

# SCHIP & KA

34e jaargang  
nummer 4  
augustus 1994



Nieuws van de Medische Dienst  
weer



Shell Pensioenfonds



Niso vaart



Cnooks

Vliegende Hollander



Vaste Indonesische teams



Sidelia-bezoek



Golftoernooi



# SCHIP

# & KA

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

Folkert Eisingstraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 010-4071842  
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vierendertigste jaargang nr. 4  
augustus 1994

Redactiecommissie  
010-4071804  
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

272	24.05.94	Overlijden CPO Monafi (Satcom)
273	25.05.94	Ranking (Satcom)
274	02.06.94	Koersen (Satcom)
275	13.06.94	Documented system STBV
276	30.06.94	Vaste teams Indonesische gezellen
277	30.06.94	Koersen (Satcom)
278	05.07.94	Update circulaire bestand (Satcom)
279	21.07.94	Update circulaire bestand (Satcom)

## CNOOKS



Op zaterdag 8 oktober a.s. hopen wij onze leden met partners en een aantal gewaardeerde gasten te ontmoeten in het Delta Hotel te Vlaardingen. In het

voorjaar houden wij alleen voor leden de jaarvergadering, gevolgd door een gezamenlijke lunch. De najaarsreunie is bij uitstek de ontmoetingsreunie. Het zal U niet zijn ontgaan dat langzamerhand onze club het enig overgebleven trefpunt is geworden voor gepensioneerden van Shell Tankers. De oud-gezagvoerders en oud-hoofdwerktuigkundigen van de CNOOKS zijn daarom graag bereid hun club open te stellen voor allen die aan de rederij hun maatschappelijk welzijn ontleenden.

Ook de partners van ons ontvallen leden behoren tot die groep. Vroeger werden zij apart uitgenodigd, maar wij geven er de voorkeur aan om voortaan ook hen als lid van onze club te ontvangen. U kunt zich als lid opgeven bij Lenny Kosten (010-4071804) of bij de secretaris Dirk Jongeneel (070-3939943). De kosten van het lidmaatschap zijn f 15,- per jaar. U ontvangt dan uitnodigingen voor alle club-bijeenkomsten en periodiek een

bijgewerkte ledenlijst. Indien U zich voor 15 september a.s. opgeeft dan wordt U nog als lid uitgenodigd voor de komende najaarsreunie. Wij stellen het op prijs U daar te ontmoeten.

Het bestuur

### STBV jaarverslag 1993



Het STBV jaarverslag 1993 is onlangs verschenen. Een ieder die geïnteresseerd is kan een exemplaar opvragen bij R. Wijmer (tel.: 010 - 4071831).

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN



Cardissa  
Entalina  
Erodona  
Hadra

Halia  
Hastula  
Sericata  
Shelltrans

Sidelia  
Solaris  
Spectrum  
Sponsalis

Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009



# Het gebruik en meenemen van medicijnen

De Medische dienst wil nog eens wijzen op de regels voor het gebruik van medicijnen aan boord en voor het meenemen van medicijnen naar een schip.

Veel medicijnen hebben werkingen of bijwerkingen welke van invloed zijn op de alertheid, dus ook op de veiligheid. Andere medicijnen hebben soms invloed op de lichamelijke fitheid, speciaal voor werk onder bijzondere omstandigheden, zoals die op schepen wel voorkomen.

Wegens deze risico's van het gebruik van medicijnen aan boord, is het daarom regel dat dit alleen gebeurt met informatie en toestemming van de Medische dienst. Deze zal dan de gezagvoerder of officier, belast met de medische zorg (beide toevertrouwd met medische confidentialiteit), hierover informeren door middel van een notitie bij het Bewijs van Gezondheid.

Dit geldt dus ook voor door huisarts of specialist voorgeschreven medicijnen en ook indien men niet voor keuring voor vertrek op de Medische dienst behoeft te komen. In dit laatste geval dient men dit telefonisch met de Medische dienst te overleggen.

Het meenemen van medicijnen in de persoonlijke bagage kan problemen geven bij douane-autoriteiten. Geadviseerd wordt om hiervoor een 'brief van autorisatie' welke door de Medische dienst is afgegeven, bij zich te hebben.

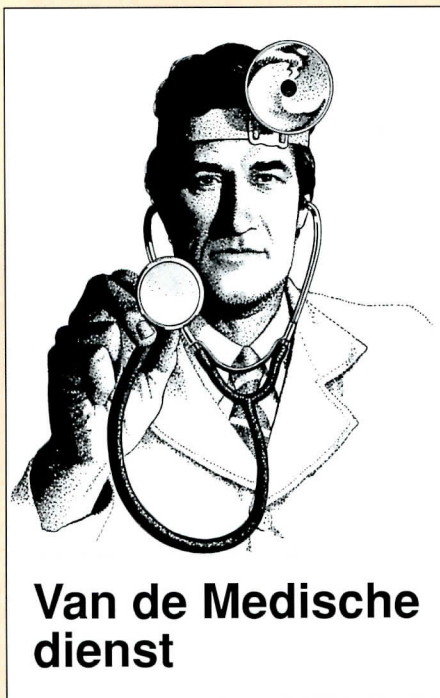
# Hal pemakaian dan pembawaan obat-obatan

Ragian Kesehatan sekali lagi ingin menekankan mengenai peraturan tentang pemakaian obat-obatan dan masalah membawa obat-obatan ke sebuah kapal.

Banyak macam obat-obatan dapat secara langsung atau tidak langsung memberi pengaruh terhadap kewaspadaan atau kesiap siagaan seseorang, sehingga dengan sendirinya juga mempengaruhi masalah keselamatan. Obat-obatan lain kadang-kadang dapat mempengaruhi kebugaran seseorang khususnya bila menyangkut suatu bidang pekerjaan yang memerlukan penanganan yang khusus dan kewaspadaan yang tinggi, yang sering dapat dijumpai diatas kapal.

Karena adanya bermacam-macam risiko dari pemakaian obat-obatan diatas kapal, maka perlu diatur agar masalah pemakaian ini hanya dapat dilakukan dengan sepengetahuan dan seizin dari bagian Kesehatan. Seksi ini kemudian akan memberitahukan Nachoda dan perwira yang diberi tugas menangani masalah kesehatan (kedua-duanya dipercayakan mengenai kerahasiaan kesehatan seseorang) dengan memberikan catatan pada Buku Tanda Bukti Kesehatan.

Keadaan ini juga berlaku bagi obat-obatan yang dikeluarkan oleh doktor umum atau doktor spesialis. Membawa obat-obatan didalam kopor dapat juga menimbulkan masalah dengan pihak bea dan cukai. Direkomendasikan agar untuk masalah ini sipembawa mendapat "Surat Izin/Otorisasi" yang dikeluarkan oleh Dr. Lisapaly.



**Van de Medische dienst**

## Cholera vaccinaties en stempel

**Om problemen te voorkomen voor zowel de zeevarenden als voor de schepen, wordt met klem geadviseerd dat de cholera-stempels in de vaccinatieboekjes van zeevarenden bij vertrek naar een schip in orde dienen te zijn. Alleen bij vertrek naar een schip met vast vaargebied in W-Europa is dit niet nodig.**

In overeenstemming met richtlijnen van de World Health Organisation en ook volgens de praktische uitvoering in Nederland, wordt de vaccinatie niet meer gegeven, maar worden de boekjes nog wel afgestempeld.

Ook indien men voor vertrek niet op kantoor of op de Medische dienst behoeft te komen, dient men ervoor te zorgen dat het boekje in orde is. In dit geval dient men, om extra kosten elders te voorkomen, het boekje (per normale post) op te sturen naar de Medische

dienst, welke per ommekeer de boekjes gestempeld zal retourneren. In geval van twijfel, vragen of overhaast vertrek dient men de Medische dienst hierover telefonisch te raadplegen.

*Adres: Shell Tankers BV, T.a.v. Medische dienst, Postbus 8989, 3009 TK ROTTERDAM (Tel.: 010-4071809).*



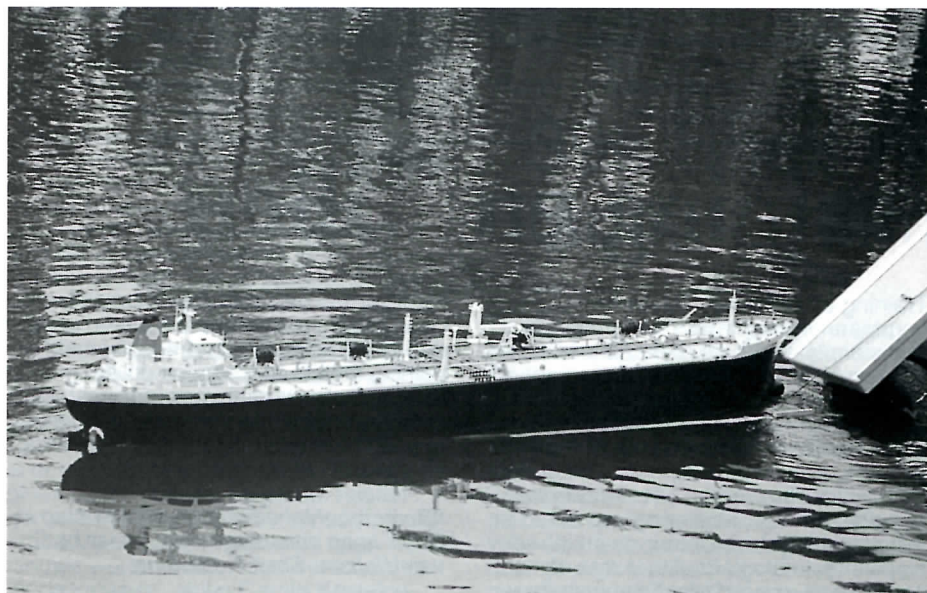


## Kerstboom

Ook het stuurhuis is volledig ingericht met kaartentafels, consols, radars en niet te vergeten het aanrechtje met gootsteentje waar uiteindelijk de onmisbare koffie werd gezet. Als er radar-displays in het stuurhuis staan, dan dus ook draaiende antennes. Ook de navigatie verlichting kan branden, samen met de kerstboom.

Na zo'n 1.000 uur gepruts werd het tijd voor de tewaterlating. Voor dit evenement had men een heel klein flesje van flinterdun glas laten maken. De zoon van kapitein Unger seinde de locale pers in en deze hebben de nodige aandacht aan het gebeuren besteed. Door weersomstandigheden moest helaas de tewaterlating twee keer worden geannuleerd, maar uiteindelijk was het op donderdag 9 juni dan zo ver. Het schip werd gedoopt door de echtgenote van de kapitein.

De champagne kon worden rondgedeeld samen met de meegebrachte hapjes. Ze lag er mooi bij en na het ballasten kon de proefvaart aanvangen. Alles verliep aanvankelijk prima en het was een prachtig gezicht. Onder de



Niso te water

BRABANTS NIEUWSBLAD

Het begon allemaal geweldig, maar na zo'n twintig meter gevaren te hebben lag de Niso er stuurloos bij in de vijver van Bosbad Hoeven.

