

# SCHIP & KA

33e jaargang  
nummer 4  
augustus 1993



- 🐚 afscheid tino de vries 🐚 het roc op zee
- 🐚 hogere zeevaartopleidingen in de verenigde staten
- 🐚 reünie zeevaartschool vlissingen 🐚 wisseling raad van commissarissen 🐚 wijziging bestedingslimiet euroshellcard



# 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 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Drieëndertigste jaargang nr. 4  
augustus 1993

Redactiecommissie  
010-4071828  
Haaije van der Brug  
Hans ten Katen  
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

- 0171 14.05.93 Reorganisatie Marine Sector (Satcom)
- 0172 28.05.93 Ship Management Manual
- 0173 28.05.93 Mijlpaal twee miljoen LTI-vrije uren/Pinksterbonus (Satcom)
- 0174 28.05.93 Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
- 0175 01.06.93 Tekna Manual
- 0176 01.06.93 Scheepsreglement deel I
- 0177 01.06.93 Annual Business Plan 1993
- 0178 01.06.93 Ship Reporting Manual
- 0179 01.06.93 Guidelines on Navigation
- 0180 01.06.93 STBV Casualty Procedure
- 0181 07.06.93 Ranking vlootpersoneel (Satcom)
- 0182 10.06.93 Inventory/Instruction Manual
- 0183 11.06.93 Safety Ashtrays
- 0184 14.06.93 HSE Manual
- 0185 16.06.93 Rules of the Road Giving Way (Satcom)
- 0186 21.06.93 Navigation Matters
- 0187 21.06.93 Beloning Stagiaires (Satcom)
- 0188 29.06.93 Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
- 0189 01.07.93 Update circulaire bestand = vervallen (Satcom)
- 0190 02.07.93 Ins and Outs on ports worldwide

- 0191 02.07.93 IVMS Manual
- 0192 02.07.93 IVMS Installation Guide
- 0193 05.07.93 Management Team SISL (Satcom)
- 0194 07.07.93 Circ. 2053 vervalt i.p.d.v. 1075 (Satcom)
- 0195 08.07.93 Update circulaire bestand + strikt vertrouwelijke (Satcom)
- 0196 08.07.93 Lloyd's kwaliteitscertificaat (Satcom)
- 0197 15.07.93 Ship Reporting Manual
- 0198 19.07.93 Nieuwe H-schepen (Satcom)

## Afscheid Tino de Vries

In verband met de overplaatsing van Tino de Vries per 1 september 1993 naar Shell International Shipping in London, zal er op 27 augustus a.s. een afscheidsreceptie plaatsvinden in de Spiegelzaal van het Shell Hofplein gebouw, aanvang 16.30 uur. Een ieder die hem de hand wil drukken is hierbij van harte welkom.



## VEILIGHEIDSRISULTATEN 1993

	Tot 3/8/93
Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	1
Ongeval met medische behandeling	1
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	1
Herhalingsfrequentie 1*	0,5
Herhalingsfrequentie 2*	1,5
(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)	

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	6
Gerapporteerde bijna-ongevallen	19
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	3

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 188, hetgeen gelijk is aan 1,8 miljoen manuren.



## OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	311
ENTALINA*	984
ERINNA	1442
ERODONA*	972
ETREMA*	1452
NATICINA	764
NISO	357
SERICATA	2449
SHELLTRANS	309
SIDELIA	2346
SIRATUS*	921
SOLARIS	2815
SPECTRUM	272
SPONSALIS*	2461
STELLATA	461
SUNETTA	1128
ZARIA*	1246
ZAFRA	1461

\* sinds in de vaart komen OMA-vrij  
(OMA = Ongeval Met Arbeidsverzuim)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Entalina  
Erinna  
Erodona  
Etrema

Naticina  
Niso  
Sericata  
Shelltrans

Sidelia  
Siratus  
Solaris  
Spectrum

Sponsalis  
Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009



# Het ROC op zee

**Eind mei heb ik mij ingescheept op de 'Solaris' om de oversteek mee te maken van Fujairah naar Port Dickson. Ik deed dat omdat ik als begeleider van de workshops 'Managementvaardigheden voor Scheeps Management Teams' sterke behoefte voelde het leven aan boord van een Shell-tanker met eigen ogen gezien en zelf ervaren te hebben. Een aantal van die ervaringen deel ik graag met de lezers van Schip & Ka.**

Verwacht nu niet nieuwe dingen van mij te horen; tien dagen op zee, en dan nog voor het eerst, staan natuurlijk niet in verhouding tot de vaak vele jaren ervaring van mijn mede-opvarenden.

Wat mij aangenaam trof, was het feit dat er boven aan de staatsietrap iemand stond, de hoofdwerktuigkundige in dit geval, die ons verwelkomde aan boord. Ik zeg 'ons' omdat we met achten tegelijk aan boord kwamen. Eerder al in het vliegtuig naar Dubai had ik zitten rondkijken wie de andere zeven zouden kunnen zijn. Wat ik toen nog niet wist was dat je zeelieden moet zoeken op de goedkoopste stoelen, waar ik overigens zelf ook zat. En het klopte. Toen in Bahrein een Heeremaploeg was uitgestapt, vond ik zonder veel moeite mijn collega's.

**D**e eerste dagen aan boord heb ik mij gewoon lopen vergapen zoals een rechtgeaarde landrot dat hoort te doen als ie voor het eerst op zo'n schip komt. Wat groot, wat technisch en wat heet! Maar, zo verzekerde een ieder mij, het kon allemaal nog veel groter, technischer en heter. Dat laatste werd ik gewaar toen ik op Pinkstermiddag door de 'baas' werd rondgeleid door de machinekamer. Dus helm op, werkhandschoenen en gehoorbeschermers mee en ketelpak aan. Die moet je dan zover mogelijk, minstens tot aan je navel, open laten staan en zo ga je de vetput in. Indrukwekkend. En ook al versta je niet alles door het lawaai van de machines, het is ronduit een genoegzaam uitleg te krijgen van iemand met liefde voor zijn vak. Ik vond dat trouwens toch opmerkelijk. In vrijwel alle gesprekken, en ik heb er wat gevoerd, klonk een onderton van professionele trots.

Op zeker moment merkte ik dat mijn lichaam in de war was. Mijn knieën knikten van het voortdurend aanpassen aan de

beweging van het deinende schip, trap-op trap-af lopen en een langzaam maar zeker verschoven dag- en nachtritme. Dat krijg je natuurlijk als je na een gezellig uurtje in de salon de 12/4 'meeloopt' en vervolgens in gesprek raakt met de stuurman die de 4/8 loopt. Maar goed, de zon zien opkomen blijft mooi, zeker in de tropen. En een paar sterke koppen koffie doen dan wonderen.

**D**e sfeer aan boord ervoer ik als open, zakelijk en waar mogelijk gezellig. Zonder enige terughoudendheid vertelde iedereen zonder omhaal over het werk, het schip, zichzelf, het vak en niet te vergeten de wal. Een pottekijker heb ik me gelukkig niet gevoeld. Ook tijdens het dagelijkse werkoverleg was de sfeer zo. Mijn ervaringen met het DWO gaven mij trouwens al snel een probleem. Bij de voorbereiding van het workshop-programma bleek het, in overleg met de Programmaraad, dienstig ruim aandacht te besteden aan het onderwerp werkoverleg. Wat ik echter zag gebeuren was zo doeltreffend dat ik de noodzaak voor bespreking in de workshop zienderogen zag verbleken. Aan het eind van iedere dag eerst terugblikken op de voortgang van die dag, dan de planning voor de nieuwe dag met medeneming van wat had tegengezeten, waarna de rondvraag werd ingeluid met de gevleugelde woorden: 'en wie heeft er nog wat te muiten?' Iedereen die wat te zeggen had, werd uitgenodigd dat te doen. Zo'n aanmoediging had niemand echter nodig; er werd vrijelijk informatie gegeven en gevraagd. In meestal een kwartier was tot en met de bootsman duidelijk wat er de volgende dag te gebeuren stond. Een toevallig te goed voorbeeld misschien?

Niet echt, zei iedereen, gegeven hun ervaringen op de andere schepen waarop ze hadden gevaren. Maar wel afhankelijk van de persoon en van een goede voorbereiding. Al met al toch reden genoeg om dit onderwerp in de workshop aan de orde te brengen.

**E**en laatste ervaring. Ter gelegenheid van twee miljoen uur veilig varen ('vrijen' was de term aan boord) was er een feestje. Omringd door Arie's heerlijke hapjes zaten her en der groepjes mensen in de salon, Nederlanders en Indonesiërs. In één van die groepjes kwam het gesprek op vroeger en nu, wat iemand er toe bracht, laten we hem Gerrit noemen, fragmenten uit zijn levensverhaal te vertellen. Dat gebeurde op zo'n onversneden, beeldende, bijna filmische manier, waardoor de toehoorders 'het' voor zich zagen. Voor mij was het een tijdje geleden dat ik zo gelachen had; met verkrampte kaken ben ik mijn kooi ingetuimeld, nagenietend van de beelden die opnieuw aan mij voorbij trokken.

Uiteraard valt er veel meer te vertellen. Beschouw dit echter als een willekeurige greep uit mijn herinneringen die ik op mijn toetsenbord heb ingeklopt in de volgorde waarin ze bij mij bovenkwamen. Het meeste is dus niet verteld. Het ging mij om eigen indrukken van het leven aan boord. Ik heb ze: hard werken in een vol-continu bedrijf wat je alleen volhoudt bij de gratie van de nodige zelfdiscipline. Zo zit dat.

**Karel Zinkhaan,  
ROC, Centrum voor Opleiding en  
Organisatieadvies.**





# OVERSLAG

**Aanwezig bij de diverse vergaderingen waren (niet iedereen bij elke vergadering, maar wel was er iedere keer het quorum):  
Groep A**

**Bart Broekhuijsen  
Henne Hennis  
Dolf Mittelmeijer  
Nico van der Palen  
Chris Slieker  
Jan Verheul**

**Groep B**

**Jaap van Triet**

**Groep C**

**Hans ten Katen  
Jan van Overbeek**

**Overleg werd gevoerd met:  
Joop Elias, bestuurder  
Tino de Vries, adviseur  
bestuurder  
Fred de Rijcke, adviseur  
bestuurder**

**Verder waren aanwezig:  
M.A. Busker,  
commissaris (op 14 mei)  
T.P.J.M. Stoltz,  
commissaris (op 25 en 30 juni)**

**De notulen werden verzorgd door:  
Jeanne Dumoulin (14/5)  
Anoushka de Boer (25/6)  
Rob Wijmer (30/6)**

Het belangrijkste onderwerp in de afgelopen periode was de adviesaanvraag betreffende de voorgenomen reorganisatie. Daarnaast stonden onder andere nog op de agenda: Behandeling Jaarverslag STBV 1992, bespreking Sociaal Jaarverslag STBV 1992, kwartaalrapportages management (Q4/92 en Q1/93), rapportage verloop OR-verkiezingen en de personeelssituatie.

