees van der Ende, Jan Boekmeijer. V.l.n.r. onder: Gerrit Dijkstra, Paul Ankerman, Hans van Haarst, Henk Brand, Theo Scharrenburg en Willem Hoogendijk.

goed georganiseerd zijn behoeft denk ik geen verdere discussie zeker niet nu ik de heren zie glimlachen. Dames bij dezen wil ik U oprecht danken voor alle steun die U Uw echtgenoot, maar daarmee ook ons bedrijf, gegeven heeft gedurende vele jaren. Gaat U vooral door met Uw steun, naarmate ze ouder worden zult U merken dat ze er steeds meer behoefte aan krijgen!

Na deze loftrumpet ontvingen alle dames van Wim Dufourné een boekje bloemen als blijk van waardering voor hun betrokkenheid. Na het uitreiken vervolgde Wim. 'Naast het grote aantal jaren dat ik net heb genoemd heeft U ook een

geweldige verscheidenheid aan scheepsklassen en scheepsnamen bemand. Ik moet zeggen dat alle historische gegevens mij deden denken aan een spannend jongensboek. U moet dan denken aan schepen als Philidora, Mitra, Arca, Kosicia en Kalydon. Dat waren nog eens mooie tijden! 20.000 ton en maar liefst 53 man aan boord. Dat soort aantallen tref je tegenwoordig alleen nog maar aan bij een thuiswedstrijd van Feijenoord!

De meesten van U zijn in de zestiger jaren in dienst gekomen. Ook dat was een mooie tijd. Gezagsstructuren werden langzamerhand ter discussie gesteld en ook toen moest je al keuzes maken. Lang haar of kort gedekt U begrijpt het wel. Beiden kon eigenlijk niet. Een keuze voor de zee in die tijd was eigenlijk, als je er op terugkijkt, best wel vreemd. Niet zozeer als beroepskeuze of wellicht als roeping, maar in een tijdperk waar gezag werd uitgehold kiezen voor een beroep met de nodige discipline vereiste ongetwijfeld, moed, visie en doorzettingsvermogen. Karaktereigenschappen die U ook later goed van pas gekomen zijn.

Er is in de loop der jaren veel veranderd, en naar ik mij heb laten vertellen, niet altijd ten goede. Een eigen oordeel heb ik hier natuurlijk niet aangezien mijn keuzes zich in die tijd slechts beperkten tussen mijn driewieler en mijn autopod.

De afgelopen tijd zal voor U ook niet altijd even gemakkelijk geweest zijn. Er werd bijzonder veel van U gevergd, niet alleen qua veranderingsgezindheid maar ook lichamelijk heeft U ongetwijfeld gemerkt dat de jaren gaan tellen. Wat is er echter mooier dan dadelijk terug te kijken op die Gouden Jaren in de wetenschap dat nu een nieuwe generatie STBV'ers het rood en geel vertegenwoordigt. U heeft

Uw bijdrage geleverd en het zal duidelijk zijn dat we U allen dank verschuldigd zijn.

Ik wil nu overgaan tot de beloofde korte schets van onze groep "verlaters". Maar met wie begin ik nu? De een blijkt nog kleurrijker (laten we het zo maar noemen) dan de ander. Begin ik met de oudste, de knapste, of degene met de mooiste snor? Moeilijk, moeilijk. Ik heb dan ook maar besloten om het op alfabetische volgorde te doen. Van achter naar voren wel te verstaan. Vandaar dat ik begin met:

Theo Scharrenburg, Kapitein

Theo, ik weet uit de gesprekken die ik met jou en je echtgenote heb gehad dat je het



De dames ontvingen een boeket als blijk van waardering.



Snel was iedereen in een geanimeerd gesprek gewikkeld.

moeilijk heb gehad met het feit dat je niet tot het laatste toe hebt kunnen varen. Het doet mij echter deugd dat je altijd je goede humeur en wilskracht hebt weten aan te spreken om er wat van te maken. Inmiddels heb je ook een nieuwe hobby ontwikkeld begrijp ik, naast het kweken van bonzaiboompjes verhuist Theo ook graag dames en heren. Ik hoop dat jij en je vrouw nog lang gelukkig mogen zijn in jullie nieuwste woning.

Wieger Koeze, Eerste Stuurman

Ook bij jou, Wieger, is het einde van de loopbaan niet helemaal gekomen zoals je dat zelf had gepland. Ofschoon het natuurlijk een enorme teleurstelling is dat je buiten je schuld die laatste stap naar de rang van Gezagvoerder niet hebt kunnen maken kun je terugkijken op een uiterst geslaagde loopbaan waarbij je een aantal jaren als expediter hebt gewerkt. Ik wens jou en je echtgenote een lang en gezond pensioen toe.

Willem Hoogendijk, Kapitein

Willem, ik zou je bij dezen de bijnaam Bruine Willem willen geven want jij had er blijkbaar lol in na afmonstern in het verre Oosten, midden in de winter je bleke walcollega's te bezoeken en dan te vragen of ze zich niet lekker voelden. Bij jou moeten we ons eigenlijk afvragen wat je niet gedaan hebt. Je kunt het zo gek niet opnoemen of Willem stond klaar. Ondernemingsraad, Project MO-er, Quality Officer en ga zo maar door. Een tijdje terug zelfs Opa geworden. U ziet geen zee gaat Willem te hoog. Ook jij Willem en Letty het allerbeste voor de toekomst.

Hans van Haarst, Hoofd Voeding

Voor jou en je echtgenote kwam na een periode van onzekerheid toch nog vrij onverwacht de tijd om afscheid van STBV te nemen. Ik denk dat dit op een uiterst inschikkelijke en reële manier is gebeurd en ik stel het bijzonder op prijs dat jullie hier vanavond zijn. 27 jaren smakelijke maaltijden bereiden is geen gemakkelijke opgave. Eens te meer als je klanten 1 voor 1 uiterst kritisch zijn. Menig huisvrouw zal je benijden dat je er altijd in bent geslaagd om de inwendige mens bij STBV goed te voorzien. Hartelijk dank voor al je inzet en creativiteit. Een speciaal bedankje nog van mijn dochter die het nog steeds heeft over je lekkere ijsje aan boord van de Stellata.

