



SCHIP & KA

28e jaargang
nummer 4
december
1988



Direktiewisseling bij STBV

Fleet Image  Kerstpuzzel 1988  Vaart Houden

Wat is er aan de ORde  Kalender 1989

SCHIP & KA

Maandblad 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 4696677

Achtentwintigste jaargang nr. 4
december 1988

Redactiecommissie

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

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en 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 Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

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

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

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

Vormgeving

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

Kantoor gesloten

In verband met de komende kerstdagen en de jaarwisseling zal ons kantoor tijdens de navolgende periodes zijn gesloten:
22 december 17.00 tot 27 december 08.00 uur en
29 december 17.00 uur tot 2 januari 1989 08.00 uur.

Voor dringende berichten gedurende deze periodes geldt de bekende **Dirkzwager-procedure**.

Onderling Medisch Steunfonds

Verhuizing administratie

Half november is de administratie van het OMS verhuisd naar de Westersingel 97 te Rotterdam. Ook is vanaf dat moment een nieuw telefoonnummer in gebruik genomen:
010 - 4418500.

Het correspondentie-adres blijft als voorheen:

**Postbus 1222
3000 BE Rotterdam.**



Pensioenoverzicht

Half november werd door het **Shell Pensioenfonds** weer een pensioenoverzicht verzonden aan het huisadres van in Nederland werkzame leden.

In dit overzicht zijn ook de gegevens vermeld op basis waarvan de pensioenbedragen zijn berekend. Indien een van deze gegevens (bijvoorbeeld de burgerlijke staat) niet (meer) juist mocht zijn, dan dient men dit aanhangig te maken bij de eigen personeelsafdeling en dus **niet** bij het Pensioenfonds.

Het pensioenoverzicht werd niet gezonden aan:

- aspirantleden, omdat men beneden de leeftijd van 25 jaar nog geen recht op ouderdompensioen opbouwt
- leden die binnen een periode van 6 maanden met pensioen gaan

Tarieven Scheveningen radio

Per 1 november 1988 zijn de tarieven voor sloopstelegrammen gewijzigd. De tarieven voor scheepsradiogesprekken en voor radiotelexverkeer blijven ongewijzigd. Voor radiotelegrammen met een lengte van 7 t/m 11 woorden wordt een bedrag van f 2,30 per woord in rekening gebracht. Voor radiotelegrammen met een lengte van 12 of meer woorden wordt een bedrag van f 17,00 per telegram en f 0,90 per woord in rekening gebracht. Voor telegrammen aangeboden in de richting wal/schip geldt een tarifiering welke afhankelijk is van de wijze van aanbieden (per telefoon, telex en facsimile). Voor verdere informatie betreffende radiotelegram-, radiotelefoon- en radiotelex tarieven en de tarieven van de berichtendienst kunt U **02550-62460** bellen.

Voor het aanbieden van telegrammen en berichten en het aanvragen van radiotelefoongesprekken kunt U gratis **06-0104** bellen.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2604	19.10.88	Safetygram No. 20
2605	19.10.88	(PCOR)
2606	21.10.88	Project EOS (PCOR)
2607	25.10.88	Verstrekken van reisinfo (PCOR)
2608	01.11.88	Correctie
2609	08.11.88	Scheepsreglement No. 1 (PCOR)
2610	09.11.88	Koersen (PCOR)
2611	10.11.88	Nieuwe samenstelling Managementteam STBV (PCOR)
		Resultaten CAO-onderhandelingen (PCOR)
		Vervanging DFP (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

MEDEDELING NO. 54/88

AAN HET PERSONEEL SHELL TANKERS B.V.

Rotterdam, 8 november 1988

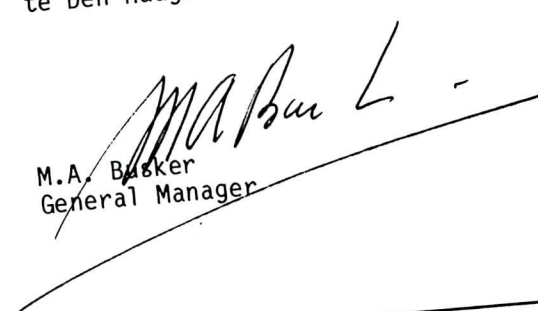
Bij deze deel ik U mede dat ik met ingang van maart 1989 mijn functie als directeur van Shell Tankers B.V. zal neerleggen.