## **STBV reorganisatie/ herstructurering**

De Ondernemingsraad heeft zich de laatste maanden intensief bezig gehouden met de adviesaanvraag betreffende de voorgenomen reorganisatie. Op 4 mei werd deze bij de OR ingediend. Tijdens de OR/OV-sessie van 13 en 14 mei 1993 was de eerste behandeling. Na nog eens een OR/OV-sessie (24 en 25 juni), vier CDA-vergaderingen (waarvan drie extra) en enkele bijeenkomsten met het walpersoneel is het advies van de OR uitgebracht tijdens de extra OR/OV-vergaderingen van 29 en 30 juni 1993.

Er waren nogal wat vragen, zowel van de OR zelf, als van het wal- en vlootpersoneel. Deze zijn intussen in een samenvatting naar de schepen en het walpersoneel gestuurd, zodat men op de hoogte is van de problematiek, die hierbij kwam kijken. De emotionele reacties blijken daar niet zo uit, maar die waren er wel degelijk. Het is dan ook niet gemakkelijk om een bedrijf, dat zo'n 80 jaar zelfstandig en goed heeft gefunctioneerd te zien opgaan in een grote, internationale organisatie.

Dat het geen gemakkelijke opgave voor de OR was om het gevraagde advies te geven bleek toen het uiteindelijk op papier gezet moest worden. Er waren wat extra bijeenkomsten voor nodig om te bespreken, hoe dat het beste gedaan kon worden. Aanvaardbaar voor zowel de OR, de bestuurder als de achterban. We zijn daar, dachten we, goed in geslaagd.

De positieve voordelen voor de vloot gaven uiteindelijk de doorslag om de bestuurder te adviseren de voorgenomen reorganisatie uit te voeren. Daarbij werd wel de kanttekening gemaakt, dat de negatieve kanten voor voornamelijk het walpersoneel tot een minimum beperkt dienden te blijven.

We zullen op de hoogte gehouden worden van de voortgang van de reorganisatie.

Tijdens de extra OR/OV-sessie konden de agenda's van de vorige vergaderingen worden afgehandeld. De verschillende punten waren uit blijven staan, omdat de behandeling van de adviesaanvraag alle tijd opslokte.

## **Mededelingen bestuurder**

De ombouw van de 'Cardissa' verloopt volgens plan. Er wordt goed werk geleverd. De enige tegenslag is dat bij gebruik van de ankers de vloeiën in de tunnels van de boegschroeven kunnen komen. Hier moet een oplossing voor worden gevonden. Dat kost extra geld, maar levert geen vertraging op voor de trials en de oplevering.

We zijn bezig met het omvlaggen van de nieuwe 'H'-schepen onder Nederlandse vlag. Het hangt af van de medewerking van de Scheepvaart Inspectie. Zij stellen eisen die in het verleden (met de 'Shelltrans') ruim f 400.000 gulden hebben gekost. Dat willen we nu voorkomen. De schepen voldoen aan de internationale eisen en dat moet in principe voldoende zijn om een Nederlands certificaat te krijgen. Na de proef op twee schepen met de alcoholtester is besloten deze op alle schepen te plaatsen. Het apparaat is door Draeger aan de HSEQ-werkgroep op kantoor getoond en het geheel met de koffer waarin het verpakt zit, ziet er degelijk uit. Er zal een begeleidende circulaire naar de schepen uitgaan. Nogmaals wordt benadrukt, dat het meedoen aan een test geheel op vrijwillige basis geschiedt (behalve in het geval dat autoriteiten een test eisen).

Er zijn wat moeilijkheden geweest met de ITF over de 'Sidelia'. De agent in Noorwegen had (nadat de 'Sidelia' orders had gekregen voor Sture) gewaarschuwd, dat de 'Siliqua' (van STUK) werd bedreigd te worden vastgehouden wegens het ontbreken van het Blue Certificate. Na contact te hebben opgenomen met de FWZ, was het probleem binnen een uur opgelost.

Momenteel zijn we veruit de beste veiligheids-performer binnen de Sector. We zijn de enige die binnen de targets opereren. Dit is een positieve ontwikkeling, zeker gezien de cijfers van vorig jaar. Hopelijk gaan we met zijn allen op deze voet verder.

## **Jaarverslag STBV 1992**

De Commissie Financieel en Economisch Beleid had in een eerder stadium het verslag al besproken met het buitenlid Haaije van der Brug (DFF/1) en een aantal vragen geformuleerd. Fred de Rijcke, DFF, beantwoordt de vragen en geeft een toelichting op het verslag. Kern van zijn betoog is dat de jaarcijfers niet alleen typerend zijn voor een in de scheepvaart opererend, maar ook voor een inkrimpend bedrijf. Dit geldt met name voor de liquiditeit.

Op de vraag of de cijfers geen aanleiding geven tot meer investeringen, antwoordt de Rijcke dat investerings-beslissingen niet gebaseerd worden op een hoge



liquiditeit, maar op solide toekomstverwachtingen ten aanzien van rendement. Een gezond bedrijf dient een operationeel resultaat van tien tot twaalf procent te realiseren. En dat is bij STBV helaas niet het geval.

## Sociaal Jaarverslag STBV 1992

Het concept-verslag wordt doorgenomen. Inhoudelijk zijn er geen opmerkingen. Tekstueel worden er hier en daar wat wijzigingen voorgesteld en ook de statistische informatie is op enige punten onduidelijk. Deze informatie zal worden geverifieerd voordat het verslag zal worden uitgestuurd.

## Kwartaalrapportages Management

Niet alleen de rapportage van het vierde kwartaal van 1992 (die stond in Mei op de agenda, maar kwam niet aan bod), maar ook die van het 1e kwartaal van 1993 werd besproken.

Verschillende vragen kwamen er naar voren:

*Hoe verhoudt zich de operationele kostenbeheersing aan boord van STBV-schepen tot die van STUK?*

De Rijcke antwoordt dat het positieve oordeel is gebaseerd op een vergelijking met voorgaande jaren en niet op een vergelijking met Britse cijfers. Hierna bespreekt hij de trend in de operationele kosten van de vloot en de wal-organisatie.

*Is er al een beslissing genomen ten aanzien van de vestigingsplaats van de maatschappij?*

De Rijcke antwoordt dat besloten is in ieder geval tot het aflopen van het huurcontract (1996) de huidige lokatie aan te houden.

*Er wordt aandacht gevraagd voor de near-miss rapportages. Als het begrip near-miss te ruim wordt geïnterpreteerd heeft dit een averechtse werking en wekt het onnodig wrevel op.*

De Vries heeft begrip voor dit standpunt en zal hiervoor aandacht vragen binnen het managementteam. Duidelijke instructies van management en commitment van het SMT zijn noodzakelijke voorwaarden voor een effectief veiligheidsbeleid aan boord.

*Ook wordt er aandacht gevraagd voor het toezicht op de afspraken die gemaakt zijn met betrekking tot de reorganisatie.*

De Vries legt uit dat de partijen die de afspraken hebben gemaakt, de bestuurder en de OR, in eerste instantie op de correcte naleving hiervan zullen toezien. De Raad van Commissarissen is statutair belast met het toezicht op de directie.

*Er wordt een discrepantie gesignaleerd tussen uitspraken van de bestuurder en uittalingen tegenover het Nieuwsblad Transport over mogelijke multinationale bemanning van schepen.*

De Vries merkt op dat het hier een verkeerde interpretatie van de journalist

betreft. Het is wellicht zinnig in de toekomst hieraan in Schip & Ka enige aandacht te besteden.

## Verkiezingen OR

Uiteindelijk zijn er te weinig kandidaten in de kiesgroepen B en C om hiervoor verkiezingen uit te schrijven.

De verkiezingen zullen zich derhalve beperken tot kiesgroep A.

Deze verkiezingen worden officieel gehouden in de periode tussen 2 en 12 juli.

Maar door veranderende vaarprogramma's kan het voor sommige schepen problemen opleveren en kan een andere periode worden aangehouden.

Uiterlijk 31 augustus moeten de antwoord-enveloppen bij de verkiezingscommissie binnen zijn. Op 6 september worden de stemmen geteld en tijdens de retraite in november zal de nieuwe

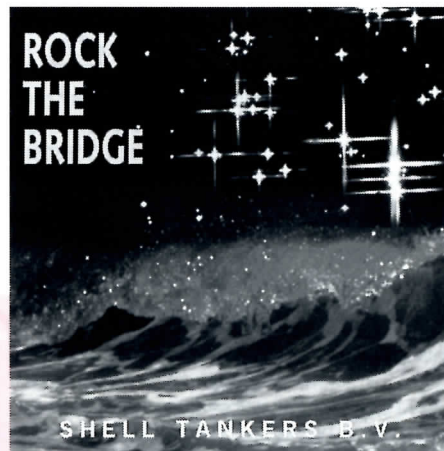
Ondernemingsraad worden geïnstalleerd.

De Raad vraagt aandacht voor een goede planning voor de gekozen vlootleden, zodat alle gekozenen aanwezig kunnen zijn. De Vries zegt toe hieraan de nodige aandacht te besteden.

## Personeelssituatie

De Vries geeft een toelichting op de personeelsaantallen. Hierin is vrijwel geen verandering gekomen. Met betrekking tot de werving meldt hij dat het slagingspercentage van de eind-examenkandidaten dit jaar lager is dan verwacht. Ook het aantal herexamens is minder. Een en ander betekent dat de maatschappij opnieuw zal adverteren in Wacht te Kooi om zich te verzekeren van voldoende nieuwe instroom. Er is een CD uitgebracht ter ondersteuning van de wervingsactiviteiten op maritieme opleidingen.

Op een vraag uit de OR of het aanbod van sollicitanten voldoende groot is om te



Ter ondersteuning van de wervingsactiviteiten is onlangs een CD uitgebracht.

kunnen selecteren, antwoordt de Vries dat wij inderdaad strenger zijn geworden en alleen de betere kandidaten selecteren. STBV is momenteel de enige grote handelsvaart maatschappij die ook MBO-opgeleiden recruteert (target hiervoor is 20 procent).