Cees van der Ende, Hoofd Voeding

Cees, dat jij hier vanavond ook bent doet mij veel plezier. Zoals ik net al zei, het afscheid komt altijd op een moment dat je het net even niet verwacht. Ook jij hebt dit gegeven opmerkelijk nuchter en positief opgepakt. Wellicht heeft je relatie met Thailand hier mee te maken. Ik hoop dat jij en je echtgenote nog lang van een lekker zonnetje mogen genieten en met goede gevoelens zullen terugdenken aan je periode bij STBV.

Gerrit Dijkstra, Gezagvoerder

Gerrit, wat moet ik over jou nog zeggen en toch netjes blijven. Je begrijpt het al, ik kan beter zwijgen. Een tijdje terug heb ik al gezegd wat ik van je vond en dat ga ik vanavond zeker niet nog eens over doen, temeer daar je morgen wellicht mijn afdeling als Lloyds Register adviseur komt auditen. Want stilzitten komt geloof ik in jouw woordenboek niet voor. Er moet mij toch één ding van het hart en dat is dat het met het marktmechanisme in Nederland prima gesteld is. Je vraagt je wellicht af waarom ik dat zeg. Het zit namelijk zo. Toen ik laatst over de Westblaak liep zag ik voor het kantoor van Lloyds Register drie stalletjes staan. In het eerste werden bekere chocolademelk verkocht en in het standje ernaast glimmende gehaktballen. De derde verkocht sambal en flesjes maggi. Op dat moment wist ik dat jij op kantoor was. Zoals U ziet dames en heren waar Gerrit Dijkstra gaat daar is de business.

Gerrit maak er met Atie wat moois van en zorg in ieder geval dat je eens met haar gaat fietsen!

Jan Broekmeijer, Gezagvoerder

Jan, gezagvoerder in hart en nieren. Voor jou kwam een aantal jaren geleden het bericht dat varen er niet meer bij was. Een grote teleurstelling want dat was je lust en je leven. Gelukkig heb je de afgelopen jaren toch in de maritieme sector kunnen blijven doorwerken met je bekende inzet. Onze STBV vertegenwoordiger bij Shell Nederland Raffinaderij over wie we alleen maar positieve berichten kregen. Voor ons en voor jou natuurlijk hartstikke leuk om te horen. Ik wens jou en je echtgenote nog veel goede jaren toe.

Henk Brand, Hoofdwerktuigkundige

31 jaar bij STBV. Een lange en plezierige

periode die begon aan boord van de Mitra en die geëindigd is in de functie van Hoofdwerktuigkundige. Een functie die de laatste tijd toch wel een beetje zwaar werd, zoals je zelf aangaf hetgeen, zoals ik eerder opmerkte mede terug te voeren is naar de lichamelijke inspanningen die van je werden verwacht, zeker aan boord van de Sunetta. Ik ben er echter zeker van dat je in je nieuw verworven vrije tijd best een zinvolle invulling zult geven aan die vrije uren. Dat kan ook niet anders als je in Werkendam woont. Mocht je je gaan vervelen dan zal Minister Jorritsma vast nog wel wat voor je in petto hebben bij jou in de buurt. Veel plezier en gezondheid.

Paul Ankerman, Hoofdwerktuigkundige

Onze langst gepensioneerde. Immers in 1993 beëindigde hij zijn laatste reis. Hij ziet er inmiddels na alle rust weer uit of hij komt solliciteren. Dat kan hem natuurlijk ook zitten in het feit dat hij veel buitenlucht krijgt. Toen ik hem namelijk voor het eerst ontmoette zei hij dat hij in de buitenlucht aan zijn handicap werkte. Eerlijk gezegd was mij nog niets vreemds aan hem opgevallen tot het mij duidelijk werd dat hij het over golf had. Na jaren van trainen en nog eens trainen heeft Paul enige tijd geleden zijn GVB, nee ik zei GVB, golfvaardigheidsbewijs, gehaald zodat hij nu geheel zelfstandig de baan op mag. Aartsoptimist die hij altijd was heeft hij zelfs een verzekering afgesloten tegen een hole in one. Als je namelijk de bal in een keer in de hole slaat moet je de hele club een rondje geven. Zo je pensioen ingaan is pas positief vindt U niet. Many happing golfings'.

Tot slot stelde Wim Dufourné dat hij toch langer gesproken had dan hij oorspronkelijk van plan was waarvoor zijn excuses. Voor hij daadwerkelijk zijn mond hield bood hij de afscheidnemenden een cadeau aan.

Als herinnering kregen de afscheidnemenden een ingelijste foto van het eerste schip waarop zij hadden dienstgedaan. Uit de reacties bleek overduidelijk dat dit geschenk ten zeerste werd gewaardeerd. Na de drukbezochte receptie volgde nog, in aanwezigheid van enkele collega's van kantoor, een diner in een nabijgelegen restaurant.

Al met al was de eerste maart 1995 een dag geweest waaraan iedereen goede herinneringen zal bewaren.

Samenvattend verslag van de OR/OV-vergadering van 18 januari 1995.

Aanwezig waren:

Groep A

Bart Broekhuijsen
Dolf Mittelmeijer
Nico van der Palen
Chris Slieker
Jan Herman van Zanden

Groep B

Hans Orié

Groep C

Janny Kalkman

Overleg werd gevoerd met Joop Elias, Maarten Buth en Wim Dufourné.

Op de agenda stonden naast de vaste onderwerpen zoals Mededelingen Bestuurder en HSEQ ook ARBO, Werkwijze/samenstelling OR en Personeelssituatie.