Foto Corné Sparidaens

Van onze correspondent

**HOEVEN** - „Ik doop u Niso, en wens u een behouden vaart.“ Het luttele centimeters metende flesje prik stootte bij de eerste poging kapot tegen de romp van het schip. Kapitein Herman Unger uit Etten-Leur heeft gisteravond na duizend werkuren 'zijn' Niso te water gelaten in de vijver van Bosbad Hoeven.

Zestien jaar lang voer de gepensioneerde kapitein op

de echte Niso, de tanker waarvan hij nu een exacte replica heeft gemaakt op de schaal 1:100. De stootkussens langs zij, de hijskranen, de commandobrug, allemaal op Maduro-dam-maat maar waarheidsgetrouw weergegeven. En dat allemaal op 2,67, de lengte van de mini-Niso.

De oever van de vijver was nogal steil voor deze bijzondere tewaterlating. De beste stuurliu stonden zoals gewoonlijk aan wal. „Herman, heb je de stop

er wel in“, riep een grappenmaker seconden voor de tanker het water raakte. Het verliep echter allemaal perfect. De trotse kapitein manoeuvreerde het model handig door het water met de afstandsbesturing.

Tot de boot zo'n twintig meter gevaren had. Toen bleek de Niso plots een onbestuurbare tanker. Maar ook dat probleem was zo verholpen, want de kapitein had er zelfs aan gedacht om een sleepboot mee te nemen.

belangstellenden waren nog twee ex-opvarenden van de 'Niso', de radio-officier Bram Boutkan en hoofdvoeding Piet Bergmans. Jaap de Ruiter van de voormalige technische dienst van STBV was ook van de partij. Joop en Willy Elias waren helaas verhinderd.

## Breakdown

Bij iedere proefvaart gaat er wel eens iets mis, dus ook hier. Een draadje van de vaartregelaar schoot los en daar lag de Niso midden in de plas. Gelukkig had kapitein Unger de 'Zwarte-zee' bij zich en deze sleepboot haalde de Niso aan de kant. Na een snelle reparatie werd de proefvaart vervolgd. Net voordat een nieuwe regenbui het feest wilde verstoren was alles reeds ten einde en lag de Niso weer in haar kist op de imperiaal van de auto. In het clubgebouw werd nog wat nagepraat en kon deze succesvolle avond worden afgesloten.

# Maan in de reclame

**Juli 1969 kende eigenlijk maar één echte maandag en die viel op de 20-ste dag van die maand. De dag waarop Neil Armstrong de eerste menselijke voetafdruk in het maanstof maakte. Trouwe Shell-klanten wisten precies waar die stap werd gezet. Enkele dagen daarvoor hadden zij een maankaart met daarop de voorspelde ladingsplaats cadeau gekregen bij hun tankstation. De maan is inmiddels een kwart eeuw 'in de reclame'.**

Er is geen hemellichaam dat meer van invloed op ons aardlingen is dan de maan. Deze satelliet van de aarde heeft sinds mensenheugenis een spilfunctie in onze tijdmeting, was eeuwenlang onderwerp van de wildste fantasieën en speelt nog altijd de hoofdrol in menig spreekwoord. Geen wonder dat de eerste stappen van Neil Armstrong op het stoffige oppervlak van de maan met grote belangstelling werden gevolgd.

Ook in ons land zat menig gezin aan de beeldbuis gekluisterd. Velen met op schoot een gedetailleerde kaart van het maanoppervlak. Daar op aangegeven de landingsplaatsen van eerdere onbemande maansondes en natuurlijk de plaats waarop de Apollo 11 haar capsule, de 'Eagle' zou neerzetten. Verder vermeldde de kaart namen als Mare Tranquillitatis, Mare Serenitatis, Mare Vaporum, Mare Imbrium en Mare Nubium. Namen die de donkere vlekken op de maanbodem kregen toebedeeld na

## sterke groei olieproductie

In het eerste kwartaal van dit jaar is de Nederlandse produktie van ruwe olie fors gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor. Oorzaak is de start van de produktie in 1993 van twee velden op de Noordzee, het F3-veld van NAM en 'Horizon' (P9) van Unocal, gelegen ten westen van IJmuiden.

Door deze twee nieuwe velden schoot de produktie in de eerste drie maanden van dit jaar omhoog naar 1.048.000 m<sup>3</sup> ruwe olie tegen 704.000 m<sup>3</sup> een jaar daarvoor. Van de 1994-produktie kwam 719.000 m<sup>3</sup> van velden op de Noordzee.

In het eerste kwartaal van dit jaar bedroeg de Nederlandse aardgasproduktie 28,3 miljard m<sup>3</sup>, 0,3 miljard minder dan in 1993.



Foto: De Jong en Van Es  
Bob Davidson en de munten uit het Ruimte-avontuur.

observaties door de eerste telescopen. De waarnemers in de 17de eeuw zagen hierin het bewijs voor de aanwezigheid van water. Om die reden worden deze gebieden nog altijd aangeduid als maanzeeën.

De kaart werd vanaf woensdag 16 juli, de dag waarop Neil Armstrong en zijn collega-astronauten Buzz Aldrin en Michael Collins van de aarde vertrokken, gratis verstrekt aan bezoekers van Shell stations overal in Nederland. De zeer nauwkeurige kaart werd gemaakt aan de hand van door NASA beschikbaar gestelde maanfoto's. Zo'n 600.000 exemplaren vonden hun weg naar de klant. Het was het begin van een serie reclame-uitingen met de maan als centraal gegeven. In november van hetzelfde jaar was Shell NASA een slag voor met de lancering van een eigen maanraket. Een week voor het vertrek van de Apollo 12, was dit 135 cm lange opblaasbare projectiel op alle pompstations te koop. Correct gelanceerd kon het zweefvluchten van vele tientallen meters maken.

## Ruimte-avontuur

Toppunt van 'maangekte' vormden de maanmunten die vanaf 1970 bij 20 liter benzine of 2 liter Shellina premix cadeau werden gedaan. Een verzameling van twintig munten, refererend aan hoogtepunten uit de geschiedenis van de lucht- en ruimtevaart. Op de

bijbehorende verzamelkaart werd elk van die hoogtepunten nader omschreven.

'Niet aan te slepen', vertelde Bob Davidson, een van de initiatiefnemers van deze campagne, over de populariteit van de munten. 'Voor de Nederlandse markt werden er aanvankelijk 17 miljoen geslagen, maar al snel moesten er nog eens 4 miljoen worden bijbesteld'. Zowat 25 jaar later denkt Davidson nog steeds met plezier terug aan het 'ruimte-avontuur', zoals de spandoeken bij de deelnemende stations meldde. De vraag naar de munten was zo groot, dat sommige van deze stations zelfs ruilbeurzen voor de klanten organiseerden.

'Interessant is ook het feit dat dit een van de eerste Europese salespromotion akties is geweest. In de verzameling van twintig munten wilde natuurlijk elk deelnemende land iets van de eigen nationale geschiedenis terugvinden. En dat viel nog lang niet mee', weet Davidson zich te herinneren. Tijdens een grote vergadering in Den Haag bracht bijvoorbeeld Griekenland de legende van Icarus als onderwerp ter tafel. Anderen vonden dat een slecht voorstel omdat dit een mythologisch iuguur betrof die het bovendien helemaal verkeerd aanpakte met zijn vleugels van veren en was. Vergelijkbare kritiek kwam er op de Italiaanse voordracht van Leonardo da Vinci. Hij zou de ontwikkeling van de luchtvaart zo'n honderd jaar op achterstand hebben gezet door het concept van bewegende vleugels aan te hangen. En als schokkend ervoer met name Engeland het Duitse voorstel om de V2-raket op een van de munten af te beelden. Toch lukte het uiteindelijk om alle Europese landen in het project te betrekken. Door deze internationale deelname konden de kosten acceptabel blijven, een dikke cent per munt.

Voor de enthousiaste verzamelaars liep die prijs echter al snel op. Binnen een half jaar na de actie werd op verzamelaarsbeurzen al 35 gulden voor een volle kaart betaald. Ook nu vormen de munten en de inmiddels een kwart eeuw oude maankaart gewilde collectors items.

# training en milieu

Training en het milieu zijn twee begrippen die centraal staan in de jongste uitgave uit de reeks 'Shell Briefing Note'. De hedendaagse milieuproblematiek is complex en raakt als zodanig de gehele samenleving. Shell beschouwt de zorg voor het milieu dan ook als een geïntegreerd onderdeel van de bedrijfsvoering. Een wezenlijke bijdrage aan de verbetering van het milieu wordt geleverd door de inzet van nieuwe technologieën. Maar met name ook door de specialistische kennis van

medewerkers via training en opleiding op hoog niveau te houden. En daarin wordt de HSE (health, safety & environment)-training steeds belangrijker. In de Briefing note wordt tevens ingegaan op andere vormen van voorlichting, zoals produktinformatie op labels of bijsluiters en speciale onderwijsprojecten.

*'Environmental education and training in Shell' is op aanvraag verkrijgbaar bij S. van Welzen, Shell Nederland.*

# vloeibaar goud stroomt

**'Vloeibaar goud'. Dat is de uitdagende kwalificatie van het totale Shell Helix motorolie-assortiment in de tweede televisiecommercial uit de themareeks 'Je komt vanzelf bij Shell', waarvoor dit keer niemand minder dan het wereldberoemde model Naomi Campbell is aangetrokken.**

In de opmerkelijke commercial, die vanaf 9 juli te zien is op de Nederlandse zenders en wat later ook op de netten van RTL, loopt er over de huid van



Naomi Campbell een straaltje olie dat uiteindelijk transformeert in gouden sporen die zich als sieraden om haar armen en handen vormen. Het optreden van het 24-jarige Engelse topmodel betekent een primeur voor de Nederlandse reclamewereld. Anders dan de meer doorsnee reclames voor motorolie is in dit concept elke vorm van technische informatie achterwege gelaten, waardoor de commercial een bijna cosmetische uitstraling heeft. Het effect van 'vloeibaar goud' wordt nog eens versterkt door de grotendeels zwart-witte uitvoering van de beelden. SNV's reclamemanager Carola Kesteloo is ingenomen met het resultaat. 'Doel van deze commercial is Shell te positioneren als de toonaangevende aanbieder van topkwaliteit smeermiddelen. Dat gebeurt nu op een heel creatieve aantrekkelijke wijze. Dat mag je best als marktleider'. De nieuwe commercial, waarvoor reeds belangstelling bestaat van buitenlandse Shell-vestigingen, is in de basis niet geschreven rondom het model Naomi Campbell. 'Toen het concept op tafel lag, is er gezocht naar een model. Naomi bleek beschikbaar en eigenlijk relatief gemakkelijk aan te trekken. Voornamelijk omdat zij ook altijd op zoek is naar nieuwe wegen buiten haar vertrouwde modellenwerk', aldus Carola Kesteloo.