De vaarperiode voor vooral eerste stuurlieden is nog steeds te lang. Contracten van vier tot vijf maanden komen nog steeds voor. De Vries stelt dat deze situatie wordt veroorzaakt door een hoog aantal arbeidsongeschikten. De verwachting is dat deze situatie pas medio volgend jaar zal verbeteren. De Vries meldt dat STBV uit veiligheidsoverwegingen de deelname aan de fitters-cursus in Jakarta voorlopig heeft beëindigd. Nedlloyd zal onderzoeken welke veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden. Alleen indien de veiligheid voldoende gewaarborgd wordt, zal participatie van STBV in de toekomst worden voortgezet.

## OR-allerlei

- De OR heeft geen bezwaar tegen de voorgenomen benoeming van de heer E. van Mourik Broekman tot Commissaris als opvolger van de heer H. de Ruiter, die volgend jaar met pensioen gaat.
- De OR heeft een voorstel gedaan voor privé-gebruik van Marinet. De bestuurder zal het voorstel laten onderzoeken door de afdeling DFF en DFM, waarna het tijdens de volgende Management Discussie Groep (Bunnik) aan de orde zal komen. Vervolgens zal de bestuurder hier naar de OR nog op terug komen.
- Als er vlootleden die thuis zijn belangstelling hebben voor de samenvatting van de vragen naar aanleiding van de reorganisatie, kunnen zij bij het secretariaat een kopie hiervan opvragen: tel. 010-4071842.
- Er is al een rapportage over de opleiding van de Indonesische veiligheidsofficier. Deze zal in de eerstvolgende HSEQ-stuurgroep vergadering worden besproken.
- De OR heeft gevraagd om een breakdown en een nadere analyse van het hoge overwerkpercentage (tot 140 procent van het budget) op de Koreaanse 'S'-boten. Tevens is de OR geïnteresseerd in de laatste stand van zaken met betrekking tot OOG. De Vries heeft toegezegd over beide punten inzicht te verschaffen.
- Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.



# Hogere zeevaartopleidingen in de Verenigde Staten



Het plaatsje Castine met de campus van de Maine Maritime Academy. Op de achtergrond het opleidingsschip 'State of Maine'.

**Internationalisering staat - ook binnen het onderwijs - op dit moment in de belangstelling. Reden voor mij om me te oriënteren op een mogelijkheid een jaar les te geven op een engelstalige zeevaartschool. Niet alleen om internationale contacten te kunnen leggen, maar zeker ook om mijn technisch engels te verbeteren. Daarnaast om de inhoud en wijze van aanpak van de opleiding te kunnen vergelijken. Wat onderscheidt ons van buitenlandse instituten?**

De gelegenheid om dit plan te realiseren deed zich voor in het cursusjaar 1989-1990. Via een uitwisselingsprogramma kreeg ik de mogelijkheid een jaar lang les te geven aan de Maine Maritime Academy in Amerika.

Maine Maritime Academy is gesitueerd in het stadje Castine op een schiereilandje aan de Penobscot River in de staat Maine ten noorden van New York. Het eerste wat

mij opviel was de enorme oppervlakte die het instituut beslaat. Een terrein van zo'n 10 hectare; een zogenaamde 'Campus' met aparte gebouwen voor de verschillende faculteiten als Nautical Science, Engineering en Oceanografie. Een internaat, enorme sporthallen, sportvelden, een simulator, een theater en een bibliotheek. Een eigen kade met werkplaatsen en botenhuis met zo'n 100 verschillende vaartuigen; kleine

zeilbootjes, een troepen- transportschip van 14.000 ton, een zeegaande sleepboot met z'n eigen barge, een oude schoener en een oceanografisch onderzoekschip. Kortom, de faciliteiten van de Academy zijn indrukwekkend.

Al snel kwam ik erachter dat de relatie theorie-praktijk bijzonder goed was. De vloot werd niet alleen voor plezier- tochtjes gebruikt maar was ook volledig geïntegreerd in de opleiding. In het eerste jaar kreeg men zeilles waarna men in de loop der jaren de mogelijkheid had om met steeds meer geavanceerd materiaal te varen met, als neusje van de zalm, meedoen aan een transatlantische tocht tussen Plymouth (Engeland) en New Haven (USA). 'Barge handling' (sleepboot met barge in een stromende rivier) was onderdeel van het leerprogramma voor de nautici.

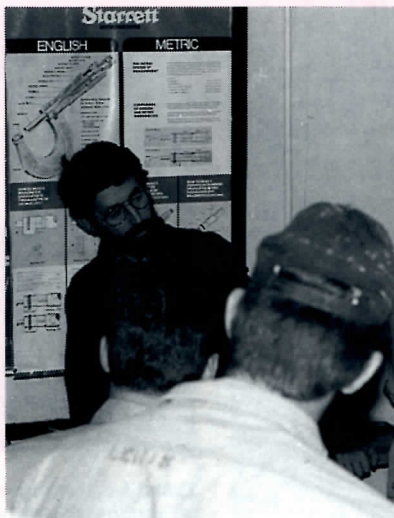
Het oceanografisch onderzoekschip werd het hele jaar door gebruikt en ook het grote



opleidingsschip lag tien maanden in haven-bedrijf aan de kade. De resterende twee maanden werd het schip gebruikt voor praktijkstage. Het onderhoud van alle vaartuigen gebeurde door de studenten zelf; van vloeren schrobben tot het overhalen van machine-onderdelen. Gedurende het hele schooljaar werd er op het opleidingsschip wacht gelopen om het havenbedrijf te onderhouden en preventief onderhoud te verrichten.

Hoe kunnen studenten 24 uur per dag wachtlopen en toch dag-onderwijs volgen? Dit bleek mogelijk door de lessen te splitsen in modules. Zeer goed omschreven stukken leerstof, per week onderverdeeld, waardoor het mogelijk bleek om een verloren les zelf 'bij te spijkeren', eventueel in overleg of met behulp van docenten.

Bleven de studenten dan niet weg? Nee, het zeer strakke (militaire) regime sloot dit uit. Iedere dag kregen de docenten een 'Program of the Day' waarop vermeld stond welke speciale evenementen er op die dag plaatsvonden, welke studenten er wacht hadden op het schip, welke zich gemeld hadden in de ziekenboeg of op een andere manier met toestemming afwezig waren. Voor ongeoorloofd afwezig zijn of wangedrag werden strafpunten gegeven hetgeen kon resulteren in een onverbiddelijk wegsturen van het instituut.



#### André de Steur

*André de Steur is docent aan de Hogeschool Rotterdam EO in de vakken mechanische techniek en scheepswerktuigkunde aan de afdeling HNO. Een jaar lang was hij als gastdocent verbonden aan de Maine Marine Academy. Het gaf hem een unieke mogelijkheid het Amerikaanse zeevaartonderwijs te vergelijken met het Nederlandse.*

opleidingsschip zorgen de 1e-jaarsstudenten voor het operationele werk onder commando van de 3e-jaars die allen een 'schaduwrang' hebben. Het geheel natuurlijk onder toezicht van vaste bemanningsleden en docenten die als 'trainings-officier' nog lessen verzorgden tijdens de tocht. Speciale lessen die aan boord doorgingen waren onder andere reisvoorbereiding, brandbestrijding en andere pre-sea oefeningen. De toetsing en certificering van de brandbestrijding vond, toen ik als trainingsofficier aan boord zat, plaats in de marine basis van Charlestown. De 2e-jaars liepen stage in het bedrijfsleven of bij de Navy. Een kwart van de studenten studeerde op een beurs van de Navy, het zogenaamde NROTC (= Naval Reserve Officers Training Corps) en ging na diplomering bij de Navy werken of werd reservist.

Het belangrijkste verschil in opleiding? Het is een vierjarige traditionele opleiding met een stage van twee maanden per jaar. Niet veel beter op de praktijk afgestemd dan bij ons. Het niveau was naar mijn mening vergelijkbaar met het Nederlandse onderwijs, ook de afstemming met de praktijk vond ik vergelijkbaar. Wel was het voor mij een openbaring te horen dat de studenten verplicht werden om 25 procent van hun lessenspakket te besteden aan talen, psychologie, human resources en



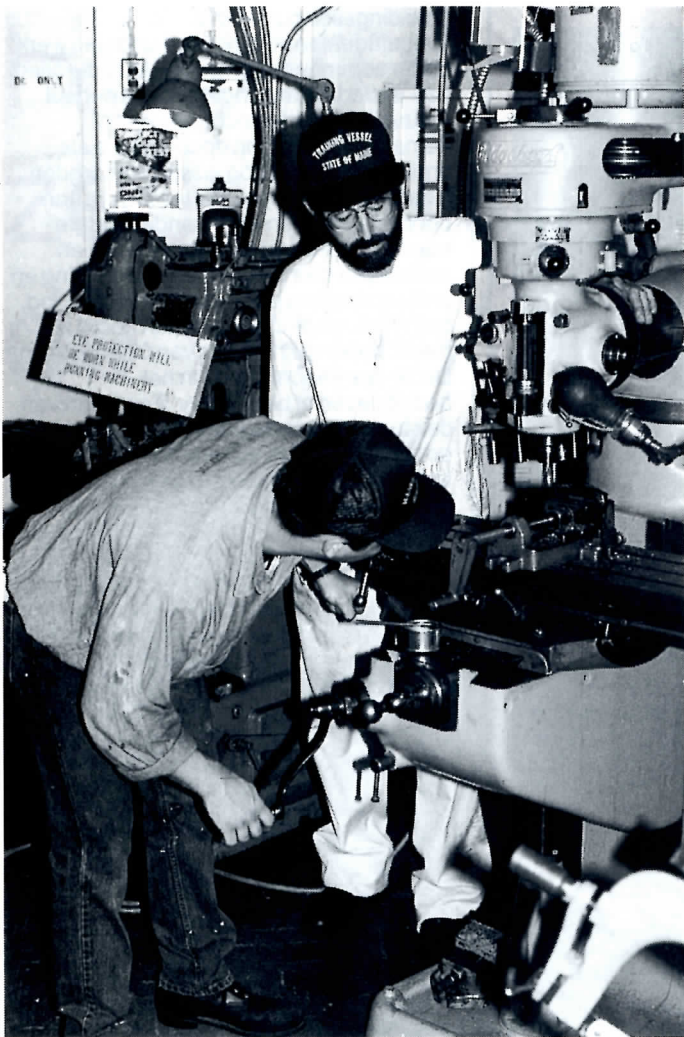
**'Scuba diving' als onderdeel van de vrijwillige lessen. Leuk voor een gastdocent als je weet dat het schip twee maanden naar het Caribisch gebied gaat!**

Gezien de kosten van de cursus, circa f 16.000, = per jaar, lieten de studenten dat wel uit hun hoofd! Zij droegen een groot deel van de verantwoordelijkheid zelf. Uit de totale groep studenten (het regiment) werden per faculteit de eigen commandanten en helpers gekozen. Men beheerde zelf het 'sociaal fonds' van \$ 50.000, = per jaar om evenementen te organiseren en een jaarboek te publiceren. Vooral aan sport werd veel aandacht besteed. Zo was er een officieel schoolteam voor football, volleybal, lacrosse, soccer, ijshockey, drill-team (geweer exercitie) en veldloop. Tijdens de tweemaandelijks tocht met het

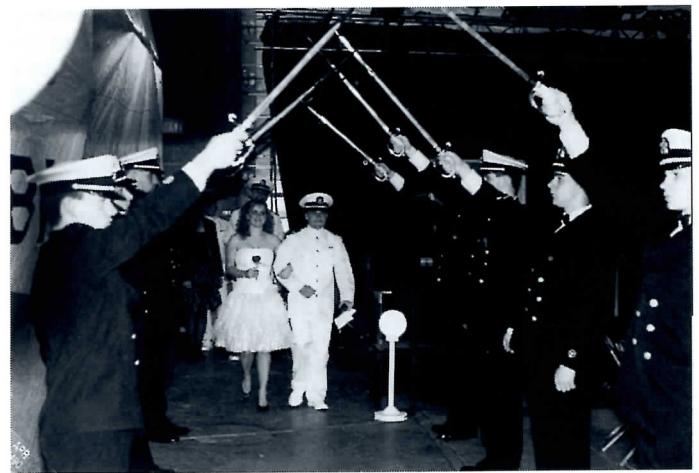


**Dit kostte de student vijftien strafpunten!**





Praktijk op het eigen opleidingsschip; hier bij aankomst in de haven van Charlestown.