OR-verslag

Mededelingen bestuurder

Systemen

We zijn bezig om de verouderde interne softwaresystemen (voor personeelsplanning, personeelsinformatie, accounting en gageverwerking voor de zeevarenden) en de hardware (Wang-computer) nog dit jaar te vervangen. Dit vergt een investering van ongeveer f 400.000,-, maar na de invoering kan er efficiënter en economischer gewerkt worden. Externe deskundigen en de mensen van onze kantoororganisatie, die ermee moeten gaan werken, zijn bij de ontwikkeling betrokken. Voor de vloot zal alleen het CASSA-systeem moeten worden aangepast.

Off-shore

Momenteel wordt door een fiscalist bekeken of hetgeen we willen ook fiscaal haalbaar is. We denken aan drie partijen: een 'STBV Off-shore', een 'STBV Rotterdam' en de werknemer. Het is de bedoeling dat 'STBV Off-shore' geen lokale opdrachten doet (waar dat ook mag zijn), dat de werknemer daar geen opdrachten doet (wel in het land waar men woont) en dat 'STBV Rotterdam' volledig los gezien wordt van 'STBV Off-shore'. We verwachten binnenkort uitsluitsel te hebben. Voor de duidelijkheid: Het gaat hier om nieuw in-diensten (MO4's).

Onderzoek naar bezuinigingen

Er zijn door de OR een aantal zaken opgebracht in dit kader. Deze zijn besproken in het management-team van STBV:

Is de Medische Dienst bij het onderzoek betrokken?

Nee, de BGD is niet meegenomen in het onderzoek en we zijn niet van plan daar iets mee te doen.

Kunnen de uitgavekosten van Schip & Ka niet verlaagd worden door het plaatsen van advertenties om zo het blad voor STBV te behouden?

Tegen adverteren in Schip & Ka is geen bezwaar, maar de redactie is nog nooit benaderd door mogelijke geïnteresseerden. De eerlijkheid gebied te zeggen dat we de mogelijkheid hiervoor ook nog nooit hebben aangeboden. Recentelijk zijn we door

SIS benaderd, waarom we geen gebruik maken van Ship & Shore. Er zal worden geïnformeerd of het mogelijk is om Schip & Ka op dezelfde basis (in het Nederlands blijven publiceren wat we nu doen en versturen naar dezelfde adressen waar het nu heen gaat) in Ship & Shore onder te brengen en wat de kosten daar van zijn.

Kan het stagiaire-gebeuren niet herzien worden ter verlaging van de reiskosten?
Het wisselen halverwege gebeurt op eigen verzoek, om meer ervaring op te kunnen doen. De 2 weken tussentijdse vakantie van de MBO-ers is volgens afspraak met de MBO-raad en kan door STBV niet eenzijdig worden opgezegd.

Er worden ontoelaatbare verliezen geleden in SIS. Als STBV doen we het goed en opereren we binnen budget. Zijn we zelf naar mogelijkheden voor bezuiniging gaan kijken of is ons dit gevraagd te doen?

Wat betreft het opereren binnen budget, praat je alleen over de kostenkant. Als je ook kijkt naar de inkomsten is er duidelijk verlies. Gebleken is, dat bij vergelijking met gelijkwaardige reders hun kostenplaatje aanzienlijk lager ligt. Vandaar dat STBV zelf al is gaan zoeken naar mogelijke besparingen. Toen in okt/nov 1994 begonnen werd met onderzoeken door enkele SIS taskforces, zijn we naar andere zaken gaan kijken. Dus het is eigenlijk een combinatie, om te proberen als operator op hetzelfde kostenniveau te komen als de concurrentie, die zo'n \$ 2500 per dag minder kosten heeft. Het bezuinigingsplan, dat hier uit kwam was voor de Board van SIS niet voldoende. Er is nu gezegd, dat de actuele vrachttarieven over 1994 moeten worden gebruikt (in het verleden is aangenomen dat deze zouden aantrekken, wat niet gebeurd is) voor het budget 1995 en 1996 én er mag geen verlies gemaakt worden. De Strategie Studie moet duidelijk maken hoe men dit denkt te bereiken. Volgens de huidige prognose zal de uitslag hiervan pas eind mei gepresenteerd kunnen worden.

ARBO (ARBeids Omstandigheden)

Er is tussen de OR en de bestuurder een

discussie geweest over de instelling van een VGW-commissie (Veiligheid/Gezondheid/Welzijn). De bestuurder stelt dat STBV al lang overlegt met de OR over ARBO- c.q. VGW-zaken, alleen onder een andere naam, nl. HSEQ. Hij ziet geen verschil en vraagt zich af wat een VGW-commissie hieraan kan toevoegen. Volgens de OR gaat ARBO verder dan HSEQ, omdat het wettelijk geregeld is. Het is een middel om bepaalde zaken gestructureerd aan te pakken.

De bestuurder verwoordt nogmaals het standpunt van STBV in deze: Rob Louwe is het aanspreekpunt. Hij stelt het ARBO-jaarplan op en legt dit voor aan de OR voor overleg en goedkeuring. Binnen STBV hebben we al jaren een bestaande structuur inzake HSEQ. Is er door de invoering van ARBO iets veranderd, dat het instellen van een VGW-commissie noodzakelijk maakt? Als de OR dat nodig vindt, dan is dat een OR-commissie. STBV ziet geen noodzaak om de bestaande HSEQ-structuur te wijzigen. De OR zal zich hierover beraden.

HSEQ

Veiligheidscijfers

Deze zijn uitstekend over 1994. We hebben 1 LTI gehad en 3 TRC's, wat neer komt op 50% van onze target. Voor 1995 zijn de targets gesteld op 1 LTC en 5 TRC's.

Hebben we nog steeds een Veiligheids Officier varen?

Ja, Kees Rovers neemt het binnenkort van Hans Waitz over. We hopen in het voorjaar te horen hoe SIS hiermee verder wil gaan. De Indonesische VO is van de baan, omdat dit door SIS niet meer betaald wordt.

Samenstelling OR-STBV

Dit is eigenlijk de aanleiding geweest om deze vergadersessie naar voren te halen. Het zag ernaar uit dat half februari het quorum niet aanwezig zou zijn. De bestuurder zei in de CDA-vergadering dat hij het niet nodig vond om zonder quorum een overlegvergadering te houden. Omdat er deze week wel een quorum was, is deze vergadering bijeengeroepen.