Het achterwege laten van technische informatie noemt zij voor deze reclameuiting een bewuste keuze. 'Onderzoek heeft uitgewezen dat vijf tot tien procent van de automobilisten enige kennis heeft van motorolie. De rest vertrouwt op de garagehouder. Niet iedere automobilist zal zich aangesproken voelen door technische argumentatie voor motorolie. Daarom hebben we nu gekozen voor een andere ingang die meer is gericht op kwaliteit en vakmanschap van de merkpersoonlijkheid Shell'. En ze vervolgt: 'De aanwezigheid van Naomi heeft natuurlijk een toegevoegde waarde. Top-olie en een topmodel zijn samengevoegd in een artistiek geheel nieuwe en fraaie aanpak. In intrigerende beelden wordt vooral de rijkdom van de Helix-motorolie mooi in beeld gebracht. Motorolie heeft door kleur en viscositeit altijd iets rijks in zich. Dat is nu heel creatief uitgewerkt. Naomi Campbell neemt al jarenlang over heel de wereld een zeer vooraanstaande plaats in op de podia van internationale modehuizen en siert omslagen van

bladen als Vogue, Elle en Woman. De rol in de Helix-commercial bevat haar. 'Ik heb de opdracht geaccepteerd op basis van het concept. Dat ziet er visueel heel fraai uit, het effect van zwart-wit met goudkleurige olie als sieraden op de huid spreekt me aan', zegt ze desgevraagd. Ik vind het wel speciaal om hieraan mee te werken. Zoveel verzoeken voor commercials krijg ik bovendien niet'. Naomi Campbell wil méér dan alleen fotosessies of het wandelen op een plankier bij een modeshow. Zo komt begin volgende maand haar eerste boek uit, heeft ze inmiddels een cd volgezongen en haar opwachting gemaakt in de filmwereld. 'Hard werken, maar ik ontmoet voortdurend interessante mensen. Ik houd van de dingen die ik doe op dit moment', aldus Naomi Campbell, die volsterkt in haar element is voor de camera. 'Ik ben nog altijd verbaasd dat ze mij er destijds hebben uitgepikt en niet mijn vriendinnen met die mooie blonde haren en blauwe ogen'.

## Nieuw Nederlands boorbedrijf

**Het besluit van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) om niet langer zelf boringen uit te voeren en onder eigen beheer onderhoud aan bestaande putten te plegen (workover), heeft begin juni geresulteerd in de oprichting van het landboorbedrijf Deutag Nederland B.V.**

Het bedrijf is een dochtermaatschappij van Deutsche Tiefbohr AG (Deutag) en gevestigd in Assen. De 155 personeelsleden die voorheen in deze disciplines voor NAM werkzaam waren, krijgen de gelegenheid bij het nieuwe boorbedrijf in dienst te treden. Ook het boor- en workovermaterieel van NAM werd per 1 juni door Deutag Nederland overgenomen.

Het bedrijf zal optreden als booraannemer en het management voeren over een samenwerkingsverband van NAM, Dowell Schlumberger, Baker Hughes Intec, British Plaster Board en Deutag Nederland, onder de naam Pro-Star. Pro-Star gaat het boor- en onderhoudswerk voor de NAM verrichten op basis van het 'benchmark-principe'. Dit houdt in dat de overeenkomst wordt voortgezet zolang het bedrijf aantoonde de laagste kosten te realiseren. Om dit te bereiken zal Pro-Star onder andere gebruik maken van de nieuwste boortechnologie. Zo heeft Pro-Star opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een volledig nieuwe boortoren, de Pro-Star 2000, die in staat moet zijn tegen aanzienlijk lagere kosten putten te boren. Nieuwe technieken moeten resulteren in kortere boortijden, kleinere verbuizing in putten, betere mogelijkheden voor schuin en horizontaal boren en het sneller verplaatsen van de boortorens. Dit alles onder behoud van de strikte eisen en normen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu.

## 39e Shell World-wide Golftournament

De deelname van Shell golfspelers in Nederland aan het 39e Shell World-wide Golftournament zal dit jaar plaatsvinden op vrijdag 23 september op Golfclub Broekpolder te Vlaardingen en op vrijdag 16 september op Golfclub de Gelpenberg te Zweelo. Zoals gebruikelijk zullen de scores van de beste speler en speelster meetellen voor de internationale uitslagen, welke door de organisatie in Londen worden gecoördineerd. Bent U lid van een

officieel erkende golfclub, heeft U een officiële handicap en bent U employe of gepensioneerde van een van de tot de Shell Groep behorende maatschappijen en wilt U ook een meedoen? Neem dan contact op met mevrouw A. Klop-Steenweg, SNV Rotterdam, tel.: 010 - 4696617.

Diegenen die al eerder meegespeeld hebben, ontvangen automatisch een uitnodiging.

# Nieuwe gezichten bij STBV



**Juan Blankenburgh**  
29 jaar  
ex-Delfzijl

*'Na stage bij Shell Tankers te hebben gelopen op de Tagelus (1985) en Fossarina (1988) heb ik bij verschillende*

*maatschappijen gevaren. Uiteindelijk ben ik bij Wijsmuller blijven hangen en heb daar de laatste drie jaar met veel plezier gevaren. Een drastische koerswijziging van Wijsmuller was voor mij aanleiding eveneens van koers te veranderen, de andere kant op. Gezien de zeer positieve ervaringen uit het verleden, was STBV een voor de hand liggende keus. Ik hoop hier een goede tijd te hebben. Thuis gaat de tijd op aan het onderhouden van de contacten in de vriendenkring, motorrijden, electronica, lezen en zwemmen'.*

**J. Blankenburgh**  
MO3  
ms Stellata



**Robert Vlaardingerbroek**  
27 jaar  
ex-Vlissingen

*'Hallo, mag ik mij even voorstellen. Mijn naam is Robert Vlaardingerbroek. Na het behalen van*

*mijn Mavo-diploma heb ik een tijdje als matroos gevaren. Hierna ben ik naar het Maritiem Instituut 'De Ruyter' gegaan alwaar ik via het MBO naar de HBO ben gegaan. Mijn stage heb ik met veel plezier doorgebracht op de Etrema. In mijn vrije tijd ben ik als instructeur werkzaam bij het trainingscentrum van de Brandweer in Vlissingen of ben ik aan het klussen in of om mijn huis'.*

**R.J. Vlaardingerbroek**  
MO4  
ms Entalina



**Roland Schuring**  
23 jaar  
ex-Terschelling

*'Van jongs af aan oefende het water een grote aantrekkingskracht op mij uit. Op vele manieren bespeelde ik*

*met groot plezier haar elementen;*

*zeilend, surfend, kanoënd of duikend. Naarmate het Havo-examen naderde groeide mijn belangstelling voor de zeevaart, het ruime water. Een opleiding tot maritiem officier aan het Maritiem Instituut 'Willem Barentsz' te Terschelling leek mij een goede keuze. Het stagejaar werd volbracht bij Nedlloyd Lijnen. In 1993 behaalde ik het diploma maritiem officier in de werktuigkundige richting. Het afgelopen jaar heb ik me gespecialiseerd in de nautische bekwaamheid en tevens verscheidene certificaten erbij gehaald. Momenteel maak ik mijn eerste reis als maritiem officier op de 'Solaris'. Een nieuw leerzaam tijdperk is aangebroken'.*

**R.R.A. Schuring**  
MO4  
ms Solaris



**Pieter-Bas Schoe**  
23 jaar  
ex-Vlissingen

*'Hallo, mijn naam is Pieter-Bas Schoe. Ik ben geboren in Nijmegen en woon momenteel in de buurt van Breda.*

*In Breda heb ik ook de middelbare school HAVO en VWO gevolgd. Vervolgens ben ik in Vlissingen terecht gekomen op het Maritiem Instituut 'De Ruyter', waar ik vier jaar met plezier heb gestudeerd. Mijn stage periode aan*

*boord van de Naticina is mij zo goed bevallen dat ik graag weer terug kom bij Shell Tankers. Naast mijn studie (en vanaf nu dus werk) vul ik mijn tijd graag met motorrijden, duiken, bergbeklimmen en nog veel meer. Verder hou ik van lekker eten en koken'.*

**P.B. Schoe**  
MO4  
ms Shelltrans



**Henk-Geert Veneberg**  
22 jaar  
ex-Amsterdam

*'Ik ben in Wormer geboren en dit dorp is nog steeds mijn thuis. Na het met succes volgen van de*

*VWO-opleiding op het St. Michaël College in Zaandam, ben ik op de Hogere Zeevaartschool Amsterdam maritiem officier geworden. Mijn stagetijd heb ik bij Mammoet doorgebracht. Verder ben ik één reis ALS 3e werktuigkundige bij Kahn Scheepvaart geweest. Mijn vrije tijd gaat op aan scouting, zeilen, hardlopen en klusjes in huis'.*

**H.G. Veneberg**  
MO4  
ms Stellata

## Aktie met de Postbank

**Fikse kortingen op aantrekkelijke artikelen. Dat is de kern van de actie die Shell met de Postbank in de maanden juni, juli en augustus organiseert.**

De actie is in eerste instantie gericht op de circa 550.000 kaarthouders van de Postbank die elke maand een aanbieding uit het spaarmagazine van Shell thuisgestuurd krijgen. Voor de maand juni was dat een strandlaken dat normaal f 55,- kost, maar nu voor f 19,95 over de toonbank ging, mits met de Postbankkaart betaald.

In het tweede deel van de actie krijgen Postbank-relaties die in een maand minimaal twee keer met hun credit card een betaling hebben verricht, een folder toegestuurd met zomeraanbiedingen, opnieuw uit het Shell-spaarmagazine.

Via de winkels en het verzendhuis van Vespro kunnen zij overwegend zomerartikelen bestellen (onder andere luchtbed, reisstrijkijzer, verrekijker, slaapzak, wereldontvanger). Voorwaarde daarbij is dat wordt betaald met 1 volle Shell-spaarkaart en de rest met alweer de Postbank-kaart. De korting op dit assortiment bedraagt maar liefst 50 procent.

De Postbank heeft het grootste aantal credit card-houders in Nederland. 'Via deze actie bereiken wij dus enorm veel mensen, die lang niet allemaal Shell-klant zullen zijn', aldus SNV-salespromotor Aad Slager. 'Die worden nu in de gelegenheid gesteld kennis te maken met onze stations en producten, op een zeer aantrekkelijke wijze. Het is vorm van joint promotion zoals ook in onze actie



# Pensioen- en Spaarfondsenwet gewijzigd

Met ingang van 8 juli j.l. is de Pensioen- en Spaarfondsenwet (PSW) gewijzigd. Dit is de belangrijkste wet op het gebied van regelgeving rond pensioenvoorzieningen. De wetwijziging heeft betrekking op een aantal zaken en heeft ook gevolgen voor het reglement van het Shell Pensioenfonds. De belangrijkste wijzigingen zullen wij hieronder toelichten.

### Afkopen van pensioenrechten is verboden

Door de wijziging is nu elke vorm van afkoop van pensioenrecht verboden. Dit geldt ook voor de in het reglement opgenomen mogelijkheid voor fondsleden om 25 procent van het pensioen af te kopen. Deze vorm van afkoop, die in Shell bekend staat als 'commuteren', diende binnen zes maanden na pensionering van het fonds lid plaats te vinden. Artikel 42 van het Reglement zal als gevolg van het bovenstaande worden gewijzigd.