**Goede praktische vaardigheden zijn op dit instituut een 'must'.**

management. Dit omdat men veel aandacht wilde besteden aan het daadwerkelijk leidinggevend functioneren aan boord. Deze gedachte wint in Nederland gelukkig ook steeds meer terrein, waar Shell Tankers BV een belangrijke aanzet toe gegeven heeft.

Werkt het militaire regime geen kadaver discipline in de hand? In zekere zin wel, zeker in het eerste jaar waarbij de 'fresh-men' bijvoorbeeld in looppas de campus over moeten en in de gangen in-dehouding gingen bij het passeren van een docent of oudere-jaars. Maar is een aangeleerd stuk discipline nutteloos in de kleine leefomgeving van het schip? Na het eerste jaar bleek men bovendien steeds meer naar de eigen verantwoordelijkheid van de student toe te werken.

Als hinderlijk ervoer ik de, in mijn ogen, overdreven doorgevoerde aansprakelijkheid in de USA.

'Trooping the colors'. Meer traditie dan bij ons.

Dit geldt voor elke particulier maar ook voor docenten en het instituut zelf en kan verstikkend werken. Ook een evaluatie van de docent door de studenten was nieuw voor mij en ik had het idee dat sommige docenten daardoor de neiging hadden op de 'populaire toer' te gaan.

Verfrissend daarentegen was de

'Ring dance', waar de student een (symbolische) verbondenheid met de zee aangaat.

carrièreplanning van docenten. Iedereen komt het instituut binnen als 'lecturer' en zal, afhankelijk van zijn diploma's én inzet senior-vakdocent kunnen worden.



De band tussen het instituut, docenten en studenten, tenslotte, is zeer sterk. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een zeer invloedrijke vereniging van oud-studenten. Er wordt jaarlijks een bijeenkomst gehouden waarbij dan een bepaald afstudeerjaar in de belangstelling staat. Er worden lezingen gehouden in een eigen collegezaal en bijeenkomsten georganiseerd in een eigen gebouw op de campus. Om de twee a drie jaar wordt er een boek gepubliceerd met de namen en functies van alle afgestudeerden, terwijl men ook elkaar helpt bij het zoeken naar een betrekking binnen het nautisch/technisch/oceanografisch circuit.

André de Steur



# KWALITEITSKLANKEN

KWALITEITZORG IS...

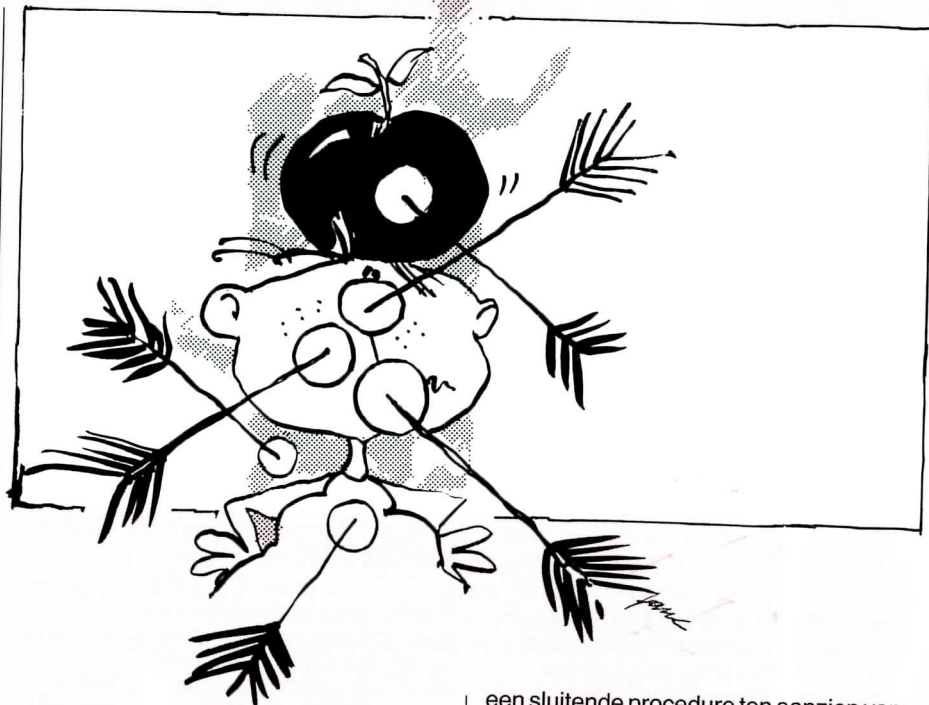
**JE WERK IN  
EEN KEER  
GOED DOEN**

Deze keer, zoals afgesproken, meer over de ISO norm 4.10 calibreren. Om aan onze contracten te voldoen (ISO norm eis) heeft STBV besloten alleen de ladingmeetapparatuur te calibreren (contract: de bill of lading - scheepscijfers). Alle andere meetapparatuur is van voldoende nauwkeurigheid, met andere woorden de metingen zullen geen aanleiding geven tot 'ruzie' met een klant. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de meting van het afgelegde aantal mijlen (log, kaart, berekening) en reparatie gereedschap. Vragen die door de auditors ten aanzien van dit onderwerp gesteld kunnen worden zijn:

- Waar is het beleid ten aanzien van calibreren vastgelegd.
- Is de test-set op een betrouwbare plaats opgeborgen.
- Wordt de set die in gebruik is regelmatig geijkt. Waaruit blijkt dat.
- Zijn alle tapelines, thermometers en hydrometers in goede conditie en voorzien van de vereiste codes en kenmerken.

KWALITEITZORG IS...

**ZELF  
VERANTWOORDELIJKHEID  
DRAGEN**



- Is de uitvoering van de tests geregistreerd in Tekna.
- Zijn de test-set certificaten compleet en in de certificatenfile van de gezagvoerder opgeborgen. ?

Tot zover over de ISO norm. Kijkt U nog eens in het Inventory Instruction Manual section 3.09 als U hierover meer wilt weten.

## Gecertificeerde schepen

Zeventien schepen staan nu op het certificaat. Een heel mooi resultaat bereikt door uw aller inspanning. We staan nu voor de uitdaging dit resultaat te behouden en kwaliteit verder uit te bouwen.

## Wat kunnen we zelf doen?

Heel eenvoudig. Doe alles wat u doet de eerste keer goed. Verricht geen reparaties op een manier die beneden de kwaliteitsnorm is. Geef ook geen 'substandard' zaken door, zoals half afgemaakt werk of een onvolledige overdracht. Bewaak het budget zorgvuldig, ook als U aflosser bent. Beschouw iedereen, ook Uw collega, als klant!

## Bezoek Lloyd's

Na het kantoorbezoek begin juli zal de heer Ch. de Vos van Lloyd's in augustus een of twee van onze schepen bezoeken voor een zogenaamde surveillance visit.

## Shell Jakarta

Om de personeelsprocedures in Jakarta te registreren en te standaardiseren zal QMA G. Dijkstra eveneens in augustus een werkbezoek brengen aan Jakarta. Het is de bedoeling dat dit mede zal resulteren in

een sluitende procedure ten aanzien van de Liberiaanse certificaten op personeelsgebied.

Tevens zal G. Dijkstra enkele van onze schepen auditen die in het Singapore gebied varen. Zoals mogelijk bekend dienen al onze schepen en de kantoororganisatie tenminste 1 keer per jaar te worden geaudit.

## Quality Improvement Team (QIT)

Een van de belangrijkste QIT's die de afgelopen tijd is geformeerd is de QIT WAVE (Werken Aan Veilige Eenheid). Deze werkgroep bestaande uit Anoushka de Boer, Wim Dufourné, Bert de Wit, Sander Zijlmans en Jillis van Duuren zal een uitvoerige analyse maken ten aanzien van selectie, introductie, begeleiding en ervarings-opbouw van nieuwe medewerkers.

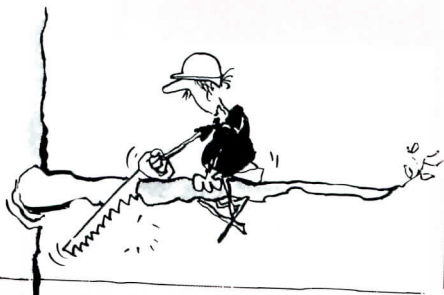
Aanleiding voor de formatie van deze QIT zijn de klachten van SMT leden over gebrek aan kennis en ervaring aan boord en de recente incidenten waarover ik niet nader in detail hoeft te treden. Een eerste tussen-rapportage is gepland voor eind september.

## Kwaliteit: Race zonder finish

Kwaliteit draagt op termijn bij aan een verbetering van het bedrijfsresultaat. Kort gezegd: kwaliteitsdoelstellingen = bedrijfsdoelstellingen. Kwaliteit is ieders verantwoordelijkheid. Met z'n allen moeten we werken aan een perfect produkt (= Operatie). Dat leidt uiteindelijk ook tot een grotere tevredenheid van onze medewerkers.