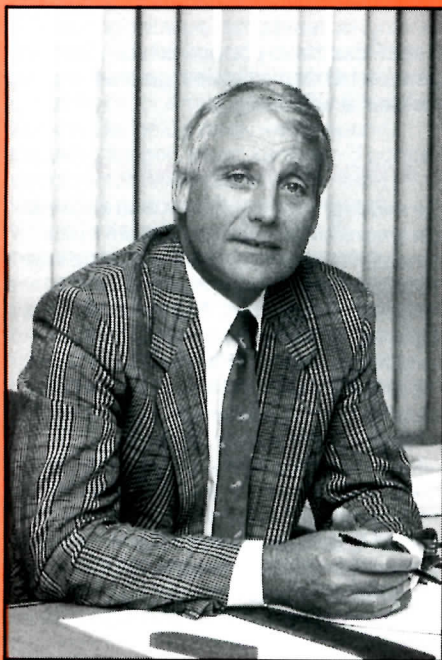
Het is het voornemen om de heer G. Veldt, thans Fleet Manager, tot mijn opvolger te benoemen. In navolging van de Wet op de Ondernemingsraden wordt over deze benoeming het advies gevraagd van de Ondernemingsraad.

De heer J.A.M. Elias, thans werkzaam bij SIPC London (MRS/31 - Project Development) zal de functie van Fleet Manager overnemen van de heer Veldt.

Tevens deel ik U hierbij mede dat de heer P.H.A.M. Otten, Personnel Manager STBV (DFP), met ingang van 1 januari 1989 wordt overgeplaatst naar Shell Nederland als Hoofd afdeling Arbeidsvoorwaarden en Remuneratie (PSAR).

Als zijn opvolger en tevens als procuratiehouder van STBV is benoemd de heer T. de Vries, voorheen werkzaam als Head Expatriate Services bij SIPM te Den Haag.

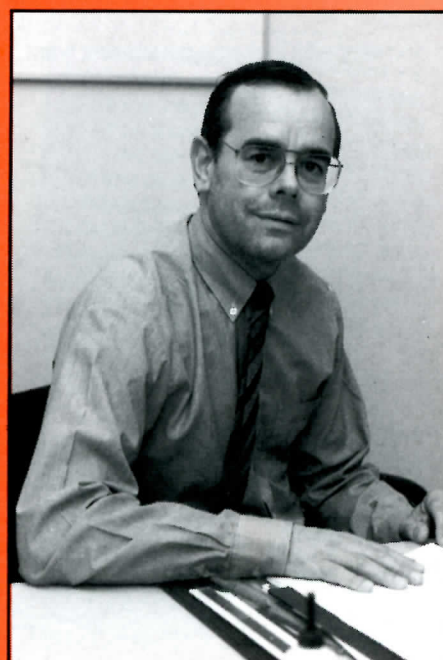

M.A. Busker
General Manager



G. Veldt



J.A.M. Elias



T. de Vries

Van zeevaartschool naar 'Gadila'

In Schip & Ka van augustus 1988 werd middels een enquête de mening gevraagd omtrent de inhoud. Na de redactie terecht de hemel in geprezen te hebben, maakte ik in mijn onschuld de opmerking eventueel bereid te zijn een stukje in Schip & Ka te schrijven. Ik had natuurlijk kunnen weten dat men daar op terug zou komen. Mijn idee was om de aanloop van mijn loopbaan bij de 'Christelijke zeevaart' op papier te zetten. Er wordt namelijk nooit stil gestaan bij de vraag hoe de jongens die in oorlogstijd van de zeevaartschool afkwamen hun tijd hebben doorgebracht tot het moment dat zij na de oorlog op een boot konden stappen. Achteraf denk ik bij mezelf, 'dat interesseert de jongere generatie geen fluit', maar hopelijk herkent mijn generatie zich hierin.

Na de HBS volgde ik begin 1941 de Zeevaartschool B.S.-opleiding in Rotterdam. Deze periode ging duidelijk gepaard met een weerzin tegen de bezetter. Achteraf volkomen belachelijk, maar je hield je onder andere bezig met de verspreiding van anti-Duitse pamfletten. Tijdens de lunch-pauze werd ik betrap door een Duitser. Ik ging op de vlucht langs één kant van de Heemraadsingel, via de fontein terug langs de andere kant zigzaggend tussen de bomen, terwijl de Duitser zijn revolver leegschoot. Ik had het kunnen redden, ware het niet dat vlak voor de Binnenweg een tunnelwachter (in een groen pak) zijn fiets voor me gooide waardoor ik struikelde. We hoefden niet zover te lopen, want het gebouw van de SD (Sicherheitsdienst) was vlakbij. Intussen had ik al het nodige weggegooid. Dat kunstje waren ze bij de SD al lang vergeten. Nadat mijn rechteroog weer enigszins toonbaar was werd ik overgebracht naar het Haagse Veer in een isolatiecel en later naar de bovenverdieping van de Rivierpolitie.