Afkopen van pensioenrecht is onder de nieuwe wetgeving nog slechts mogelijk:

- bij emigratie, indien het toegekende pensioen lager is dan f 1.200,- per jaar;
- indien geen sprake is van emigratie, wanneer het pensioen bij ingang lager is dan f 600,-.

Deze grensbedragen worden door de overheid jaarlijks aangepast.

### Wettelijk recht op waardeoverdracht

Waardeoverdracht wil zeggen dat, bij verandering van werkgever, de werknemer de waarde van de opgebouwde pensioenrechten meeneemt van de pensioenuitvoerder van de oude werkgever naar de pensioenuitvoerder van de nieuwe werkgever. Dit om pensioenbreuk te voorkomen. Tot 8 juli was overdracht van pensioenrecht alleen mogelijk met goedkeuring van de oude pensioenuitvoerder en de nieuwe werkgever. In de meeste gevallen bestond dit recht alleen wanneer de pensioenuitvoerders waren aangesloten in zogenaamde circuits van waardeoverdracht. Hiervan zijn de bekendste het zogenaamde 'SDS-circuit' (waaronder het Shell Pensioenfonds) en het 'SDL-circuit' (waaronder bijvoorbeeld het pensioenfonds voor de metaal). Het Shell Pensioenfonds werkt reeds jaren mee aan verzoeken om waardeoverdracht.

Onder de nieuwe wetgeving is de werkgever verplicht mee te werken aan waardeoverdracht als de werknemer daarom verzoekt. Uitzondering hierop is dat deze verplichting niet geldt bij collectieve overgangen van werknemers naar een ander bedrijf (bijvoorbeeld bij reorganisaties en bedrijfsafsplittings).

Het recht op waardeoverdracht geldt niet met terugwerkende kracht. Dit betekent dat er geen verplichting is voor pensioenuitvoerders om mee te werken aan waardeoverdracht indien de wisseling van werkgever heeft plaatsgevonden vóór 8 juli 1994.

Het verzoek om waarde over te dragen moet door de werknemer gedaan worden bij de nieuwe pensioenuitvoerder, binnen twee maanden na aanvang van de deelname aan de nieuwe pensioenregeling.

### Andere gevolgen van de wetwijziging

De hiervoor toegelichte punten zijn voor het Shell Pensioenfonds de belangrijkste gevolgen van de wijziging van de Pensioen- en Spaarfondsenwet. Daarnaast zijn er een aantal zaken die een minder grote invloed hebben op het Fonds. Wij gaan hier kort op in.

#### Deeltijdwerkers:

Het is voor pensioenfondsen verboden om deeltijdwerkers uit te sluiten van deelname in de pensioenregeling. Daarnaast moet een proportioneel pensioen worden toegekend op basis van het voltijdsalaris en niet meer, zoals bij een aantal pensioenuitvoerders nog gebeurde, op basis van het deeltijdsalaris. Ons pensioenreglement kende geen uitsluiting van deeltijdwerkers en ook de correcte wijze van pensioenberekening wordt reeds gebruikt. Deze wijziging van de PSW heeft wat dit betreft dan ook geen gevolgen voor het reglement.

#### Partnerpensioen:

Indien een partnerpensioen wordt toegekend, valt dit nu onder de bescherming van de PSW, hetgeen onder meer inhoudt dat de financiering ervan moet voldoen aan de eisen van de PSW. Bij het Shell Pensioenfonds is met ingang van 1 maart 1994 een partnerpensioenregeling ingevoerd.

#### Informatieplicht:

Pensioenuitvoerders zijn verplicht informatie te verstrekken aan de fondsleden. Hierbij gaat het om jaarlijkse informatie aan de deelnemers ten aanzien van de hoogte van het te bereiken pensioen, het in bezit stellen van statuten en reglementen van het fonds plus een leesbare versie daarvan en de plicht van de pensioenuitvoerder om deelnemers en gewezen deelnemers - indien zij daarom verzoeken - op de hoogte te stellen van het opgebouwde pensioen. De informatievoorziening van het Shell Pensioenfonds voldoet ruim aan de eisen van de gewijzigde PSW.

# Geluk bij een ongeluk

## Reparatie Sidelia maakt bezoek van zeevaartscholen mogelijk

Door een noodzakelijke reparatie, die geen uitstel verkreeg, zou de Sidelia een dag of vijf bij Wilton Feijenoord in Schiedam langs een reparatiesteiger liggen.

Indachtig wat een zelfde situatie in 1991 mogelijk maakte, namelijk het bezoek van studenten van zeevaartscholen aan een tanker, werd hierop snel geanticipeerd door Rob Wijmer, onze

PR-man, om wederom zo iets te regelen. Na verkregen medewerking van Wilton Feijenoord, ISO in Londen en niet in de laatste plaats van gezagvoerder L. Veer en zijn bemanning, werd contact opgenomen met de zeevaartschool Willem Barentz op Terschelling. Daar werd enthousiast gereageerd; het aantal aanmeldingen overtrof alle verwachtingen. Helaas kon aan maar 35 studenten de gelegenheid tot een bezoek worden geboden. Nu kon men aan de slag om alles te organiseren. De scholieren zouden met de trein op Rotterdam CS aankomen.

Voor verder vervoer moest dus worden zorggedragen. Lunchpakketten zouden ook nooit weg zijn. Om de bemanning zo weinig mogelijk te belasten, zou het makkelijk zijn als er enkele officieren mee zouden gaan voor de rondleidingen. En dan ter afsluiting een drankje en een maaltijd. Het werd allemaal prima geregeld.

Op 10 juni j.l. was het dan zover. Om 13.00 uur stond er een bus gereed bij het Centraal Station. Coen v.d. Molen, Johan Geuze en ondergetekende waren bereid gevonden de leerlingen en een van hun

leraren te begeleiden. Bij de poort van de werf werden veiligheidshelmen ter beschikking gesteld en werden de uitstekend verzorgde lunchpakketten ingeladen.

Aan boord heette gezagvoerder L. Veer iedereen van harte welkom en lichtte de veiligheidsvoorschriften aan boord toe. Hierna kreeg men de gelegenheid de lunchpakketten naar waarde te schatten, waarbij de Indonesische stewards iedereen waar nodig van koffie of thee voorzagen.

Tijdens de lunch werden er 3 groepen gevormd, die volgens een door gezagvoerder Veer opgesteld schema, in 3 keer 50 minuten met 3 aspecten van een tanker zouden kennismaken: de navigatie (brug/accommodatie), de ladingbehandeling (dek/controlekamer) en de techniek (machinekamer). Om 17.00 uur was iedereen weer terug



in de bar c.q. salon, vermoeid van het trappen klimmen en rondlopen, maar zeker onder de indruk van wat men gezien en gehoord had. Een koel drankje ging er dan ook wel in.

Toen om kwart voor 6 gezagvoerder Veer aankondigde dat de lopende Indonesische maaltijd gereed stond was de vermoeidheid gauw over. De nasi met

sateh, sambal boontjes, kip boemboe bali en andere exotische gerechten lieten zich goed smaken. Heca Syahrudin Ujang en zijn mensen hadden eer van hun werk.

Voltaan werd afscheid genomen van gezagvoerder Veer en zijn mensen na hem bedankt te hebben voor zijn gastvrije ontvangst en zijn welwillende medewerking bij het organiseren van een in alle opzichten geslaagde middag. Na nog een groepsfoto bij de achtersteven van de Sidelia, stapte de bezoekers in de bus en keerden huiswaarts, een hoop indrukken rijker. Wie weet, zien we enkelen van hen nog wel eens terug.

Nogmaals dank aan de organisators, de begeleiders, maar vooral aan kapitein Veer en zijn mensen, banjak terimah kassi.  
**Nico van der Palen**

# de vliegende hollander

## Een interactieve reis door de wereld van de Verenigde Oostindische Compagnie

Wederom zal het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam een primeur hebben bij de toepassing van moderne technieken op het gebied van het toegankelijk maken van de collectie voor het publiek. Kwam het museum bij de opening van zijn nieuwe gebouw in 1986 als eerste museum in West-Europa met een beeldplaat, nu zal het Maritiem Museum Rotterdam de markt opgaan met 'De Vliegende Hollander', een interactieve CD ofwel CD-i over de tijd van de Verenigde Oostindische Compagnie. Nooit eerder zijn zoveel historische en unieke documenten over deze periode op één medium bijeengebracht.

In de herfst van 1991 begon het museum aan een avontuur: het maken van een elektronische, impressionistische tentoonstelling over de vaart naar en in Azië van de Nederlandse Oostindische Compagnie (VOC) in de achttiende eeuw. Die tentoonstelling kreeg een tot op dit moment ongewone vorm: een CD met extraatje: een schijfje met plaatjes, vertelstemmen en muziek, waarover de gebruiker zelfstandig zijn weg moet zoeken. Zo'n schijfje noemt met een CD-i, waarbij de 'i' staat voor interactief. De tentoonstelling is gewoon thuis te bekijken, voor de beeldbuis - na aankoop van het CD-i-tje plus de bijbehorende afspeelapparatuur, dat wél.

## spelenderwijs leren

Er waren een paar partners in het avontuur. Het ministerie van WVC als leverancier van een subsidie ter ondersteuning van een binnen de Nederlandse museumwereld als nieuw te betitelen activiteit. Wigant Interactive Media in Willemstad als producent, ervaren in het redigeren en programmeren van deze nieuwe informatiedragers op velerlei terreinen. Philips Interactive Media (PIME) als

uitgever, bezig met pogingen om het nieuwe product CD-i en plekje op de consumentenmarkt te geven. En natuurlijk het museum, bedenker van het onderwerp voor de CD-i en leverancier van het illustratiemateriaal daarvoor, allemaal afkomstig uit de eigen collectie, plus de bijbehorende verhalen. Vol goede moed togen Pier Tholen (Wigant) als regisseur en de programmeurs begin 1992 aan het werk -



niet écht vermoedend tegen welke berg van vooral technische problemen zij in de loop van het proces zouden aanlopen. Die lijken nu allemaal te zijn overwonnen. De gebruikssnelheid van het schijfje is tot het maximum haalbare opgevoerd. Bijna alle uitgezochte plaatjes en teksten staan erop.

Wat koopt degene die deze CD-i aanschaft? Een plastic schijfje gevuld met een mix van cultuur en avontuur. Veel wetenswaardigs, geïllustreerd in kleur en zwart-wit, over het reizen met een oostindiëvaarder naar Azië vanuit Rotterdam in de achttiende eeuw en over een aantal plaatsen in het Verre Oosten, waar de VOC de scepter zwaaide. Puur (maritime) cultuur. Het avontuur is te vinden in de controlekamer, één van ruimtes aan boord van de fantasie-onderzeeër,

waarmee de gebruiker van de CD-i de reis maakt. Daar kan hij de Vliegende Hollander helpen de zes stenen terug te vinden, waarmee die het dobbelspel met de duivel kan winnen en diens macht over hem breken; de gebruiker moet daarvoor een zestal plaatsen langs de VOC-route naar Indië herkennen door de periscope aan boord van de onderzeeër te gebruiken, en hij moet een groot aantal op de zeebodem rondzwervende voorwerpen (waaronder dobbelstenen) proberen te vinden en te herkennen en zo punten verzamelen.