**Behouden vaart,**

**Tino de Vries  
Quality Manager**





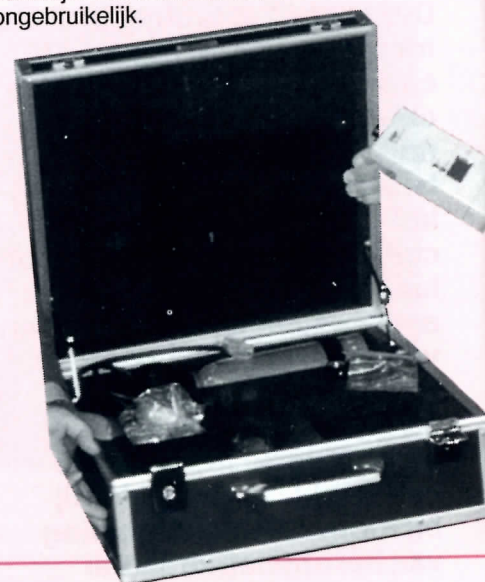
# wisseling raad van commissarissen



*De heer I.A. McGrath is per juni 1993 benoemd tot Voorzitter van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers BV. Hij volgt de heer Ir. H. de Ruiter die zijn functie heeft neergelegd wegens het volgend jaar bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. De heer Drs. E. van Mourik Broekman (zie foto) zal als nieuwe Commissaris tot de Raad toetreden.*



compleet met testgas en alle toebehoren. Speciaal de kist verdient aandacht, aangezien deze nu zo is gefabriceerd en gecertificeerd dat de tester compleet met het testgas mag worden uitgevloegen. Het vervoeren van gassen onder druk is namelijk in de luchtvaartwereld ongebruikelijk.



## Gezocht

Ben op zoek naar luciferdozen welke begin jaren zestig door Shell werden uitgegeven (zie illustratie). Niet alleen mis ik onder andere exemplaren in de serie Shell bestrijdingsmiddelen en - service stations, ook ben ik op zoek naar de huishouddozen van Shell Tankers N.V.

**Th. van Vlijmen**  
 Sonoystraat 7a  
 3039 ZR Rotterdam  
 Tel.: 010 - 4667619

### PROJECTAL

V.H.L.F., 1963

3 ongenummerde etiketten, vert.



### SERVICESTATIONS

V.H.L.F., 1963

6 ongenummerde etiketten, hor.

Afgebeeld zijn de servicestations van:

- 1e Amsterdam
- 2e Beverwijk
- 3e Breda
- 4e Bunnik
- 5e Hengelo
- 6e Vught



(Er zijn etiketten, waarbij de lichtblauwe kleur is weggevallen. Dit zijn halfdrukken.)

### SHELL

#### BESTRIJDINGSMIDDELEN

V.H.L.F., 1962

4 ongenummerde etiketten, vert.:



## bedankt

Van 29 maart tot 2 april heb ik bij STBV stage gelopen, waar ik het erg naar mijn zin heb gehad. Mijn stageboek en beoordelingslijst zijn nagekeken en als gemiddeld cijfer heb ik een 7,8 gekregen. Ik wil iedereen nog een keer bedanken en vooral de mensen bij wie ik een dag op de afdeling heb mogen zitten. Ik kan zeker zeggen dat ik er veel van heb geleerd. Bedankt voor de prachtige en uitzonderlijke kans die ik heb gekregen om een week stage bij jullie te hebben mogen lopen.

**Geeske van der Burgh**



## Alcotest kit

Op zaterdag 10 juli jl. werd te Amsterdam aan boord van het ms 'Shelltrans' de eerste maritieme alcotest kit van Draeger door de heer W.H.J. de Liefde, algemeen directeur van Draeger Nederland BV, aan kapitein Lenstra overhandigd. Dit in het bijzijn van MO2 Haasnoot, voorzitter van de scheeps HSEQ-werkgroep en Anoushka de Boer (DFM/21), welke veel coördinerend werk met betrekking tot de kit heeft verricht.

Tot nu toe had Draeger deze apparatuur nog niet eerder op een dergelijke manier geleverd, met name verzameld in één kist,

# drie redeneren voor een feest

*Het was op 30 april, onderweg van een off-shore laad lokatie in de Timor zee naar Singapore, dat twee Indonesische scheepsgezellen hun 10 jarig jubileum certificaat mochten ontvangen. Het was op 30*





## Herhalingscursus 'medische zorg aan boord' voor stuurlieden

Vooruitlopend op komende EG-richtlijnen en overeenkomstig het overleg met de Ondernemingsraad, met betrekking tot herhalingscursus gezondheidszorg voor stuurlieden en gezagvoerders, werd op 12 en 13 mei jl. de eerste cursus gehouden.

Deze herhalings- of opfriscursus is bedoeld voor officieren belast met de medische zorg aan boord en die ook reeds meer dan vijf jaar geleden de ziekenhuisstage hebben gedaan. De cursus werd gegeven door onze bedrijfsarts Rob Louwe en de bedrijfsverpleegkundige van Shell Nederland bij de medische dienst op het Hofplein.

Aan deze eerste cursus namen de volgende officieren deel: Rob van der Aa, Sjoek Abma, Maarten Buth, Kees Cramer, Hans Sinnige en Jean Pierre IJzerman.

Behalve een herhaling van theorie van ongevalsbehandeling, infectieziekten en andere ziektebeelden, is met name veel aandacht besteed aan praktische oefeningen zoals methoden van lichamelijk onderzoek, kunstmatige beademing, reanimatie en wondhechting. Al met al een zeer nuttige herhalingscursus. Het is de bedoeling dat alle officieren, belast met de medische zorg aan boord, een keer per vijf jaar een herhaling krijgen.

## 10 jarig jubileum



Op zondag 25 april jl. werd aan boord van de 'Solaris' het 10 jarig dienstjubileum gevierd van Abdul Djabar. Om 11.30 uur had iedereen zich verzameld in de bar, waarna gezagvoerder L.A. Veer in een korte toespraak de levensloop van Djabar bij Shell Tankers memoreerde. Nadien spelde hij het bij deze gelegenheid behorende speldje op de revers van de jubilaris en overhandigde hem het certificaat en 150 US Dollars. Uiteraard moest er daarna even geposeerd worden voor de foto's. Het geheel werd afgesloten met een groots Indonesisch buffet wat iedereen zich goed liet smaken. Na het buffet waren de festiviteiten ten einde maar een ieder heeft toch een paar gezellige uurtjes gehad.

A.R.J. Harssema  
Stagiaire

## wijziging bestedingslimiet euroShell card

De algemene voorwaarden van de euroShell card voor particulieren worden met ingang van 1 juli 1993 aangepast voor wat betreft de bestedingslimiet per aankoop. De wijziging wordt ingegeven door een door alle creditcard-maatschappijen verlaagde aankooplimiet op de benzineverkooppunten in Nederland tot f 150,- per transactie.

De Shell medewerkers en gepensioneerden maken onderdeel uit van het segment particulieren binnen het euroShell card-systeem. Na onderzoek is gebleken, dat 99,7 procent van de aankopen met de euroShell card door particulieren minder dan f 150,- bedraagt en blijkt voldoende voor Uw tankingen en eventuele shop-aankopen. De aankopen voor hogere bedragen brengen vaak hogere kosten met zich mee. Om deze redenen heeft ook Shell Nederland Verkoopmaatschappij (SNV) besloten de bestedingslimiet te verlagen. In een uitzonderingssituatie kan het voorkomen dat het bedrag van f 150,- onvoldoende blijkt te zijn. Dit zou het geval kunnen zijn bij betaling van reparatiekosten of de aanschaf van

banden. In dergelijke gevallen kan het personeel van het (benzine)station autorisatie voor het hogere bedrag aanvragen bij SNV.

**Tolwegen/tunnels en veerdiensten**  
Het vakantiezeizoen is al lang begonnen. Het is daarom toch nog een goede gelegenheid om U te wijzen op de extra services waarvoor U in Europa met Uw euroShell card kunt betalen. U kunt hierbij denken aan diverse tolwegen en tunnels in Frankrijk, Portugal en Oostenrijk. Ook de veerdiensten van Sealink-Stena Line kunt U betalen met de euroShell card.

U kunt detailinformatie verkrijgen via telefoon 010 - 4696940.

stje

*april dat de '2 year safe sailing award' kon worden uitgereikt. Twee jaar was zodanig gevaren dat het schip aanspraak kon maken op deze safety award. Aanleiding voor de gezagvoerder om alle opvarenden uit te nodigen voor een gezellig samenzijn. Hierbij werd door hem alle vorige opvarenden en de huidige opvarenden bedankt voor hun inzet en uitgenodigd dit te continueren en te trachten een volgend record te halen. Uit de foto moge blijken dat iedereen 'happy' was. Debet hieraan was ook het feit dat de Indonesische bemanning te Cilacap zou worden afgelost voor een welverdiend verlof. Bovendien vierde Hare Majesteit Nederland haar verjaardag. Mooier kon toch niet, nietwaar.*

ms 'Siratus'



# V A A R T   H O U D E N

## **Positief advies OR**

In een extra overlegvergadering op 30 juni jl., gaf de OR een positief advies over de reorganisatie voorstellen en de daaraan verbonden sociale consequenties. In een weloverwogen en bijzonder goed geformuleerd advies bleef de Ondernemings-raad bij zijn eerder kenbaar gemaakte bezorgdheid ten aanzien van de nieuwe organisatie. Niettemin was het eind oordeel - na alle voors en tegens te hebben afgewogen - positief.

Daaraan waren bijna twee maanden van intensief overleg tussen de Directie en de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden voor-afgegaan. Door het instellen van wekelijkse bijeenkomsten met alle walmedewerkers werden laatstgenoemden van alle ontwikkelingen op de hoogte gehouden. Om er op toe te zien dat bij de uitvoering de nodige zorgvuldigheid in acht wordt genomen, is op initiatief van de OR een begeleidingscommissie ingesteld (Mevrouw M. Kors, voorzitter; N. van der Palen, lid; R. Wijmer, lid).

Het gaat er nu om vooruit te kijken en gezamenlijk te werken aan de toekomst.

## **Gas- en stoomtraining**

Omdat we in de nieuwe organisatie ook op LNG-schepen zullen gaan varen, zijn gas- en stoomcertificaten noodzakelijk. Sinds 1989 is stoom geen onderdeel meer van het studieprogramma van de marofs. We hebben de vier HBO instituten verzocht een offerte uit te brengen. Uiteindelijk is de keuze voor de eerste cursus op Amsterdam gevallen. De training zal in totaal zes weken duren en met een examen worden afgesloten. De eerste cursus, met circa vijftien deelnemers in zal oktober/november van start gaan.