Conkrete besluiten zijn er niet genomen betreffende de samenstelling van de OR. Verandering hierin betekent een reglementswijziging en daarvoor is een 2/3 meerderheid nodig.

Wel zijn enkele voorstellen geformuleerd (over verlaging van het aantal vertegenwoordigers uit de B- en C-groep en verlaging van het quorum). Hierover moet nog advies worden ingewonnen, waarna ze aan de leden worden voorgelegd. Afhankelijk van de uitkomst zal zo snel mogelijk begonnen worden met tussentijdse verkiezing in de B-groep.

Personeelssituatie

De personeelsaantallen t/m Q4/94 worden besproken. Het meest opmerkelijke is de vermindering van Nederlands vlootpersoneel met 18 personen (11 officieren en 7 gezellen). Dit lijkt vrij hoog ten opzichte van vorige

kwartalen. Maar er waren in het 4e kwartaal meerdere gepensioneerden, er was een overplaatsing en er hebben een aantal Hovo's vervroegd de dienst verlaten. De rest was normaal verloop.

Hoe zit het met de lengte van de dienstperiodes?

We zitten op schema, dat wil zeggen de gemiddelde lengte valt binnen de in de CAO afgesproken tijdsduur. Het is nu zelfs zo dat men vindt dat men te weinig verlof heeft door de normale, kortere contracten. Daar moet men nog aan wennen. We hebben nu eigenlijk twee schepen te kort, zodat iedereen zijn verlof kan uitlopen en er geen restant verlof meer is. Als de Hatasia is overgenomen en de Macoma in de vaart komt zal het weer redelijk gelijk gaan lopen. We zijn destijds naar drie maanden toe gaan werken, omdat dat in de vorige CAO was afgesproken. Uiteindelijk is dat wat langer geworden zodat er wat meer ruimte kwam. Maar in het algemeen zijn de planning en het aannamebeleid goed geweest. Door de introductie van de cargo-officer is er ook wat meer ruimte gekomen in de rang van 1e stuurman, die vorig jaar wel erg lange dienstperiodes hadden.

OR Allerlei

- De OR zal binnenkort een gesprek hebben met H. Völker, ISO. Dit omdat hij is voorgedragen als nieuwe commissaris van STBV. Er zal met hem niet alleen

over de verhouding OR - commissarissen worden gesproken, maar ook de actuele zaken zullen zeker worden aangehaald.

- **Nieuw gage-systeem toprangen.** Er is door de bestuurder met verschillende betrokkenen over gesproken, die positief reageerden. Zeker de verhoging die men krijgt bij promotie wordt erg goed ontvangen. De bestuurder stelt dat verdere verhoging afhankelijk is van het functioneren van de betrokkenen, maar ook van het rendement van het bedrijf.

De OR is van mening dat men niet mag achteruit gaan in verdiensten, als de resultaten van de maatschappij slecht zijn. De bestuurder kan hierin meegaan.

- De bestuurder deelde mee dat de re-naming van de Acila (ex Shelltrans) bijzonder positief verlopen is. Er was veel waardering voor de mensen aan boord en over de manier van optreden en samenwerken. Niets dan lof dus.

Veel waardering voor de mensen aan boord Acila met betrekking tot de re-



Aan de ORde

De afgelopen periode zijn er namens de achterban bij diverse gelegenheden vragen gesteld aan de bestuurder. Hier volgt een samenvatting van die vragen en de antwoorden die daarop gegeven zijn. Deze zijn ook naar de schepen gestuurd. De volgorde geeft geen prioriteit aan.

Meer en meer gaat het idee leven, dat er kleine oorlogjes gevoerd worden tussen SIS en STBV en de afdelingen van SIS onderling. Over en weer worden er verwijten geuit waar wij aan boord ook op getraakteerd worden. Als dit zo is, moeten we er dan met zijn allen niet iets aan gaan doen?

Van kleine oorlogjes, zoals dat genoemd wordt, is ons niets bekend. Dat er, zeker in de beginfase, aanloopmoelijkheden zijn geweest valt niet te ontkennen. Intussen is de samenwerking verbeterd. De recente herverdeling naar drie vloten is dan ook goed verlopen.

Is het vermoeden juist dat, sinds Instone de reizen van en naar de schepen regelt, er minder met KLM gevlogen wordt en meer met Britse maatschappijen?

De opdracht aan Instone is om zo economisch mogelijk van A naar B te vliegen met in principe zo min mogelijk oponthoud.

In hoeverre heeft de OR van STBV invloed op het beleid van SIS en bestaan er contacten met de Staff-council in Londen?

De OR van STBV heeft geen invloed op het beleid van SIS. Via ARBO zou de OR voor wat betreft de Nederlandse schepen op bepaalde terreinen haar stem kunnen laten horen, maar de vraag is of dat nodig zal zijn. Er zijn geen contacten met de Staff-council in Londen. Dit is overigens een heel ander orgaan zonder wettelijke bevoegdheden.

Hoe ziet de toekomst van de ST-er eruit? Volgt er een nieuwe generatie of worden vakatures op andere wijze ingevuld?

Er is in het kader van de bezuinigingen onderzocht wat het zou opleveren, als 50% van de ST-ers zou worden vervangen door Indonesische PO's. Deze en andere bezuinigingen werden afgewezen als zijnde niet genoeg. Er is nu een Strategie Studie bezig die onderzoekt hoe SIS verder moet gaan. Hangende de uitslag van deze studie gaan we op de huidige manier verder.

Als de zogenaamde 35%-regel door de regering in de toekomst wordt afgeschaft, is er dan nog bestaansrecht voor een Nederlandse tak binnen de Shell Marine Sector?

Er is geen sprake van afschaffing, in tégendeel. Er is een verhoging van de Fiscale Faciliteit toegezegd. Ook zal het Bemanningseisenbesluit worden versoepeld, zodat het internationaal in lijn komt. Dit alles schept goede levenskansen voor STBV.