In een andere ruimte, de studeerkamer, kan hij van alles te weten komen over de route naar de Oost, over aanloophavens voor VOC-schepen als Kaap de Goede Hoop, over navigatie, over scheepsbouw, over Batavia en over gebieden als Ceylon, Deshima en de Molukken, waarmee de VOC vanuit Batavia handel dreef.

Net als een gewone CD is ook de CD-i verpakt in het bekende vierkante doosje met een kleurige cover plus een boekje. Daarin vindt U onder andere een opgave van de gebruikte bronnen, die U vertelt hoeveel (onbekende) illustraties er voor deze CD-i zijn gehaald uit de vele vóór 1800 gedrukte boeken in de museumbibliotheek.

## Oproep reünie

De heer Kater uit Den Helder vraagt zich af of er belangstelling bestaat om medio volgend jaar een reünie te houden in het midden des lands voor gepensioneerde STBV scheepsgezellen en civiele dienst personeel. Hij heeft vroeger zelf gevaren op de Macoma, Dione, Diloma en Kermia. Degenen die belangstelling hebben kunnen hem schriftelijk of telefonisch benaderen.

E. Kater  
Zuiderzeestraat 90  
1784 CM Den Helder  
Tel.: 02230 - 36960

# OR VERSLAG

*Verslag van de OR/OV-  
vergaderingen van 26 en 27  
mei 1994.*

*Aanwezig waren:*

## Groep A

*Fred Boot  
Bart Broekhuijsen  
Dolf Mittelmeijer  
Nico van der Palen  
Willem Pols  
Chris Slieker  
Jan Herman van Zanden*

## Groep B

*Hans Orie*

## Groep C

*Jan van Overbeek*

Overleg werd gevoerd met Joop Elias (DF) en Rob Wijmer (DFA). Commissaris J.J. Slechte (SN-PD) woonde de overlegvergadering bij. Jeanne Dumoulin verzorgde de notulering van de overlegvergadering.

Agendapunten waren naast de vaste punten (mededelingen bestuurder, HSEQ en STBV-organisatie) onder andere het Verslag STBV over 1993, het Sociaal Jaarverslag 1993 van STBV en de resultaten over het eerste kwartaal 1994 en als extra punt werd toegevoegd de behandeling van de adviesaanvraag met betrekking tot de voorgenomen aankoop van de Shelltrans. Het quorum was aanwezig.

## Mededelingen bestuurder

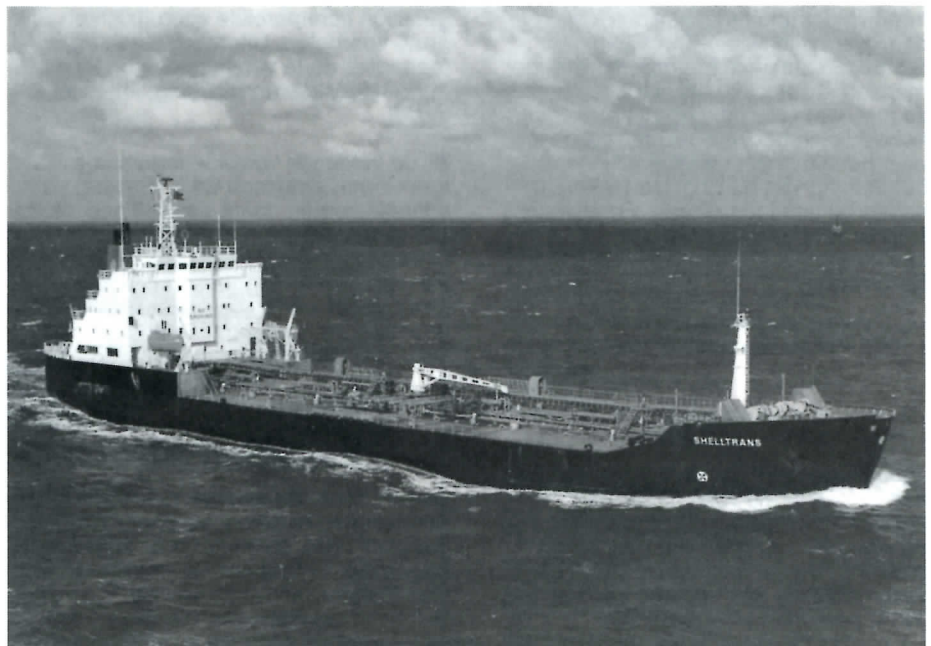
### LNG:

Recentelijk is er een gesprek geweest met B. McIntyre (ISO/1). Er is een programma opgesteld voor het gaan bemannen van het eerste LNG-schip door Nederlandse en Indonesische zeevarenden. De bedoeling is om de Nigeria-LNG-schepen door STBV te laten bemannen. Om over de daarvoor benodigde certificaten te beschikken zijn de cursussen hiervoor al gestart en varen er ook al vier MO's boven de

sterkte mee op gastankers ter behaling van hun vaartijd. In juli worden zij afgelost door een nieuwe groep van vier en na verlof zullen zij hun vaartijd gaan volmaken, waarna ze zelfstandig dienst zullen gaan doen op gasschepen. Met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden kunnen op dit moment drie 'knelpunten' worden aangegeven:

- Bij de Engelsen mag de echtgenote meevaren, maar volledig op eigen kosten.
- De Engelsen hebben een vaste overwerkvergoeding.
- Bij vluchten, die langer dan 12 uur duren, vliegen de Engelse gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige business-class.

Het opleiden van twee gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen wordt nog nader uitgewerkt, maar we hopen hiermee in juli van start te gaan. We liggen een jaar voor op het destijds opgestelde schema.



### CAO:

Er hebben inmiddels vier gesprekken plaatsgevonden, waarbij geen controversies zijn geweest. Toch is er nog geen nieuwe CAO. Er is overeenstemming over het loonkostenpakket: geen prijscompensatie, geen verandering in de verlofaanspraken en de gageschalen. Geen overeenstemming is er over de boete-clausule bij overschrijding van de dienstperiode. De meeste zeevarenden hebben een voorkeur uitgesproken voor contracten van 3 $\frac{1}{2}$  maand (en niet 3 maanden aan het eind van dit jaar).

Ons voorstel is om dat te honoreren en de boete-clausule er als volgt te laten uitzien: bij een overschrijding van twee weken en één dag na een contractduur van 3 $\frac{1}{2}$  maand: 1 extra verlofdag; bij een overschrijding van drie weken en één dag: 2 extra verlofdagen; bij overschrijding van 4 weken en één dag (en verder): 3 extra verlofdagen. De FWZ wil bij een overschrijding van twee weken en één dag al direct 2 extra verlofdagen (en voor de rest hetzelfde). De FWZ zal een en ander voorleggen aan haar leden tijdens een vergadering op 4 juli. STBV is voornemens een brief naar alle officieren te sturen met daarin de stand van zaken. De bestuurder hoopt dat onze FWZ-leden zo veel mogelijk de ledenvergadering zullen bijwonen.

Vanuit de OR wordt opgemerkt dat het onderwerp 'spaarloonregeling' nog onduidelijk is en dat er in de brief met voorstellen geen nadere uitleg stond. De bestuurder antwoordt dat STBV bereid is deel te nemen aan een spaarloonregeling, maar dat de details

### Adviesaanvraag voor aankoop Shelltrans

hiervan nog niet zijn besproken; zover zijn we nog niet.

### Alcohol en drugs:

Zoals bekend is er de zogenaamde Exxon-clausule, die men dient te ondertekenen bij verchartering aan Exxon. Er bestaat dan de mogelijkheid van onaangekondigde controle op

### Vlootplan:

In een eerder stadium (CDA-vergadering en discussiegroep) zijn hier al mededelingen over gedaan. Waarschijnlijk gaat STBV ook één of meerdere van de andere H-schepen bemannen en ook één van de nieuwe VLCC's (Macoma). Dit zou betekenen dat we 16 tot 17 schepen blijven bemannen. Benadrukt wordt dat een en ander nog niet vast staat.

alcoholgebruik door middel van testen met blaasapparatuur. Tot voor kort ondertekende SIS deze clausule niet en dat betekende economische schade (geen charters voor Exxon). Nadat desgevraagd 80 tot 85 % van de opvarenden van de VLCC's te kennen had gegeven hiertegen geen bezwaar te hebben is SIS ertoe overgegaan voor deze VLCC's de Exxon-clausule te ondertekenen indien de schepen aan Exxon worden vercharterd. Hetzelfde gaat waarschijnlijk op korte termijn spelen voor de Shelltrans, waar SUKO ook deze clausule ondertekend wil zien. STBV is voornemens dat te doen. Met de mensen die voor de Shelltrans worden genomineerd zal hierover worden gesproken.

#### Indonesische Junior Officieren:

Begin dit jaar hadden we nog vier schepen met IJO's varen. Het is niet de bedoeling, dat de IJO's van de Erinna en Etrema worden herplaatst. Wanneer de beide andere E-schepen ook verdwijnen is dat het einde van het varen met IJO's. De Sunetta zal zo lang nog als opleidingsschip fungeren.

Onlangs zijn de **rankingformulieren** verzonden. De bestuurder gaat er vanuit dat een ieder die daarvoor in aanmerking komt de ranking procedure uitvoert. In juli/augustus zullen de resultaten worden besproken door DF, DFP, DFP/1 en ISO/3. De ranking van de gezagvoerders stond gepland voor 10 juni. Hierbij was Leo de Winter (ISO/3) aanwezig.

#### Hovo's/Heca's:

DGSM heeft toestemming verleent dat op Nederlandse vlag schepen met Heca's gevaren mag worden, mits die in het bezit zijn van een vakdiploma. STBV heeft voldoende Indonesische koks, die daarover beschikken. Cees van Schuppen zal gaan beoordelen of deze mensen in staat zijn als Heca te varen en zo niet, wat voor training zij dan nodig hebben. Zijn bevindingen zijn tot nu toe over het algemeen positief. De beheersing van de Engelse taal staat echter op een laag niveau. Een cursus Engels voor de Indonesische opvarenden is inmiddels gestart in Barombong.

## STBV-organisatie/ herstructurering

Joop Elias meldt dat de huidige situatie aan de wal er als volgt uitziet: We hebben 161/2 personen (= manjaren) op de werkplek en lopen wat voor op de planning. De verwachting is dat in de walorganisatie aan het eind van het jaar 151/2 personen werkzaam zijn.

Rob Wijmer deelt mee dat van de oorspronkelijke vier personen in outplacement inmiddels één persoon een andere functie heeft en dat voor een tweede kandidaat de vooruitzichten op een nieuwe baan gunstig zijn. Voor de anderen (waarvan één een halve baan behoudt, dus in feite nog 1 1/2 persoon in outplacement) zijn de vooruitzichten vooralsnog minder concreet.