## **Geslaagde MO'ers**

Het aantal geslaagde MO'ers is procentueel beduidend lager dan vorig jaar. Exacte cijfers zijn nog niet bekend; een aantal kandidaten moet nog herexamen doen. Onze felicitaties aan de geslaagden. drie van hen wil ik even apart in het



zonnetje zetten, omdat zij een prijs in de wacht sleepten. Natasha Heldens (Amsterdam) en Cornelis Noordhoek (Rotterdam) - zie foto's - ontvingen de Prins Mauritsprijs voor het beste takenboek en zeer goed stagejaar. Proficiat! Coen van der Molen werd de beste geslaagde marof student in Amsterdam.

## **Adverteren**

Om te zorgen dat we onze recruiteringsdoelstelling halen, gaan we in augustus opnieuw adverteren. Waarschijnlijk zullen we dit in september of oktober nogmaals herhalen.

## **Doorstuderen MBO'ers**

De eerste MBO'ers zullen in september gaan doorstuderen voor een hogere vaarbevoegdheid. Degenen die het langst in dienst zijn en een goede prestatie hebben geleverd, zullen hiervoor het eerst in aanmerking komen.

## **Ranking**

In het verleden - en ook onlangs nog tijdens de officieren- dagen - zijn er veel vragen gesteld over ranking. Er is inmiddels een uitvoerige notitie over dit onderwerp opgesteld, waaraan ook de OR zijn goedkeuring heeft gegeven. Er staat duidelijk in aangegeven wat de zin van ranking is naast de beoordelingen die worden opgemaakt. De notitie is als circulaire naar de schepen verstuurd en zal binnenkort in het Scheeps-reglement worden verwerkt.

## **Kwaliteit**

Op 5 en 6 juli was Lloyd's assessor op bezoek. De resultaten van de audits waren van dien aard dat vijf schepen op het certificaat kunnen worden bijgeschreven. De 'Cardissa' ontbreekt nog. In verband met de ombouw moeten eerst de boekwerken worden herschreven. De verwachting is dat de 'Cardissa' in de tweede helft van dit jaar kan worden toegevoegd. Dan hebben we dit deel van de '1993 kwaliteitsdoelstelling' gerealiseerd. U kent uiteraard ook het verhaal van de beer en de huid..... In ieder geval bedankt voor Uw aller inzet en medewerking tot dusver.

## **Fitterscursus**

Besloten is de deelname aan de fitterscursus voorlopig te stoppen omdat de werklokatie niet veilig werd bevonden. Nedlloyd gaat nu bekijken hoe de

tekortkomingen kunnen worden gecorrigeerd. Voordat we nieuwe medewerkers zullen nomineren, zal er eerst een veiligheidsaudit worden uitgevoerd.

Indien dat niet tot een positief resultaat leidt, dan gaan we andere mogelijkheden onderzoeken.

## **Kursus fitter**

Telah diambil keputusan bahwa untuk sementara waktu kita tidak ikut kursus fitter ini, oleh karena lokasinya dirasakan kurang meguntungkan. Nedlloyd akan mempelajari bagaimana kekurangan-kekurangan itu dapat diatasi. Sebelum kita menunjuk peserta- peserta baru, akan diadakan penyelidikan dari segi keamanan-nya. Kalau ternyata hasilnya tetap kurang mengembirakan, kita akan mencari jalan lain.

## **Herkansing**

De Indonesische collega's die niet geslaagd zijn voor de fitterscursus, zullen te zijner tijd in de gelegenheid worden gesteld om de vakken, waarvoor zij geen voldoende scoorden, alsnog over te doen, zodat ook zij alsnog het diploma behalen. De lijst met namen is in ons bezit.

## **Pengulangan**

Rekan-rekan dari Indonesia yang belum berhasil dalam kursus fitter, pada waktunya nanti akan diberi kesempatan untuk mengulangi mata-pelajaran di mana mereka kurang berhasil, sehingga mereka pun nantinya akan memperoleh ijazah. Daftar nama-nama ada pada kami.

## **'Renesse' - cursus**

Op 21 juni 1993 ging de eerste cursus Managementvaardigheden SMT-leden van start. Na een management-presentatie op maandag, volgde er een week van intensieve discussie, oefening en training. Op vrijdagmiddag was er een presentatie door een van de deelnemers aan het STBV management. Een aantal zaken kan aan boord worden opgepakt. Voor een aantal andere zaken heeft men de steun van de walorganisatie nodig. De eerste reacties van de deelnemers waren positief. Een formele nabespreking moet nog plaatsvinden. De tweede cursus staat gepland voor september.

## **VLCC-deal**

Bij het afsluiten van deze bijdrage werd net bekend dat Shell een contract heeft



afgesloten van 5 VLCC's in het kader van de vlootvernieuwing. De schepen worden gebouwd bij Daiwoo. De schepen worden geleased voor zeven jaar met een optie voor nog eens zeven jaar. Een bijzonder verheugende ontwikkeling.

### **Laatste bijdrage**

In verband met mijn overplaatsing is dit mijn laatste bijdrage aan de rubriek Vaart Houden geweest. Ik heb het met veel plezier gedaan. Van deze plaats wens ik U allen veel geluk toe in Uw persoonlijk leven en een behouden vaart.

### **Sumbangan terakhir**

Sehubungan dengan kepindahan saya, maka yang di atas ini adalah sumbangan terakhir saya bagi kolom 'Vaart Houden'.

Saya senang sekali memberikan sumbangan-sumbangan itu. Dari tempat ini, saya mengharapkan saudara-saudara semua bahagia dalam hidup masing-masing, dan 'selamat berlayar'.

**Tino de Vries**  
Personnel Manager

## een internationale koninginnedag

**Dit jaar viel Koninginnedag aan boord van de 'Zafra' tijdens een lange reis van Los Angeles naar Madras. Dat er tijdens lange reizen soms vreemde plannen worden geboren, hoef ik niemand te vertellen.**



Hoewel we onder Liberiaanse vlag voeren waren we toch van mening dat we het aan onze Koningin verschuldigd waren om deze dag met gepaste eerbied te vieren.

Voorzichtig werd er bij het scheepsmanagementteam gepolst of er bezwaar was tegen een echte Koninginnedag aan boord; er was geen enkel bezwaar zodat de plannen in de bar verder werden uitgewerkt.

Er kwam nu een beetje jeugdsentiment bovendrijven zodat werd besloten om het feest op de ouderwetse manier te vieren. Zoals bijgaande foto laat zien had iedereen zich flink uitgedost en hadden de kapitein en de hoofdwerktuigkundige zich vakkundig gedrukt door respectievelijk de brugwachter op zich te nemen en voor scheidsrechter te spelen.

Er werd begonnen met touwtrekken waarvoor een flinke tros was ingeschoren op het achterdek. Voor het zaklopen togen

we ons naar het hoofddek waar al strompelend een flinke afstand overbrugd moest worden. Hierna vielen er rake klappen boven het zwembad waar we elkaar met een flinke zak van een paal probeerden te meppen. Iedereen begon steeds fanatieker te worden, vooral de Indonesiërs, zodat er flinke klappen werden uitgedeeld.

Als finale was er spuitvoetbal op het achterdek. Sommige mensen werden zo fanatiek dat het eigenlijk alleen aan het tijdig ingrijpen van de HSEQ-commissie te danken was dat we bij aankomst in Madras nog aan de bemanningseisen voldeden.

Tijdens een overheerlijk lopend buffet werden 's avonds de prijzen uitgereikt. Ik denk dat de meeste opvarenden nog wel eens aan deze leuke dag zullen terugdenken.

**H. Berkenbos**  
MO3

## nieuwe gezichten bij stbv

**Eamon Ross**  
24 jaar  
ex-Vlissingen



*'Als kleine jongen wist ik het al: varen, dat wilde ik!*

*Zwemmen, zeilen, duiken, waterpolo en waterskiën zijn enkele van mijn water-hobby's. Ik groeide de eerste tien jaar van mijn leven op in Malawi (Z.O. Afrika). In Nederland ben ik via de Middelbare School voor Scheepwerktuigkundigen in Middelburg terecht gekomen op het Maritiem Instituut 'De Ruyter' in Vlissingen. De 'Etrema' was mijn stageschip. Onder de vleugels van kapitein Groendijk en vele anderen was het een onvergetelijke stage. Op dit moment woon ik samen met mijn vriendin Jeanette en mijn vrije uurtjes slijt ik als monteur op Jachtwerf 'Rido' in Wolphaartsdijk.'*

**E.M. Ross**  
MO4

**Esther Lans**  
25 jaar  
ex-Rotterdam



*'Ik hou van de schoonheid en rust van de natuur, maar in een drukke stad voel ik me ook prima thuis. In mijn ogen is het leven aan boord een aardige combinatie van deze beiden. Voor het HNO heb ik gestudeerd aan de HTS (WTB) en 3 jaren gewerkt. Echte hobby's heb ik niet, wel enorm veel interesses, zoals zeilen, tuinieren, reizen en koken. De indrukken die ik tijdens mijn stageperiode aan boord van de 'Solaris' en de 'Erodona' van Shell Tankers heb opgedaan, waren grotendeels positief. Vandaar dat ik na enig vergelijken tijdens m'n examenjaar, heb besloten lid te worden van de club.'*

**E.J. Lans**  
MO4



situatie aan boord 28.07.1993

## AFK. - AFKORTINGEN

<i>Wnd.</i>	- Waarnemend	<i>Stag.HO</i>	- Stagiaire HBO
<i>Gezagv.</i>	- Gezagvoerder	<i>Stag.MO</i>	- Stagiaire MBO
<i>1e Strm.</i>	- 1e Stuurman	<i>Ind.</i>	- Indonesian
<i>2e Strm.</i>	- 2e Stuurman	<i>IJD</i>	- Ind. junior deckofficer
<i>Hwtk.</i>	- Hoofdwerktuigkundige	<i>IDE</i>	- Ind. junior engineer
<i>2e Wtk.</i>	- 2e Werktuigkundige	<i>IRO</i>	- Ind. radio officer
<i>3e Wtk.</i>	- 3e Werktuigkundige	<i>Off2</i>	- Ind. 2e stuurman
<i>4e Wtk.</i>	- 4e Werktuigkundige	<i>Off3</i>	- Ind. 3e stuurman
<i>MO1</i>	- Maritiem officier 1	<i>Eng3</i>	- Ind. 3e werktuigkundige
<i>MO2</i>	- Maritiem officier 2	<i>Eng4</i>	- Ind. 4e werktuigkundige
<i>MO3</i>	- Maritiem officier 3	<i>CPO</i>	- Chief petty officer
<i>MO4</i>	- Maritiem officier 4	<i>PO</i>	- Petty officer
<i>Roff</i>	- Radio officier	<i>G1S</i>	- Grade I seaman
<i>Wass</i>	- Wachtassistent	<i>G2S</i>	- Grade II seaman
<i>ST</i>	- Scheepstechnicus	<i>ASTD</i>	- Assistent steward
<i>SST</i>	- Senior Scheepstechnicus	<i>CICA</i>	- Chief catering
<i>ASV</i>	- Algemeen scheepsvakman	<i>2NDC</i>	- 2nd Cook
<i>Hovo</i>	- Hoofd voeding	<i>JSCJ</i>	- Junior steward
<i>ASPI</i>	- Aspirant scheepstechnicus		