Tijdens bezoeken aan Singapore, worden de schepen geïnformeerd over vlootontwikkelingen (brochure M-schepen) en nieuwe organisatievormen binnen SIS. Is het mogelijk om dit soort informatie aan alle schepen standaard te verstrekken?

Op zich zal dit best mogelijk zijn. Maar dit moet door SIS gebeuren, omdat het zaken betreffende SIS zijn. Dit zal bij SIS worden aangekaart.

Computers op de brug mogen geen invloed hebben op de veilige navigatie.

Er is verontrusting over het feit, dat het groeiende aantal laptops wel invloed kan hebben op de concentratie van de op wacht zijnde officier. Hoe moeten we hiermee omgaan?

Met nadruk wordt gezegd dat de primaire taak van de man op de brug de navigatie is en alles wat daar mee samenhangt. Als de situatie het toelaat is er tijd voor andere zaken.

Ondanks het gemak dat computers kunnen bieden, moet er maar al te vaak veel tijd besteed worden aan het installeren van, het leren werken met en het weer corrigeren van computerprogramma's. Hierdoor komen de uit te voeren taken in het

gedrang. Kan dit niet worden verbeterd?

Er wordt in Londen gewerkt aan een nieuw systeem voor het scheepsmanagement. De programma's zullen dan beter op elkaar aansluiten.

Waarom zijn er voor de ST-ers weinig cursussen? Voor het werk aan boord zouden sommige cursussen wel nuttig zijn (denk aan SWD).

Als men dit nodig vindt dient dat op het beoordelingsformulier te worden aangegeven. Er wordt wel kritisch naar zulke aanbevelingen gekeken.

Wat komt er terecht van de herhalingscursussen voor de Senior Officieren met betrekking tot EHBO/ziekenhuisstage? Voor sommigen is dit al meer dan 20 jaar geleden.

Het target voor deze herhalingscursussen is 4 per jaar. Ze worden verplicht (volgens Europese richtlijnen), zodat men moet deelnemen. Het animo, als men geselecteerd werd, bleek niet groot te zijn.

Als een van de redenen voor de te verwachten minder goede resultaten van STBV wordt genoemd 'de schade aan de Shelltrans'. Is dit dan niet verzekerd?

Het betreft hier geen schade, maar een grote post voor het uitvoeren van achterstallig onderhoud. Dat betalen we uiteraard zelf.

Vlieguren duren soms lang. Op de heenreis naar boord kan men een dag eerder weg en bijkomen in een hotel. Er is geen regeling voor de terugreis. Een tussenstop zou de vluchtprijs flink verhogen. Is hier iets aan te doen?

In principe niet. Dit zou alleen maar extra kosten geven, hetgeen we ons niet kunnen permitteren.

Hoe ziet het MO-systeem er in de toekomst uit? Blijft de huidige situatie bestaan of zullen de functies van gezagvoerder/hoofdwerktuigkundige/1 e stuurman nog worden vervangen door scheepsmanager/ladingofficier etc.?

Wettelijk moet een gezagvoerder zijn

eerste rang hebben. Het huidige systeem zal overgaan naar de zogenaamde Fase 5. Dan kan iedereen de hoogste functie bekleden, zolang men de hoogste vaarbevoegdheid heeft. De verwachting is dat we over 4 à 5 jaar zo ver zijn en dat we dan beschikken over de juiste mensen hiervoor.

Wanneer komen er eens goede computercursussen aangepast aan de aan boord gebruikte programma's (vooral trouble-shooting en abnormale procedures)?

Ik begrijp niet wat daarmee bedoeld wordt. Als nieuw aan boord te plaatsen programma's dit noodzakelijk maken zal worden overwogen hoe de mensen hiermee vertrouwd te maken.

Wanneer komen er cursussen voor Radio Operator waar je echt wat van leert in verband met steeds toenemende communicatie? De medewerkers zijn niet zo tevreden over de huidige GMDSS-cursus.

Dit is opgepakt. Verwezen wordt naar de circulaire die iedere betrokkene heeft ontvangen.

Waarom wordt er zo vaak en duur verhuisd bij SIS? Dit drukt op het budget wat gepland was bij de reorganisatie.

De verbouwing bij SIS was een proef voor het hele gebouw. Het is nu zelfs zo, dat men bij SIS/SITCO van plan is te verhuizen naar buiten het Shell Centre, vanwege de hoge kosten.

SIS maakt verlies en aan alle schepen wordt gevraagd om de uitgaven kritisch te bekijken (wat wij altijd al doen). Is er door de afdeling Finance in Londen een vergelijk gemaakt hoe de schepen van STBV, STUK en DSTG het ten opzichte van elkaar doen of wordt alles onder één vloot-noemer gebracht?

Dit vergelijk is inderdaad gemaakt en zal binnenkort op de vloeten bekend worden gemaakt.

Zijn we niet te ambitieus van start gegaan met allerlei zaken, zoals stoom- en gascursussen? Er zijn genoeg andere operationele zaken die de aandacht vragen.

We wilden persé de H-schepen

toegewezen krijgen en ook in de toekomst klaar zijn om een (of meerdere) gastanker(s) te bemannen. Het loopt dan ook naar wens.

Vroeger waren de schepen via een 'draadje' met kantoor verbonden met tussenpersonen als filter. Nu zit het schip in het 'middenpunt van het web': van alle kanten komen berichten/gesprekken binnen met daaraan verbonden hoge kosten. We krijgen de indruk dat men aan de wal van elkaar niet weet, wat er verstuurd wordt en naar wie. Kan dit niet worden gesaneerd?

Er is gekozen voor een communicatiesysteem van desk-to-desk. Niet alleen binnen SIS, maar voor de hele Shell-organisatie. Dit houdt in dat iedereen rechtstreeks communiceert met de betrokkene. En dit zal inderdaad meer berichten opleveren. Dat is helaas inherent aan het systeem.