Nico van der Palen meldt dat er een misvatting bestaat over de communicatie

van Instone Aviation met het thuisfront. Met name het niet beheersen van de Engelse taal zou problemen kunnen geven. Joop Elias antwoordt hierop, dat Instone een overeenkomst heeft met Dirkzwager voor het doorgeven van de vluchtgegevens e.d. aan de familieleden. Verder benadrukt hij nogmaals, dat er contractuele afspraken zijn gemaakt ten aanzien van het feit dat Instone beschikt over persoonlijke gegevens (zoals adressen en telefoonnummers) van onze opvarenden die misbruik hiervan uitsluiten.

De voorzitter van de OR deelt mee, dat de OR bereid is mee te werken aan een constructie om de workload in verband met de notulering te verlagen. Notulering dient wel te geschieden door iemand van buiten de OR, om optimale deelneming aan de vergadering te garanderen.

## Adviesaanvraag Shelltrans

Dit is een toegevoegd agendapunt. Ter verduidelijking van de adviesaanvraag doet Joop Elias een uiteenzetting over het verloop van het proces.

Liquid Cargo Shipping, een dochteronderneming van Shell Nederland, zal ophouden te bestaan. Dit omdat zeetransport niet behoort tot de kernactiviteiten van SN. Hierdoor gaat de Shelltrans in de verkoop. STBV is hierover benaderd door LCS: de Shelltrans kan overgenomen worden tegen de boekwaarde. Voor STBV is de Shelltrans van groot belang. Werkgelegenheid, training en opleiding, positieve bijdrage aan het resultaat en gunstige commerciële vooruitzichten zijn grote voordelen. Uiteraard staan daar tegenover de te verwachten hoge onderhoudskosten (docking; intensieve trade).

Bij de volgende vergadering van de Raad van Commissarissen wil STBV met een voorstel komen, maar dat kan pas als de OR een positief advies heeft uitgebracht. In een extra OR-vergadering na afloop van de overlegvergadering is door de OR een positief advies gegeven. Zij was unaniem van mening dat de voordelen zwaarder wegen dan het nadeel.

## HSEQ

De OR heeft het verzoek gekregen haar goedkeuring te geven aan het ARBO-jaarplan 1994, zoals dat door STBV is opgesteld. Omdat het een eerste opzet was (zonder richtlijnen van de Scheepvaart Inspectie, die de controlerende instantie is) voldoet het nog niet geheel aan de algemeen gestelde eisen. Vandaar dat de OR enige kleine opmerkingen plaatste. Waarna de goedkeuring werd verleend. Tijdens de komende jaarbijeenkomen zal de OR aandacht gaan besteden aan de ARBO-wetgeving.

#### Ongevalscijfers:

Gerapporteerd werden 1 LTI en 3 FAC's. Totaal dus 4 TRC's. Dit geeft dezelfde stand als vorig jaar. Maar de afgelopen twee jaar liepen de ongevalscijfers in de

tweede helft van het jaar dramatisch op. Hiervoor hebben we geen verklaring kunnen vinden. We zijn gewaarschuwd.

## Financieel Jaarverslag

Dit is door een OR-werkgroep besproken. De gerezen vragen werden voorgelegd aan Charlotte Insinger (DFF) en naar tevredenheid beantwoord.

De belangrijkste vragen die aan de orde kwamen:

- Waarom wordt er f 15 miljoen dividend uitkering voorgesteld, terwijl er verlies wordt geleden?

**Antwoord:** STBV heeft een grote reserve (in het verleden bewust opgebouwd). Men verwacht zoveel reserves niet meer nodig te hebben, zodat is voorgesteld een gedeelte hiervan als dividend uit te keren.

(NB: Reserve is onverdeelde winst, waarop de aandeelhouder (Shell Petroleum NV) 'recht' heeft.

- In 1992 was er een voorziening gemaakt voor groot onderhoud van f 13.3 miljoen. Er is in het vierde kwartaal '93 een bedrag van f 11 miljoen vrijgevallen.

Is er dan maar voor f 2 miljoen gedokt?

**Antwoord:** Nee, van deze voorziening is f 7,1 miljoen gebruikt. De resterende f 6,2 miljoen (die bedoeld was voor 1994 en verder) viel vrij, samen met een in 1993 opgebouwd bedrag van f 5 miljoen. In het vierde kwartaal was dat zichtbaar als f 11 miljoen, maar over het jaar bekeken valt de f 5 miljoen weg (was gedurende het jaar onttrokken aan het resultaat, maar komt in het vierde kwartaal '93 daaraan weer ten goede).

## Sociaal Jaarverslag

Ook dit verslag is (in concept-vorm) door de werkgroep behandeld. Behoudens wat tekstuele wijzigingsvoorstellen, werden er twee vragen over gesteld:

- Waarom zijn de veiligheidscijfers hierin niet meer opgenomen?

**Antwoord:** Deze staan vermeld in de rapportage van DFM. Volgend jaar zullen we waarschijnlijk maar twee jaarverslagen publiceren: Het Financieel Jaarverslag (wettelijk verplicht) en het Sociaal Jaarverslag, waarin al het overige wordt opgenomen, dus ook de veiligheidscijfers.

- Er wordt in het jaarverslag gesteld, dat de wijzigingen in het vlootplan los staan van de reorganisatie. Is dat wel zo?

**Antwoord:** Het één heeft niets met het ander te maken, behalve dat er in plaats van vier nu slechts één vlootplan is.

## Resultaten eerste kwartaal '94

De rapportage van de cijfers ziet er sinds 1-1-94 anders uit dan we gewend waren. Voorheen was er ook sprake van een

operationele inkomsten- en kosten post. Die hebben we nu niet meer, daar het vlootmanagement naar SIS is gegaan. De inkomsten zijn f 14,7 miljoen (budget f 15,7 miljoen). Dat dit lager is dan verwacht komt doordat een van de H-schepen later in de vaart is gekomen. Ook hebben we voor de Cardissa door extra trips f 1 miljoen meer ontvangen dan gebudgetteerd.

De kosten waren f 13,7 miljoen (budget f 15,8 miljoen). Dit werd voornamelijk veroorzaakt doordat de bareboat kosten lager waren door het later in de vaart komen van een van de H-schepen. Dit heeft er toe geleid dat we in het eerste

kwartaal een operationeel resultaat hebben gemaakt van f 1,1 miljoen, terwijl gebudgetteerd was voor een verlies van f 0,1 miljoen.

- Is er al iets bekend over de resultaten van SIS over het eerste kwartaal?

**Antwoord:** Het is nog te vroeg om daar een oordeel over te vellen. Het resultaat was een verlies van US\$ 13,4 miljoen (budget een verlies van US\$ 11 miljoen), voornamelijk veroorzaakt door de slechte vrachttarieven.

## Rondvraag

Hieruit kwamen nog de volgende vragen aan de orde:

- Hoe is de technische staat van de (eerder opgelegde) Nigeriaanse LNG-schepen?

**Antwoord:** Ze verkeren in perfecte staat, ondanks hun leeftijd van 15 jaar. De garantie om altijd te kunnen varen is zo hoog, dat elk kapot onderdeel wordt vervangen in plaats van gerepareerd. Daardoor zijn de schepen

altijd beschikbaar.

- Er komt één uniform beoordelingsformulier, dat in het Engels moet worden ingevuld. Is dat geen nadeel voor ons?

**Antwoord:** Indien beoordeelaars of beoordeelde moeite hebben om hun gedachten in het Engels te verwoorden dan heeft de heer Elias er geen moeite mee dat dit incidenteel in het Nederlands gebeurt. De formulieren worden door STBV behandeld. De reden voor het opstellen in het Engels is, dat alle vloten hetzelfde formulier gaan gebruiken.

Commissaris Slechte vroeg hoe de OR de reorganisatie, anderhalf jaar na de eerste stappen hiervoor, heeft ervaren. Is alles volgens planning verlopen?

Namens de OR antwoordt de voorzitter: De Raad is van het begin goed geïnformeerd en op de hoogte gehouden. Er is veel overlegd en er zijn afspraken gemaakt. Er was onvrede bij de mensen die naar Londen zouden worden overgeplaatst (voornamelijk het overgaan op lokale voorwaarden na 3 jaar). Hierover zijn ook afspraken gemaakt.

Er is een begeleidingscommissie ingesteld (die één geval heeft behandeld en naar tevredenheid heeft opgelost). Dit alles was voor ons als OR voldoende om een positief advies uit te brengen. Het verloop van de outplacement gaat ook zoals is afgesproken. Al met al kan ik zeggen, dat de reorganisatie verloopt volgens afspraak.

Uit de vergadering wordt nog aangevuld dat het effect nog onduidelijk is en dat men denkt dat er meer mogelijkheden waren geweest dan alleen outplacement. Voor de zeevarenden is er niet veel veranderd en is de toekomst wat zekerder geworden nu men ziet dat er aan de gedane toezeggingen wordt gewerkt (gas- en stoomcursussen, etc.).

- Heeft het stoppen met varen met IJO's nog een positief effect op het verkrijgen van Blue Certificates?

**Antwoord:** Men zal dit wel als argument meenemen en uitspelen, maar het eisenpakket van de ITF blijft hetzelfde.



## OR-allerlei

- In de kiesgroep C (welpersoneel) heeft een mutatie plaatsgevonden. Jan van Overbeek beëindigde zijn werkzaamheden voor STBV en stelde zijn zetel ter beschikking. Na een kandidaatstelling heeft zich één kandidaat aangemeld, die geacht wordt te zijn gekozen: Janny Kalkman-Binnekamp, DFP/2. Zij zal per 1 augustus in de OR plaatsnemen.

- Er is een QIT (Quality Improvement Team) samengesteld dat gaat onderzoeken of het nodig is het destijds gedane voorstel van de OR in te voeren (namelijk een puntensysteem invoeren om te komen tot een evenwichtige ervaringsopbouw aan boord van de schepen).


- Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.