### ms 'Cardissa'

*Gezagv.:* A.J. Verheul  
*1e Strm.:* R.M. van der Aa  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*2e Wtk.:* J.H. Schulten  
*MO2:* W.M. de Bruyn  
*MO3:* J.W. Gepkens, P.A. Zwolle, H.J.A. Stoop, P. van den Brink  
*SST:* P.A. Zwolle, E.L. Boldewijn  
*Hovo:* W.C. Kapper  
*CPO:* Bingen  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Paulus Wattimena, Ibrahim Cachtiar, Bambang Prasetyo, Bin Satimin  
*G2S:* Hery Kaharu, Maruji, Abdul Karim  
*ASTD:* Masiran  
*2NDC:* D. Abdu

### ms 'Entalina'

*Gezagv.:* C.J. Clarisse  
*Hwtk.:* N.C. van der Vecht  
*2e Wtk.:* F.A.J. Boot  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke  
*IJE:* Yusuf Arkanani  
*Off2:* Susmanto  
*Off3:* J.L. Takaria, B.H. Purwanto  
*Eng3:* S. Wartama  
*Eng4:* C.A. Nugroho  
*PO:* Suhardi, Mahmud  
*G1S:* Baku, Sumian, Ubus Moh. Ili, O. Achmad  
*G2S:* Umar, Taufic Muchtar, Satiman, M. Bin Nasik  
*ASTD:* Abdul Rodjak  
*JSJC:* Irdham Anas  
*CICA:* Irsal  
*2NDC:* Sukian Bin Romli

### ms 'Erinna'

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren  
*1e Strm.:* J.S. de Vos  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*2e Wtk.:* J.H. Burger  
*MO4:* M. van Vlierden  
*StagMO:* D.J. Zwaard  
*Off2:* O. Tilaar  
*Off3:* Sugino  
*Eng3:* J. Edward  
*Eng4:* A.S. Lasimoen  
*IJD:* Y.N. Istianto  
*IRO:* R. Nendissa  
*CPO:* Abdon Tatuwo  
*PO:* Sudjiman, Sulaiman  
*G1S:* Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin Muhammad, P. Simanjutak  
*G2S:* Achmad, Achmad Fadjeri, Wari, Hosen Sani  
*ASTD:* Budiyono  
*JSCJ:* Bahari Madruisdi  
*CICA:* Djabar Tilamahu  
*2NDC:* Rahmat Purnama

### ms 'Erodona'

*Wnd. Gezagv.:* C.A.M. Rovers  
*1e Strm.:* F. van Bommel  
*Hwtk.:* J.E.A. Westerbeek  
*2e Wtk.:* B.K. Frans  
*StagMO:* W.J. Hansems  
*Off2:* A.M. Husain  
*Off3:* Mugianto  
*Eng3:* Aribowo  
*Eng4:* Edhy Susetyo  
*IJD:* W. Adhi  
*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:* Muhamad Rodji  
*CICA:* Suparman  
*2NDC:* Soetamah Achmad

### ms 'Etrema'

*Wnd. Gezagv.:* H. Sieders  
*Wnd. 1e Strm.:* J.N.M. Sinnige  
*Wnd. Hwtk.:* L.F. Kruyt  
*IRO:* Machfud  
*Off2:* Arsamada Marwi  
*Eng3:* Pangaribuan  
*Eng4:* Sukarsan  
*CPO:* Max Ch. Ferdinandus  
*PO:* J. Ben Pattilima, Desmond Kordak  
*G1S:* Sugandi, Rachman, Muhamad Said, Suhandi Andi  
*G2S:* A. Siradjudin, Sutomo, I. Bouty  
*ASTD:* Husein  
*JSJG:* Mahsus  
*CICA:* Tony Sugihartono  
*2NDC:* Sidik

### ms 'Halia'

*Gezagv.:* H.J. de Vries  
*Hwtk.:* G.J. van Eijk  
*MO1:* H.A. Kamsteeg  
*MO2:* T. Troost, N.G. Butter  
*MO3:* P.C. Hollander, A.V. de Groot

### ms 'Naticina'

*Gezagv.:* L.A. Groendijk  
*3e Strm.:* D.F.A. Maljers  
*Hwtk.:* A.J.A. de Groot  
*2e Wtk.:* C.N.A. Vreke  
*3e Wtk.:* R.F. van Loon  
*MO2:* J.P.J.G. IJzerman  
*MO4:* L.H. van Dijk  
*IRO:* Joppy Imbiry  
*Off3:* Sukardi  
*Eng4:* I. Pandji Mustanto  
*IJE:* Dan Muharto, Fadjar

Wahyutomo  
*CPO:* Pieter Nikijuluw  
*PO:* Andrias An Data, Syaful Anwar  
*G1S:* Rudolf HJ Lapijan, Ade Taryat, Bin Muridi, Sutjipto  
*G2S:* Safei Bin Marsan, Rafdianto, Sahid  
*ASTD:* Djafari  
*JSCJ:* Moch. Syaifullah  
*CICA:* Sujai  
*2NDC:* Aksan Busri

### ms 'Niso'

*Gezagv.:* G.L.A. Martens  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*2e Wtk.:* H.J. Lammertink  
*MO2:* G.H. Reitsema, P.G. Harts  
*MO3:* R.J. Blonk, J.C. Geuze  
*MO4:* J.W. Voortman  
*SST:* F. Oostdijk  
*ST:* G.H. de Visser, R. van Buuren  
*Hovo:* C.A. Breederland  
*CPO:* Hendrik Boy Pasumiin  
*PO:* M. Simandjuntak, M. Kadar  
*G1S:* Daie, Umar Bin Talan, R. Latuheru  
*G2S:* Moh. Nasir, Pukasan Bin Jumadin, Napseri Bin Igwan, Mohamad Mursid  
*ASTD:* O. Suhara  
*JSCJ:* S.F. Suharto  
*CICA:* Suharto Bin Jasin  
*2NDC:* Nawai

### ms 'Sericata'

*Gezagv.:* W. Hoogendijk  
*1e Strm.:* A.L.M. van Dun  
*Hwtk.:* J. Smid  
*MO2:* P. Molendijk  
*MO4:* A. Hummel, P.S. Knaap  
*SST:* J.W.P. Grommen  
*Hovo:* C.F. van der Ende  
*CPO:* Nicolas Walukow  
*PO:* Sutrisman  
*G1S:* Herman Lumohing, Mat Sum Bin Anwar  
*G2S:* O. Arif, Djaelani  
*ASTD:* Hary Kurnia Djaya  
*2NDC:* T. Kusnadi

### ms 'Shelltrans'

*Wnd. Gezagv.:* S.S. Abma  
*Wnd. Hwtk.:* B.E. Broekhuysen  
*MO2:* P.J.H.M. van Daal, A.J. Haasnoot  
*MO3:* D.J. Osinga  
*MO4:* F. van den Berg  
*CPO:* Robert Ferdinandus  
*PO:* Albert Dondokamby  
*G1S:* Achmad Marpudin, Abdul Aziz, Mohamad Nasir, S. Bachri  
*G2S:* Timbang, Suhanda

*ASTD:* O. Taibe  
*CICA:* Sugito Mitra S.  
*2NDC:* Lopies Salvador

### ms 'Sidelia'

*Gezagv.:* A.H. van Haaften  
*1e Strm.:* A. Breevaart  
*Hwtk.:* M.F. Koens  
*3e Wtk.:* R. van der Heide  
*MO3:* S.F.J. Gerrits, R.C.R. Oldenburger, P. Reinsma  
*MO4:* G.H. Bosker  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Ahmad Serang, Buntaran  
*G1S:* Mohammed Raji, Muljono  
*Adhy Sukardi, Djusup BinMaruki, Rukning B. Abuhusen*  
*G2S:* Muniin, Ati B. Pereman, Gufron  
*ASTD:* Jwan Edmonf Sjafri  
*JSCJ:* Hayyan  
*CICA:* Purnomo Jasman  
*2NDC:* Bambang Suyanto

### ms 'Siratus'

*Gezagv.:* G.A.M. Dorren  
*Hwtk.:* E.S. Petrusma  
*MO1:* A.B.M. Bokkers  
*MO3:* P. Bandringa, P.B. van Leunen  
*MO4:* P.H. Bos  
*IRO:* H. Anwar  
*I4E:* S.F. Pangemanan  
*CPO:* Monafi  
*PO:* Wawan Herawan, Adi Sutoro  
*G1S:* Kuswara, Didi Hairuddin, Abdul Haji S.  
*G2S:* Masji, A. Yamin Aby  
*CICA:* M. Sardi  
*2NDC:* Oman Rochman  
*ASTD:* Safei Bin Hadarun  
*JSCJ:* Tiwar

### ms 'Solaris'

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Strm.:* R.A. de Boer  
*Hwtk.:* M. Schmidt  
*MO2:* M.P. Vogels  
*MO3:* L.J. Salomons, H. van den Elsaker  
*MO4:* Frederiks  
*StagMO:* A. Faber  
*SST:* G. Struik  
*ST:* J.H. Winands, A. van der Windt  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* Moh Sjamsudin  
*PO:* Nuron Djuhana  
*G1S:* Sanusi, Abdul Djabar  
*G2S:* Julius Tohmas, Moch. Bachri  
*ASTD:* Sadikan Sumantri  
*2NDC:* Endi Suryadi



## ms 'Spectrum'

Gezagn.: A. Vlaar  
 Hwtk.: J. Kruysse  
 MO2: P.J.B. de Jong  
 MO3: J. Brands, P.C.J. Toemen,  
 B.M. Toemen-Visser,  
 J.D. Kampinga  
 ST: F.W. Bosson, A.A.O. Schenk  
 Hovo: H. Otter  
 CPO: Jamil Erang  
 PO: Ali Mudin  
 G1S: Ashari B. Abdullah, Henky  
 Hendrik H.  
 G2S: Hasri Kasim, Mohaar Bin  
 Marzuki, Usman Madjoka, Naiman,  
 Mohamad Hosen  
 ASTD: A.B. Moniri  
 2NDC: Djunaedi Arsim