Het invullen van het groeiend aantal checklijsten kan in drukke vaarwateren wel eens in het geding komen in verband met de veilige navigatie en het toepassen van de BVA. Hoe dienen we met deze lijsten te werken en wat voor waarde hecht STBV hieraan en vooral aan het ondertekenen van deze lijsten?

Men dient ruim tevoren op de brug te zijn om de wacht over te kunnen nemen. Hierbij hoort ook het invullen van de checklijsten. Dit mag dus geen probleem zijn. Het gaat er niet om wat voor waarde STBV hieraan hecht. De operationele verantwoordelijkheid ligt bij SIS en als zij er wel waarde aan hecht, dan dient men daar naar te handelen. Wij zien er geen bezwaar in.

Meer dan 50 procent van de officieren is geïntegreerd opgeleid, terwijl deze groep nauwelijks in de OR is vertegenwoordigd. Is het niet wenselijk deze groep binnen de OR te vergroten?

Is de OR bekend met de oorzaken waarom zo weinig MO-ers zich kandidaat stellen? Zou het geen goede zaak zijn om een deel van de beschikbare zetels te bestemmen voor MO-ers?

Natuurlijk zou het een goede zaak zijn als de groep MO-ers in de OR groter zou zijn. Er is dan een beter raakvlak met het totale bestand van de werknemers. De oorzaak waarom zich weinig MO-ers kandidaat stellen moet toch bij henzelf worden gezocht. Waarschijnlijk is dit dezelfde oorzaak waarom vroeger ook conventionele junior officieren zich niet ter beschikking stelde.

Men vond de OR maar een 'elitair groepje van hogere officieren'. De enigen die daar verandering in kan brengen zijn de MO's zelf. Stel je kandidaat bij de volgende verkiezingen (in 1996). De OR vindt niet dat er nog een splitsing gedaan moet worden. Er gaan juist stemmen op om de groep zeevarenden samen te voegen.

Enige vragen staan nog open. Zodra die zijn beantwoord, zal dat worden gerapporteerd.



OR bijeen. V.l.n.r. boven: Jan Verheul, Henne Hennis, Nico vd Palen, Willem Pols en Fred Boot. Onder: Hans Orie, Dolf Mittelmeyer, Jan Herman van Zanden, Janny Kalkman en Fons Everaars (laatste geen OR. lid).

Wnd. - Waarnemend
 Gezagv. - Gezagvoerder
 1e Stm. - 1e Stuurman
 2e Stm. - 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 31.03.1995

ms 'Acila'

Wnd. Gezagv.: H. Ammerlaan
 Wnd. Hwtk.: J.H. Burger
 3e Wtk.: R. van der Heide Jr.
 MO2: P.C. Hollander, W.P. Kollijn
 MO3: F. van den Berg, C. van der Molen
 MO4: R. Smallenbroek
 StagHO: I. Stefanovic, E.M. Visser
 CPO: Erens Robot Wowor
 PO: M. Simandjuntak
 G1S: Mardjub, Umar Bin Talan, Moh. Nasir, Mohamad Asis
 G2S: Mohammed Mosleh, Abdul Jabbar
 ASTD: Moh Rusman
 CICA: Manan Suparman
 2NDC: Soetamah Achmad

ms 'Bekalang'

MO2: A.J. Haasnoot

ms 'Bekulan'

MO2: J. Minnaard

ms 'Belanak'

MO2: H.A. Kamsteeg

ms 'Belais'

MO3: N.G. Butter

ms 'Bilis'

MO2: C.G.A. Ligvoet

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J.W. Rommes
 Hwtk.: J.L. de Bondt
 MO1: J.H. van der Zanden, A.B.M. Bokkers
 MO2: P.A. Zwolle, R.J.M. van Beynum, R. van Aalderen
 MO3: G.J.F. Damen, C. Noordhoek
 MO4: H.T. Hokwerda
 SST: F.J. Tryselaar
 ST: D. van Eenige
 StagMO: R. de Troye, P.H. Wits
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Albert Dondokambey
 G1S: J. Yosepanus, R. Latuheru
 G2S: Hayyan, Maruji
 2NDC: Taufic Nafi
 CHCK: Sukiman
 ASTD: Djafri

ms 'Entalina'

Gezagv.: W.A. Mostert
 1e Stm.: R. van der Voort
 Hwtk.: J.P. Kalkman
 2e Wtk.: G.J. Harlaar
 MO3: W.D. van Amersfoort
 StagHO: F.M. Brussaard, B.R. de Cock, S.M. Kats
 Off2: O. Tilaar
 Eng3: M. Pangaribuan
 Eng4: C. Ganur
 CPO: Naim Bin Dulasik
 PO: Syaful Anwar, Sudjadi Rahardjo
 G1S: Lalal Suparno, Munir, Robby Obtom Podung, Husni Thamrin
 G2S: Busri Bin Mattasan, Nandang Ansori, Ardani
 ASTD: Juhari
 JSCJ: Eddi Djunaedi
 CH.CAT: Oman Rochman
 SC.Cook: Musali

ms 'Erodona'

Gezagv.: R. Agema
 1e Stm.: R.M. van der Aa
 Hwtk.: J.H.S. van der Pas
 2e Wtk.: I.J. Albrechts
 MO4: G.J. de Heer
 StagHO: J.F. Visser, R.H. van Duin, P.L.A. van Run
 Off2: A.M. Husain, Sugino
 Off3: S.A. Sungkowo
 Eng3: R.G. Masinambow
 Eng4: A.S. Lasimoen
 CPO: Moh Sjamsudin
 PO: Kamal Adyaprana, Eddy Nurhati
 G1S: O. Sukkur, Amir Hanif, Sugiadi, Bin Muridi
 G2S: Bachrol Bin Supayah, J.D. Loppies, Achmad Taufic, Saudi, Muhamad Farhan, Mahfud
 ASTD: O. Budiyono
 JSCJ: Ojan Darmawan
 CICA: Dominques Mustamu
 2NDC: Endi Suryadi

ms 'Hadra'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
 1e Stm.: J. van Rooijen
 Hwtk.: J.J.F. Govers
 MO2: H. Berkenbos
 MO3: J.D. Kampinga, H.T.M. Nieuwmeijer
 MO4: J.J. van der Velden
 SST: J. Brederveld
 ST: K. van der Sluis
 StagHO: R.K. Hazelbag, M.P. Stam, M. Visser
 CPO: Mat Tohir
 PO: Toteng Waryo
 G1S: Panut, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: Sugiarto, Faisal Muchtar, Gondo Gulton
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 CICA: B.M. Adjisman
 2NDC: Eli Ahmad

ms 'Halia'