**Het OR-jaarverslag 1993 is uit. Indien men een exemplaar daarvan in bezit wil krijgen, kan men zich in verbinding stellen met het OR-secretariaat, tel. 010-4071842**





# SHELL TANKERS B.V.


## OR-JAARVERSLAG 1993




C - klasse  
Cardissa



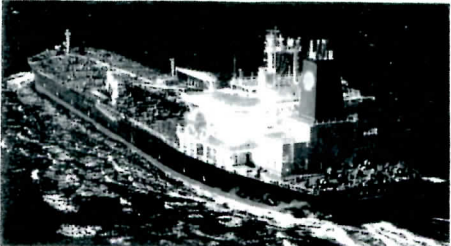
E - klasse  
Entalina  
Erinna  
Erodona  
Etrema



N - klasse  
Naticina  
Niso



S - Hyundai klasse  
Sericata  
Solaris  
Spectrum  
Sponsalis  
Stellata



<i>Wnd</i>	- Waarnemend	<i>Stag. HO</i>	- Stagiare HBO
<i>Gezagv.</i>	- Gezagvoerder	<i>Stag. MO</i>	- Stagiare MBO
<i>1e Stm.</i>	- 1e stuurman	<i>Ind.</i>	- Indonesian
<i>2e Stm.</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>Off 2</i>	- Ind. 2e stuurman
<i>4e Wtk.</i>	- 4e Werktuigkundige	<i>Off 3</i>	- Ind. 3e stuurman
<i>MO 1</i>	- Maritiem officier 1	<i>Eng 3</i>	- Ind. 3e werktuigkundige
<i>MO 2</i>	- Maritiem officier 2	<i>Eng 4</i>	- Ind. 4e werktuigkundige
<i>MO 3</i>	- Maritiem officier 3	<i>CPO</i>	- Chief petty officer
<i>MO 4</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>	- Hoofdvoeding	<i>JSCJ</i>	- Junior steward
<i>ASPI</i>	- Aspirant scheepstechnicus		

### situatie aan boord 25.07.1994

#### ms 'Bebatik'

MO3: A. Hummel

#### ms 'Belanak'

MO3: D.J. Osinga

#### ms 'Bilis'

MO3: P.B. van Leunen

#### ms 'Cardissa'

*Gezagv.:* A.J.W. Rommes  
*1e Stm.:* R.M. van der Aa  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*MO1:* H.T.J. Meijer  
*MO2:* H.J.A. Stoop, T. Troost  
*MO3:* H.J.K. de Boer, R.C.R. Oldenburger, P.A. Zwolle  
*MO4:* W.J. Terpstra  
*ST:* J. Brederveld, J.H. Winands  
*Hovo:* A.P. Maat  
*CPO:* Jamil Erang  
*PO:* Rudolph H.J. Lapien  
*G1S:* Sutjipto, Madjen Nawi, R. Latuheru  
*G2S:* Burhan, Agus Naftali, Hayyan  
*ASTD:* Harjono  
*2NDC:* Bin Ngaripandi

#### ms 'Entalina'

*Gezagv.:* F.B. Schröder  
*1e Stm.:* R. van der Voort  
*Hwtk.:* N.C. van der Vecht  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts  
*MO4:* R.J. Vlaardingerbroek  
*StagMO:* R.W. Verhulst  
*IJE:* J.D.M. Paath  
*Off2:* J.L. Takaria  
*Off3:* Mugianto, Sabar Manahan  
*Eng3:* Edhy Susetyo  
*Eng4:* A.S. Lasimoen  
*CPO:* Tawakid  
*PO:* O. Achmad, Buntaran  
*G1S:* Ashari B. Abdullah, Sanusi, Henky Hendrik H., Solih Muluana  
*G2S:* Achmad Mujab, Zainul Arifin, Agus Salim  
*ASTD:* Achmad Mutohar  
*JSTW:* Syafii  
*CICA:* Tony Sugihartono  
*2NDC:* Halim

#### ms 'Erodona'

*Gezagv.:* T.H. Tromp  
*1e Stm.:* F.J. Kronenberg  
*Hwtk.:* J.E.A. Westerbeeck  
*2e Wtk.:* G.J. Harlaar  
*MO4:* J. Raad  
*Off2:* A.M. Husain, Sugino  
*Eng3:* M. Pangaribuan  
*Eng4:* I. Pandji Mustanto  
*IJD:* W. Adhi  
*CPO:* Robert Ferdinandus  
*PO:* Nuron Djuhana, Abdul Haji S.  
*G1S:* Bambang Prasetyo, Ade Taryat, Julius Thomas, Hery Kaharu  
*G2S:* Pukasan Bin Jumadin, Muslimin, Agus Sutopo

*ASTD:* Asmori Bin Moi  
*JSCJ:* Irdham Anas  
*CICA:* Bambang Suyanto  
*2NDC:* Suharto Bin Jasim

#### ms 'Finima'

MO3: E. Huisman

#### ms 'Hadra'

*Gezagv.:* G.A.M. Dorren  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*MO1:* R.L.H. Mooring  
*MO3:* H.J.G. Reurslag, A.V. de Groot, R. Corba  
*MO4:* R.E.H. de Bot, E.A.J. Mateman, T.G. Holleboom  
*SST:* G. Struik, M.J.W.A. Schuurs  
*CPO:* Hendrik Boy Pasumiin  
*PO:* Suhardi  
*G1S:* Mohamad Nasir, Bin Satimin  
*G2S:* Atim B. Pereman, Moch. Bachri, Abdul Karim, Slamet  
*ASTD:* A.B. Moniri  
*CICA:* Irsal  
*2NDC:* Djunaedi Arsim

#### ms 'Halia'

*Gezagv.:* C.B. Slieker  
*1e Stm.:* B. Crum  
*Hwtk.:* D. Westdorp  
*MO2:* P. Brandinga  
*MO3:* J.D. Kampinga, J. Brands  
*MO4:* D. de Rijk, C. Noordhoek  
*ST:* A. van der Windt, A.A.O. Schenk  
*CPO:* Djuhaeni Bin Asmuni  
*PO:* Tahalea Joazab  
*G1S:* Didi Hairuddin, Bin Nasik  
*G2S:* Mohaar Bin Marzuki, Mohamad Hosen Maruki, Mohamad Mursid, M.L. Radjah  
*ASTD:* Salim  
*2NDC:* Agus Harun

#### ms 'Hastula'

*Gezagv.:* R.W. Overdijkink  
*1e Stm.:* H. Hennis  
*Hwtk.:* J.J.J. Ludekuse  
*MO2:* J.K. de Boer, A. Eijgenraam  
*MO3:* P. Frederiks  
*MO4:* L.P. Bijl, J.W. Razenberg, L. Vlaardingerbroek  
*ST:* R. Mammen, C.H. Roozendaal  
*CPO:* J.R. Pattileuw  
*PO:* Paniran  
*G1S:* M. Ali Tanete, M.J. Sitepu  
*G2S:* Solikin, Amri Bin Muyono, Ojan Darmawan, Hasri Kasim  
*ASTD:* Mostafa Bin Monai  
*CICA:* Tjasmito  
*2NDC:* Eli Ahmad

#### ms 'Sericata'

*Gezagv.:* F. Kuyt  
*Hwtk.:* H. Brand  
*MO1:* P.J.B. de Jong, H. van

Weenen  
*MO3:* A. Slot, P.H. Bos  
*ST:* L.R. Stevens, B. Corputty  
*Hovo:* W.C. Kapper  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Supartoyo  
*G1S:* Suari, Aki Bin Samiri, Abdul Rasyid  
*G2S:* Adenan, Morsid, Suhanda, Ridwan Moh.  
*ASTD:* Chairuddin  
*2NDC:* Mohammed Raij

#### ms 'Shelltrans'

*Wnd. Gezagv.:* H. Ammerlaan  
*Wnd. Hwtk.:* H.J. Lammertink  
*3e Wtk.:* W.G. de Leeuw van Weenen  
*MO2:* P.J.H.M. van Daal  
*MO3:* E. Boertje, M.M. Stuyts, J.E. Toxopeus  
*MO4:* E.J. Lans  
*CPO:* Moh Sjamsudin  
*PO:* Kamal Adyaprana  
*G1S:* O. Sukkur, M. Bin Muridi, Umar, Mohamad Mahfud  
*G2S:* Slamet Thohir, Imu Bin Satimin  
*ASTD:* Umar Bin Salian  
*CICA:* Oman Rochman  
*2NDC:* Aksan Busri

#### ms 'Sidelia'

*Gezagv.:* L.A. Veer  
*1e Stm.:* P. Tweddle  
*2e Stm.:* M.C. Swart  
*Hwtk.:* J.H.S. van der Pas  
*3e Wtk.:* P.J. van den Ende, K. Elshout  
*MO3:* A.C. Droppers  
*MO4:* D.J. van den Heuvel  
*CPO:* Naim Bin Dulasik  
*PO:* Sudjadi Rahardjo, Syaful Anwar  
*G1S:* Sur'an Gozali, Lalal Suparno, Munir  
*G2S:* Nandang Ansori, Achmad Taufiq, Mar'i, O. Nahhu  
*ASTD:* W. Tjuandy  
*JSCJ:* Mulyono  
*2NDC:* Musali  
*CICA:* Moh Idrus Sopandi

#### ms 'Solaris'

*Gezagv.:* R. Agema  
*1e Stm.:* A.L.M. van Dun  
*Hwtk.:* M. Schmidt  
*MO2:* P.C.J. Toemen  
*MO3:* W.D. Pols, B.M. Toemen-Visser  
*MO4:* R.R.A. Schuring  
*SST:* W.H. Klein  
*ST:* R.G. van den Brink  
*Hovo:* C.F. van der Ende  
*CPO:* Max Ch. Ferdinandus  
*PO:* Sukri Mughtar  
*G1S:* Djusup Bin Maruki, S. Nurdin  
*G2S:* Sutomo, Mat Wari Bin Syukur, Solihin Bin Djuki,

Sustanto, Hanifi Bin Juki  
*ASTD:* O. Taibe  
*2NDC:* Nawai

#### ms 'Spectrum'

*Gezagv.:* W. Hoogendijk  
*1e Stm.:* J. Boonstra  
*Hwtk.:* C. Hemmer  
*MO1:* F.P. van der Star  
*MO2:* P. Reinsma  
*MO3:* F. van den Berg  
*MO4:* J.J. Meerkerk  
*SST:* F.J. Trijselaar  
*ST:* H. de Vries  
*CPO:* Nicolas Walukow  
*PO:* Ahmad Serang  
*G1S:* Matrawi Bin Rofi, Muljono Adhy Sukardi  
*G2S:* Naiman, Usman Madjoka  
*ASTD:* Agung Sudrajat  
*CICA:* B.M. Adjisman  
*2NDC:* Abdul Razak

#### ms 'Sponsalis'

*Gezagv.:* G.W. Geesink  
*Hwtk.:* J.H.E. Nijhuis  
*MO1:* H.A. Kamsteeg  
*MO2:* J.F. van Dijk, J.W. Gepkens  
*MO3:* L.G. Zijlstra  
*MO4:* M.G. Boll, N. Labrijn  
*ST:* R. van Buuren, M.A.J. Veen  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* Wawan Hermawan  
*G1S:* Bin Maruki, Masji  
*G2S:* A.J. Kohar, Mustopa, Taufiq Mughtar, Sahid, Busri Bin Mattasan  
*ASTD:* Safei Bin Hadarun  
*CICA:* Sujai  
*2NDC:* Sahri Bin Sa'i

#### ms 'Stellata'

*Gezagv.:* S.S. Abma  
*Hwtk.:* E. Aanen  
*MO1:* P. Holendijk  
*MO2:* A. Blok, M.P. Vogels  
*MO3:* J. BLankenburgh  
*MO4:* H.G. Veneberg  
*ST:* L.R. Stevens  
*SST:* J.P.W. Dallmeijer  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* Zulani Adjeri  
*PO:* J. Ben Pattilima  
*G1S:* Mohamad Tupu, Moch. Ali  
*G2S:* Moch. Ismail, Tarjudin, Mujakir, Wari, Hosen Sani  
*ASTD:* Budiman  
*2NDC:* Sukian Bin Romli