## ms 'Sponsalis'

Gezagn.: R. Agema  
 1e Strm.: J. van Rooijen  
 Hwtk.: J.A. de Groot  
 MO2: J. Hoekstra, M. van der  
 Woud  
 MO3: J.E. Toxopeus  
 MO4: E.M. Ross, G.A. de Jonge  
 ST: N.H. van der Geugten, J.J. van  
 Triet  
 StagMO: A. Beydals  
 Hovo: L.H. Thibaudier  
 CPO: Djuhaeni Bin Asmuni  
 G1S: Sukri Muchtar, Sugiadi  
 G2S: Mat Wari Bin Syukur,  
 Muslimin  
 ASTD: Fandi Bin Satam  
 2NDC: Inuh Bin Tamin

## ms 'Stellata'

Gezagn.: W.A. Mostert  
 1e Strm.: H.J. Otte  
 Hwtk.: K.L.J. Aertssen  
 MO2: P. Kees, C.G.A. Ligvoet  
 MO3: G.J.F. Damen, A. Gabriël  
 MO4: T.G. Holleboom  
 StagHO: J. Ferwerda, G.W.D.  
 Winkel  
 StagMO: P.R. van Maaren  
 ST: J.P. de Landes, L.R. Stevens,  
 M.A.J. Veen  
 Hovo: J.H.A.J. Orië  
 CPO: Moh Toha  
 PO: Daud Sonan  
 G1S: Mardjub, H. Abifakih  
 G2S: Mohamad Asis, Agus Salim  
 ASTD: Moh Rusman  
 2NDC: Samsuri Bin Yusuf

## ms 'Sunetta'

Gezagn.: F.B. Schröder  
 1e Strm.: J.A. Koenraad  
 Hwtk.: H. Brand  
 2e Wtk.: R.J. Bosman  
 3e Wtk.: K. Elshout  
 MO2: A. Eijgenraam  
 MO3: F. Kruythoff  
 Eng4: A. Lalamentik  
 IJE: C. Ganur, J.D.M. Paath,  
 Gunugn H. Ritonga  
 CPO: Maman Suparman  
 PO: Muh Djupri Rachman, Hinsu  
 Manurung  
 G1S: Ismail Bin Sihir, Madjen  
 Nawi, Suari, Aki Bin Samiri  
 G2S: Burhan, Abdul Rasyid,  
 Mashuri, Mustopa, Mohamad  
 Mosleh, Sustanto  
 ASTD: Mostafa Bin Monai

JSCJ: Asmori Bin Moi  
 CICA: Syahrudin Ujang  
 2NDC: Halim

## ms 'Zafra'

Gezagn.: A. van Leeuwen  
 1e Strm.: R. Hendriks  
 Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen  
 MO2: R.L.H. Mooring, M.J.  
 Oosterkamp  
 MO3: R. Bijlsma  
 MO4: G.J. Hellinga  
 ST: E.R. van Engel, E.H. Vissia  
 StagHO: A. Visser  
 StagMO: F. Eggens  
 IRO: Mujib  
 CPO: Zulani Adjeri  
 PO: Dr. Sony Wonok  
 G1S: Matrawi Bin Rofi, Solih  
 Muluana  
 G2S: S. Nurdin, Morsid  
 ASTD: Achmad Mutohar  
 CICA: B.M. Adjisman  
 2NDC: Bin Ngaripandi

## ms 'Zaria'

Gezagn.: W. Beekman  
 1e Strm.: L.A.H. Vader  
 Hwtk.: W. Muis  
 MO2: D.J. Gijsbers  
 MO3: H.J.G. Reurslag, E.  
 Huisman, A. Blok  
 ST: R.G. van den Brink, . Dallmeijer  
 StagMO: R. Smallenbroek  
 IRO: S. Sila  
 CPO: Tawakid  
 PO: Abdul Rachman  
 G1S: Asdi Bin Asmat, Abdul Halil  
 G2S: Mohamad Amin, Mujakir  
 ASTD: Taufic Nafi  
 CICA: Maman Suparman  
 2NDC: Abdul Razak

## Onze vlootjubilairissen



**M.F. Koens**  
 Hoofdwertuigkundige  
 35 jaar op 15.09.93



**T. Scholte**  
 Hoofdwertuigkundige  
 30 jaar op 17.09.93



**M.J.W.A. Schuurs**  
 Senior Scheepstechnicus  
 30 jaar op 26.10.93



**C.B. Slieker**  
 Gezagvoerder  
 25 jaar op 02.09.93



**G. Struik**  
 Senior Scheepstechnicus  
 25 jaar op 19.09.93

## Huwelijk

07.05.93, MO3 J.D. Kampinga met  
 mevrouw B. Zuidema

04.06.93, MO2 P.G. Harts met  
 mevrouw A. Janse

## Behaalde zeevaarddiploma's

'C' MO2: P. Molendijk

## Aanstellingen

MO1: L.F. Kruyt

## Nieuw in dienst

MO3: J.E. Toxopeus  
 MO3: J.D. Kampinga

## Over naar Groep buiten Nederland

1e Strm.: A.E.R. van de Griend  
 (Oman)  
 MO1: P.H. Stegeman (London)

## Uit dienst

MO2: A.M.H. Vossen  
 MO4: J.R. Ebbeling  
 MO4: F.P.J. Sinnige

## Walpersonalia

### Onze waljubilairissen



**Nico Doorn**  
 DFM/1  
 35 jaar op 07.08.93



**Henk Kievit**  
 Smit Internationale NV  
 35 jaar op 14.08.93



**Rob Wijmer**  
 DFP/2  
 10 jaar op 01.09.93

## Geboren

**23.05.93 - Maurits Alexander**,  
 zoon van Rob Wijmer (DFP/2) en  
 Esther Wijmer-Van Rijn

**11.07.93 - Russell**, zoon van  
 Lenny Kosten (DF/0) en Ron  
 Völkers

## In Memoriam

Op 11 juni 1993 is op 88 jarige leeftijd overleden de heer **J.T. Bothof**,  
 oud-walemployé. De heer Bothof verliet de dienst der Maatschappij  
 met pensioen in 1961 na 36 dienstjaren.



# OMS perikelen

'Even  
bijpraten'

## Jaarverslag 1992

De ledenraad van het OMS heeft in de jaarvergadering van juni jl., het jaarverslag 1992 vastgesteld. Belangstellende leden kunnen dit jaarverslag inzien of opvragen bij de heer R. Bader (FCA/19.08) Hofplein 20, 3032 AC Rotterdam.

## Commissie van Advies

De ledenraad van het OMS heeft in bovengenoemde jaarvergadering de heren Wesseling (afdeling Assen) en Detmeijer (Den Haag) gekozen als leden van de commissie van advies (OMS-statuten art. 19 lid 1).

## Homeopathische en antroposofische geneesmiddelen

Om de kosten voor medicijnen terug te dringen heeft de Tweede Kamer op voorstel van de staatssecretaris Simons besloten, homeopathische en antroposofische geneesmiddelen op voorschrift van een bevoegd arts met

ingang van 1 juli 1993 niet meer vanuit de AWBZ te vergoeden.

Het Algemeen Bestuur van het OMS heeft besloten deze geneesmiddelen voorlopig nog te vergoeden t/m 31 december 1993 vanuit het aanvullende OMS pakket. Over de situatie per 1 januari 1994 zal het Algemeen Bestuur zich nog beraden in samenhang met andere, door de overheid te nemen maatregelen zoals bijvoorbeeld verhoging eigen bijdrage hulpmiddelen. U ontvangt daarover na de definitieve besluitvorming zo spoedig mogelijk bericht.

## Indiening en vergoeding van declaraties

Regelmatig bereiken ons berichten dat apothekers proberen om via een machtiging van verzekerden, verstrekte medicijnen direct van de verzekeraar vergoed te krijgen. Wij verzoeken u dringend dergelijke machtigingen *niet* te verstrekken. Het Algemeen Bestuur van het OMS zal u ruim van te voren inlichten als er veranderingen gaan komen in de

indiening en vergoeding van declaraties voor het OMS.

## Kuurreizen

Door samenwerking met de Stichting Interkuur is het mogelijk geworden dat OMS verzekerden onder bepaalde voorwaarden en na een medische selectie deelnemen aan een groepskuurreis (max. achttien personen). Deze kuurreizen zijn bedoeld voor verzekerden die lijden aan ziekten van het bewegingsapparaat, zoals ziekte van Bechterew, reumatische aandoeningen, arthrosis van gewrichten en revalidatie na bijvoorbeeld orthopedische operaties, mits er geen contra-indicaties aanwezig zijn. Verzoeken voor deelname aan een dergelijke kuurreis kunt u richten aan de administratie van OMS te Noordwijk.

**Het Algemeen Bestuur**

## 38e Shell World-wide Golftournament

De deelname van Shell golfspelers in Nederland aan het 38e Shell World-wide Golftournament zal dit jaar plaatsvinden op woensdag 22 september of Golfclub 'Broekpolder' te Vlaardingen en op vrijdag 1 oktober op Golfclub 'de Gelpenberg' te Zweelo.

Zoals gebruikelijk zullen de scores van de beste spelers meetellen voor de internationale uitslagen, welke door de organisatie in London worden gecoördineerd.

Bent U lid van een officieel erkende golfclub, heeft U een officiële handicap en bent u employée of gepensioneerde van een van de tot de Shell Groep behorende



maatschappijen en wilt U ook eens meedoen? Neem dan contact op met Mevrouw C. Breeman, CM/O, SNV Rotterdam, tel.: 010-4696011 (bereikbaar van ma. t/m do.)

Degenen die al eerder hebben meegespeeld, ontvangen binnenkort automatisch een uitnodiging.

## CNOOKS

De voorjaarsreünie in Apeldoorn was geslaagd, een meer dan gemiddeld aantal deelnemers waarvan sommigen lang niet gezien. We blijven daarom in die buurt voor

de najaarsreünie. Deze bijeenkomst, waarop ook de partners van onze leden zeer welkom zijn, hopen we te houden op 30 oktober in restaurant Vennendal in Nunspeet.

Dit is wat later in de maand dan gewoonlijk omdat we, zoals tankers betaamt, ruim vaarwater willen geven aan de Kapiteinsvereniging en de zeevaartschool Terschelling die eerder in oktober bijeen komen. Nadere bijzonderheden over de najaarsreünie hoort U nog van ons.

**Het bestuur**

## Reünie Zeevaartschool Vlissingen

Het Maritiem Instituut 'De Ruyter' en de 'Vereniging van Oud Leerlingen' vieren hun 90- en 40-jarig jubileum.

Het programma loopt van 07 tot en met 10 oktober 1993. Voor informatie bellen naar: 01184-89400.