Gezagv.: H.J. de Vries
 Hwtk.: E. Aanen
 MO2: P.J.H.M. van Daal, M.M. Stuyts
 MO3: A.C. Droppers, D. van Steenis
 MO4: P.B. Schoe
 ST: F.B. Bosson, R.B.F. Stroet
 StagHO: C. Bakker
 StagMO: C.M.J. van der Jagt, L.J.P. Jansen
 CPO: Mahmud
 PO: Adi Sutoro
 G1S: Ismail, O. Nahhu
 G2S: Abdur Rohim, Taufik Mochtar, Sahid
 ASTD: Tiwar
 CHCK: Hasjardi
 2NDC: Bin Ngaripandi

ms 'Hastula'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
 1e Stm.: F. van Bommel
 Hwtk.: R.J. Bosman
 MO2: P. van den Brink, A. Eijgenraam
 MO3: A.A. Mooij
 MO4: R.R.A. Schuring
 ST: J.J. Donleben
 SST: G. Struik
 StagHO: J.A. Hop, L.A.P. van Lippen
 CPO: Dr. Sony Wonok
 PO: Idit Irianto
 G1S: D. Rodjali, S. Bachri
 G2S: Achmad Fadjeri, Mohamad Amin, I. Bouty, Machfut Yadi
 ASTD: Mostafa Bin Monai
 CICA: Wawan Setiawan
 2NDC: O. Suhara

ms 'Hatasia'

Gezagv.: T.H. Tromp
 Hwtk.: J.E.A. Westerbeeek
 MO1: J.P.J.G. IJzerman
 MO2: P.J.M. Slegers
 MO3: J.P. Geuze, A. Beverwijk
 MO4: M.G. Boll
 CPO: Zulani Adjeri
 PO: J.B. Pattilima
 G1S: Muhamad Ali, Mail Bin Toyib
 G2S: Mohamad Ismail, Tarjuddin, Raftianto
 ASTD: Budiman
 CHCK: Tuteng Kusnadi
 2NDC: Sugito Mitra
 JSCJ: Buhari Mad Rusdi

ms 'Macoma'

1e Stm.: L.A.H. Vader
 Hwtk.: D. Westdorp
 MO2: H. van den Elsaker
 MO3: E. Boertje, H. de Bruin, J.A.A. Goris
 MO4: J.F. Schraa

ms 'Port Harcourt'

Hwtk.: H. Waitz

ms 'Sericata'

Gezagv.: R.A. de Boer
 Hwtk.: L.W. Jorissen
 MO1: G.H. Reitsema, J.C. van Koten
 MO3: H.J.G. Reurslag, M. Ligtenberg
 MO4: C. de Bruin
 ST: E.H. Vissia
 SST: F. Oostdijk
 StagHO: B. Idsinga, W. Kleyer, K. Lieman
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: Sulaiman
 G1S: Muh Irwan, Achmad Husin
 G2S: Timbang, Misdi Bin Juki
 ASTD: Masiran
 CICA: Tjasmito
 2NDC: P. Bin Abdul Rokib

ms 'Sidelia'

Gezagv.: F. de Vries
 2e Stm.: M.C. Swart
 3e Stm.: D.F.A. Maljers
 Hwtk.: E. Dallinga
 3e Wtk.: J. Kruize
 MO3: E.M. Ross, J.W. Razenberg
 MO4: H.G. Veneberg
 CPO: Desmond Kordak
 PO: Sutrisman, H. Abifakih
 G1S: Nasril Bin Matjilis, Ubus
 Moh. Ili, Daie, Abdul Aziz
 G2S: Mahsus, Moch. Syaifullah, I. Rasyadi
 ASTD: S.F. Suharto
 JSCJ: Sukur Ramli
 2NDC: Muhamad Rodji
 CHCK: Aksan Busri

ms 'Solaris'

Gezagv.: F.B. Schröder
 Hwtk.: H. Japin
 MO1: F.P. van der Star, R.L.H.
 Mooring
 MO3: E.W. de Jong, G.A. de Jonge
 MO4: B.L.J.A. van Duurling
 ST: H.S. Elia, S.H.J. Gieling
 StagHO: C. Verschuren, B.W. Klijn
 CPO: Moh Toha
 PO: F.X. Djoko Nursjamad
 G1S: M. Bin Maruki, Masji
 G2S: Pukasan Bin Jumadin, Abdul Hadi, Jakfar, Safei Bin Marsan, Muniin, Slamet
 ASTD: Safei Bin Hadarun
 CHCK: Sidik
 2NDC: Sahri Bin Sa'i

ms 'Spectrum'

Gezagv.: A. Vlaar
 1e Stm.: F.J. Kronenberg
 Hwtk.: J. Kruysse
 MO2: P.G. Harts, R. Corba
 MO3: H.A. van der Koppel
 MO4: J.M.H. Don
 SST: E.R. van Engel
 ST: J.P. de Landes
 StagHO: L.C. Boon
 StagMO: P.A. Borsboom, M.W. Roeper
 CPO: Jamil Erang
 PO: Sutjipto
 G1S: Dedi Bekhori, Madjen Nawil
 G2S: Mustopa, M.A. Bin Ismail
 ASTD: Chairuddin
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Abdul Razak