#### ms 'Sunetta'

*Gezagv.:* G. Buma  
*1e Stm.:* J. Kistemaker  
*Hwtk.:* J.J.F. Govers  
*2e Wtk.:* A. van Beek jr.  
*3e Wtk.:* P.J. Farla  
*MO2:* A.J. Haasnoot  
*MO3:* R. Bijsma  
*Eng4:* Dan Muharto  
*IJE:* Masinambow, Fadjar

Wahyutomo, Yusuf Arkani,  
Maman Suparman  
CPO: Abdul Rasjid  
PO: Hasoloan Siregar, Achmad  
Marpudin, Gozali, Bin Matroyal  
G1S: Rukning B. Abuhusen,  
Henky B. Pangaila, Syamsul  
Bachri, Kasim Bin Mohamad  
G2S: E. Sukirman, Nurdin Abu,  
Sulaiman, Subaki Bin Imran,  
Suhri  
ASTD: Abu Umar  
JSCJ: Santoso Bin Sanusi  
CICA: Dominques Mustamu  
2NDC: Umar Bin Maun

## ms 'Zafra'

Gezagv.: A.J. Both  
1e Stm.: L.A.H. Vader  
Hwtk.: A.J.A. de Groot  
MO2: M. van der Woud, P. Kees  
MO3: A. Gabriel  
MO4: J.H. Ruiters  
SST: H. Klijnstra  
ST: N.H. van der Geugten  
IRO: H.J. Santosa  
CPO: Mahmud  
PO: Andrias An Data  
G1S: Kuswara, M. Hosen  
G2S: Mohamad Amin, Safei Bin  
Marsan, Muniin, Rafdianto,  
Ardani  
ASTD: Tiwar  
CICA: M. Sardi  
2NDC: O. Djafri

## ms 'Zaria'

Gezagv.: F. de Vries  
Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma  
MO1: H. Oudenes  
MO2: M.A. Mansens  
MO3: S.W. van den Brink, J.W.  
Voortman  
MO4: C. van der Molen  
ST: G.H. de Visser  
SST: E.R. van Engel  
IRO: Mujib  
CPO: Bingen  
PO: Hinsa Manurung  
G1S: Sumian, Notje Mirah  
G2S: Satiman, Sudarkin,  
Sustanto  
ASTD: Abdul Rodjak  
CICA: Sugito Mitra S.  
2NDC: Inuh Bin Tamin

## Onze vlootjubilairissen



L.A. Veer  
Gezagvoerder  
35 jaar op  
14.09.94



F. Kuijt  
Gezagvoerder  
30 jaar op  
05.09.94



G.J. Knol  
Gezagvoerder  
30 jaar op  
09.09.94



W.A. Mostert  
Gezagvoerder  
30 jaar op  
28.09.94



R. Dijkstra  
Gezagvoerder  
30 jaar op  
11.10.94

## Gehuwd

06.05.94 - MO3 W.D. Pols met  
mevrouw I. Stevens  
17.06.94 - MO2 J. Minnaard met  
mevrouw J. Duinkerke

## Geboren

Nicole (12.05.94), dochter van  
MO1 H. van Weenen en mevrouw  
H.M. van Weenen-De Kovel  
Elsina (29.06.94), dochter van 1e  
Stm. A. Breevaart en mevrouw H.  
Breevaart-Smith

## Behaalde zeevaarddiploma's

'S1', MO2 W.M. de Bruyn

## Nieuw in dienst



J.J. Meerkerk  
MO4



W.J. Terpstra  
MO4

## Uit dienst getreden

MO3: G.H. Bosker  
MO4: G.J. Hellinga

## In Memoriam

Op 8 juli 1994 is op 59 jarige  
leeftijd overleden de heer **S.  
Straub**, oud-  
hoofdwerktuigkundige. De  
heer Straub verliet de dienst  
der Maatschappij in 1979 na  
26 dienstjaren.

Op 20 juni 1994 is op 87  
jarige leeftijd overleden de  
heer **J.T. Sonderman**, oud-  
gezagvoerder. De heer  
Sonderman verliet de dienst  
der Maatschappij met  
pensioen in 1960 na 30  
dienstjaren.

**Correctie:** In de vorige  
editie van Schip & Ka no. 3  
stond abusievelijk vermeld  
dat de heer P.R. van Kranen  
op 54 jarige leeftijd was  
overleden. Dit was op 64  
jarige leeftijd.

# Vaste teams Indonesische bemanningsleden

**Shell Tankers is voornemens de contractering van de Indonesische scheepsgezellen te wijzigen. Tot op heden werd hen een contract aangeboden voor negen maanden en na een verlofperiode van soms enige maanden werd men, indien men naar behoren had gepresteerd, wederom individueel benaderd door Shell Companies of Indonesia voor een volgend contract op een van onze schepen.**

Een nadeel van deze opzet was dat een team dat rond de negen maanden goed met elkaar had samengewerkt na afloop van het contract uit elkaar ging en niet meer in dezelfde samenstelling terugkwam op een volgend schip.

Uit de beoordelingen, opgemaakt door het scheepsmanagement team, is gebleken dat de prestaties en de kwaliteit van het werk gedurende het contract toenemen omdat men steeds beter op elkaar raakt ingesteld en men meer als een hecht team gaat samenwerken en functioneren. Om deze positieve ontwikkeling niet zonder meer verloren te laten gaan is besloten om een team zoveel als mogelijk ongewijzigd te laten bij een volgend contract.

Om dit te bewerkstelligen zullen de bemanningsleden die momenteel aan boord zijn, vanaf heden in principe een "vast" team vormen. Zo'n 2 maanden voordat zij zullen worden afgelost, wordt hen gevraagd of zij bereid zijn een volgend contract in dezelfde samenstelling bij STBV te maken. Diegenen die niet geschikt worden bevonden zullen natuurlijk geen nieuw contract krijgen aangeboden. Zij die wel in een nieuw contract geïnteresseerd zijn, doch niet in de huidige samenstelling, zullen op een wachtlijst geplaatst worden en zo veel als mogelijk volgens het "first in first out" principe geplaatst worden wanneer er elders posities vrij komen.

De Indonesische gezellen die in dezelfde samenstelling een nieuw contract wensen, wordt meegedeeld wanneer zij hiervoor in aanmerking komen en voor welk schip ze genomineerd zijn. Zij worden verzocht zich een maand voor deze datum in verbinding te stellen met Shell Companies of Indonesia om nadere details te vernemen. Mochten zij onverhoopt niet in staat blijken daadwerkelijk dit nieuwe contract aan te gaan, ongeacht de reden, dan dienen zij dit schriftelijk te melden. In dit geval zullen zij eveneens op de eerder genoemde wachtlijst worden geplaatst. In het geval zij zich niet tijdig schriftelijk melden, is de kans groot dat zij niet langer in aanmerking komen voor een volgend contract.

Mocht een bemanningslid in aanmerking komen voor promotie dan zal gekeken worden of een en ander in het "vaste" team kan worden gerealiseerd, zo niet dan zal een plaats gezocht worden in een ander team.

Ook zal er voorlopig niet rechtstreeks van de open markt gerecrueteerd worden. Bemanningen worden in eerste instantie samengesteld uit mensen die reeds met succes bij ons gevaren hebben. Daarna zal een keuze gemaakt worden uit de wachtlijst die inmiddels is aangelegd en waaruit mensen volgens het "first in first out" principe worden geplaatst.

Voor meer informatie kunt U zich wenden tot Bert de Vries, DFP/3 tel. (010) - 4071846.

# Tim yang tetap

**Shell Tankers bermaksud mengadakan perubahan dalam pengontrakkan pelaut-pelaut Indonesia. Sampai sekarang kepada mereka ditawarkan kontrak selama 9 bulan dan sehabis cuti selama beberapa bulan, maka jika hasil kerja mereka memuaskan mereka secara individu ditanyakan oleh Shell Companies di Indonesia apakah mereka bersedia mengadakan kontrak selanjutnya disalah satu kapal kita.**

Segi negatif dari cara kerja begini ialah bahwa sebuah tim yang selama sembilan bulan telah bekerja sama secara baik, pada akhir kontrak akan terpecah belah dan akan kembali ke kapal berikutnya tidak lagi dalam susunan yang sama.

Dari hasil penilaian yang telah dibuat oleh tim manajemen kapal, telah terbukti bahwa hasil kerja serta mutu pekerjaan selama kontrak berjalan makin lama makin meningkat oleh karena para pelaut itu semakin mengenal diri masing-masing dalam pekerjaan dan lama kelamaan dapat bekerja sama dan berfungsi sebagai suatu tim yang kokoh. Untuk menjaga agar perkembangan yang positif ini tidak lenyap begitu saja, maka telah diputuskan agar pada kontrak berikutnya suatu tim sedapat mungkin tetap dalam bentuk yang tidak berubah.

Untuk dapat melaksanakan hal ini, maka para pelaut yang pada saat ini berada di kapal yang sama mulai sekarang pada prinsipnya merupakan sebuah tim yang tetap. Sekitar dua bulan sebelum mereka diganti, kepada mereka akan ditanyakan apakah mereka bersedia mengadakan kontrak berikutnya dengan STBV dalam susunan yang sama. Mereka yang dianggap tidak memuaskan tentunya tidak akan ditawarkan kontrak yang baru. Mereka yang berminat mengadakan kontrak baru namun tidak dalam susunan yang sama, akan dimasukkan kedalam daftar tunggu dan sedapat mungkin diberi tempat atas dasar prinsip 'first in first out' jika terjadi lowongan ditempat lain.

Para Pelaut Indonesia yang bersedia mengadakan kontrak baru dalam susunan yang sama, akan diberitahukan kapan kesempatan tersebut akan timbul dan di kapal mana mereka akan ditempatkan. Mereka diminta satu bulan sebelumnya untuk menghubungi Shell Companies di Indonesia untuk diberi penjelasan lebih lanjut. Apabila kemudian ternyata bahwa, dengan alasan apapun juga, mereka berhalangan untuk mengadakan kontrak baru itu, maka mereka harus melaporkannya secara tertulis. Dalam hal seperti ini maka yang bersangkutan juga akan dimasukkan kedalam daftar tunggu seperti yang sudah disinggung diatas tadi. Dalam hal mereka tidak pada waktunya secara tertulis memberitahukannya, besar kemungkinan bahwa mereka tidak lagi dapat dipertimbangkan untuk kontrak berikutnya.

Jika ada awak kapal yang masuk daftar untuk dipromosikan, maka akan diselidiki apakah hal itu dapat dilaksanakan dalam kerangka tim yang tetap tadi, dan apabila tidak maka akan diusahakan pada suatu tim yang lain.

Untuk sementara waktu kami juga tidak akan secara langsung menerima pegawai baru dari pasar bebas. Awak kapal pertama-tama akan disusun dari mereka yang telah pernah berlayar di kapal kita dengan hasil yang baik.

Kemudian akan diadakan pilihan dari daftar tunggu yang telah disusun, dimana tenaga-tenaga itu akan ditempatkan sesuai prinsip 'first in first out'.

Untuk keterangan lebih lanjut anda dapat menghubungi Bert de Vries, DFP/3 telepon no. (010) - 4071846.