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: G.W. Geesink
 1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
 Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
 MO1: J.H.A. Schulten
 MO3: R.W. Visser
 MO4: T. Prins
 ST: R. Mammen, R.J. Dekker
 StagMO: T. Slotboom
 StagHO: E. Dijkstra
 CPO: Cece Suganda
 PO: Paulus Wattimena
 G1S: Sugandi, Achmad
 G2S: Saruly, Mashuri, Suparjo, Sulaiman, M.L.L. Radjah
 ASTD: Suharto
 CICA: Sujai
 2NDC: Musairin

ms 'Stellata'

Gezagv.: A. van Leeuwen
 Hwtk.: A.J.A. de Groot
 MO1: M.P.M. Boeren
 MO2: M.P. Vogels
 MO3: A.C.M. van Ginneken, F. Kruythoff
 MO4: L. Vlaardingerbroek, E. Konijnenberg
 ST: R.G. van den Brink
 SST: E.L. Boldewijn
 StagMO: J. Blei, M. Foppen
 CPO: Tawakid
 PO: Paniran
 G1S: Abdul Djabar, M. Komarudin
 G2S: A. Siradjudin, Amri Bin Muyono
 ASTD: Ripin
 2NDC: Saiki Bin Midjo
 CICA: Syahrudin Ujang

ms 'Sunetta'

Gezagv.: G. Buma
 Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
 Wnd. 2e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen
 3e Wtk.: P.J. van den Ende
 MO1: A.L.M. Nagelkerke
 MO2: P. Reinsma
 MO3: M.M.G.J. Kuyil, A. Slot, N. Labrijn
 IJE: Maman Suparman, Johnny Uruiral, M. Suwarman
 CPO: Rustam Zen
 PO: Muh Djupri Rachman, Suhardi, Daud Sonan, Abdul Halil
 G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muhammad, Achmad Dasuki, P. Simanjuntak
 G2S: Yac. Faut Ngil Janan, Mohamad Mahfud, Sarupi, Suhri
 JSCJ: Muhamad Nasir
 CICA: D. Abdu
 2NDC: Matseri Bin Asma

Onze vlootjubilaris



J.J.J. Ludekuse
 Hoofdwerk-
 tuigkundige
 30 jaar op
 09.06.95



L.A.H. Vader
 1e Stuurman
 25 jaar op
 18.06.95

Geboren

02.02.95 - Romy, dochter van MO2 L.J. Salomons en mevrouw S. Salomons-Sevenhuysen
 24.02.95 - Anna Christina, dochter van MO2 A. Blok en mevrouw P.C. Blok-Spee

Over van Groep buiten Nederland

Gezagv. F. Makkee (ex SISL-Londen)

Met pensioen

Gezagv.: W. Hoogendijk

De dienst verlaten

MO2: M.J. Oosterkamp
 MO3: J.W. Voortman
 MO3: P.A.M. van Schriek
 MO4: J. Raad
 Hovo: H. Otter

Walpersonalia

Onze waljubilaris

J. van Overbeek
 DFM/1
 25 jaar op 20.04.95



In Memoriam

Op 20 januari 1995 is op 92 jarige leeftijd overleden de heer **A. Hansen**, oud-gezagvoerder. De heer Hansen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1953 na 26 dienstjaren.

Op 27 februari 1995 is op 90 jarige leeftijd overleden de heer **A. de Troye**, oud-marine superintendent. De heer De Troye verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1956 na 29 dienstjaren.

Op 10 maart 1995 is op 62 jarige leeftijd overleden de heer **R.M.F. van den Berg**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van den Berg verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1982 na 29 dienstjaren.

ATTENTIE!

mededeling

SCHIP & KA

In verband met het samengaan van Shell International Shipping Ltd. (SISL) en Shell International Trading Company (SITCO) in Shell International Trading and Shipping Company Ltd (STASCO) op 1 april 1995 bestaat het voornemen in de nabije toekomst slechts 1 personeelsblad, 'Ship & Shore', uit te geven voor de gehele Marine en Trading Sector.

In dit personeelsblad zullen alle wetenswaardigheden op het gebied van Marine en Trading worden beschreven. Het is dan ook de bedoeling dat ons eigen personeelsblad Schip & Ka samen zal gaan met Ship & Shore.

Hierdoor kan een ieder kennis nemen van de wetenswaardigheden op alle schepen die de Groep opereert en de activiteiten binnen de betrokken maatschappijen.

Ship & Shore zal grotendeels Engelstalig zijn met de mogelijkheid van een Nederlandstalige inbreng. Deze inbreng zal voornamelijk gericht zijn op specifiek Nederlandse aangelegenheden. Hierbij moet worden gedacht aan de ondernemingsraad, de CNOOKS en arbeidsvoorwaardelijke zaken. Artikelen van algemene aard zullen in de Engelse taal verschijnen.

Naar alle waarschijnlijkheid zal de laatste volledig Nederlandstalige Schip & Ka in juni aanstaande verschijnen.

Naar aanleiding van het samengaan van Schip & Ka en Ship & Shore zouden wij graag van onze niet actieve werknemers, dat wil zeggen gepensioneerden, ex-stagiairs, relaties etc. die momenteel Schip & Ka ontvangen, vernemen of zij na juni aanstaande Ship & Shore willen ontvangen.

Indien U behoort tot de groep niet-actieven verzoeken wij U vriendelijk onderstaande antwoordstrook in te vullen en vóór 1 mei aanstaande aan ons te retourneren.

Mochten wij 1 mei geen antwoord van U hebben ontvangen, dan gaan wij er van uit dat U niet geïnteresseerd bent om Ship & Shore te ontvangen.

Aan Shell Tankers B.V.
Antwoordnummer 90101
3009 VB Rotterdam

(Een postzegel plakken is niet nodig!)

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

SP. nummer (staat op het adreslabel): _____

Relatie:

-
-
-
-
-

gepensioneerde
ex-werknemer
ex-stagiair
scholen
overig (graag hieronder de aard van Uw relatie met STBV vermelden)

(aankruisen wat van toepassing is)

- Ja, ik wil Ship & Shore graag ontvangen
- Nee, ik ben niet geïnteresseerd in Ship & Shore