Om onverklaarbare redenen werd ik plotseling op straat gezet en kon zodoende mijn B.S.-diploma in juli 1943 nog halen. Ik stond kennelijk toch nog genoteerd, want

onmiddellijk daarna zaten ze, geholpen door onze N.P.B. directeur, mij achterna om mij op een boot naar de Oostzee te zetten. Gelukkig lukte dat niet, maar het was wel het begin van een lange onderduik-periode.

Stelletje 'rouwdouwers'

Deze periode is op zich al interessant genoeg om een verhaaltje over te schrijven, maar ik zal me beperken tot het moment waarop ik mij na 'D'-day aan kon sluiten als tolk bij de Franse Commando. Een vreselijk stelletje 'rouwdouwers', waarbij je af en toe geen cent voor je leven gaf, maar wel een stel professionals. Dit in schrille tegenstelling tot de Britse anti-tank jongens waarnaar ik na enige tijd werd overgeplaatst.

Dit was de 27ste Anti Tank Batterij. Ze waren na 'D'-day ingezet, met hun Crusader-tanks en anti-tankkanonnen. Na de landing ondervonden ze echter geen grote weerstand en zo zat de legerleiding opgescheept met materiaal en mensen die al als verloren stonden aangeschreven. Zij werden ingezet voor infanterie-werk, waren daar niet voor opgeleid, en moesten de tanks en kanonnen steeds meezeulen.

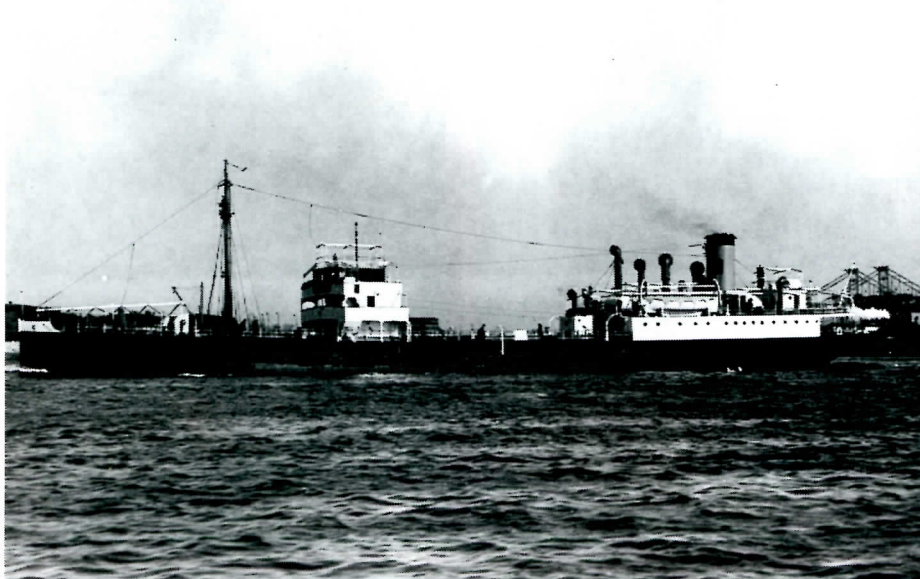
Het verhaal van een beginnend stuurman in de na-oorlogse jaren

Intussen was ik bevorderd tot Sergeant Interpreter en liep ik ook alle wachten mee. Ik stond officieel ingeschreven onder nummer D029/832609, wat inhield dat ik mij verplicht had tot 6 maanden na de Duitse capitulatie in dienst te blijven. Via mijn commandant hoorde ik dat er een Nederlands schip in de haven van Antwerpen lag. Ik ging erop af en vernam dat zij best een dekjongen konden gebruiken. 'Alles beter dan niets', dacht ik, maar hoe kwam ik van mijn verplichtingen bij het Engelse leger af? Dat viel allemaal best mee. Mijn Commandant kende mijn achtergrond en ontsloeg mij eervol van mijn verplichtingen onder overhandiging van een mooi getuigschrift. Na afscheid te hebben genomen van mijn maten, klom ik aan boord van de 'Algenib' van Nievelt Goudriaan. De 'Algenib' was een in 1937 in Duitsland gebouwd schip van circa 10.000 BRT. De bemanningsverblijven waren in het achterschip en de rest, inclusief kombuis in de midscheeps. Mijn entree aan boord verliep zeer prettig. Het hele schip ademde een sfeer uit van een vanzelf sprekende orde en discipline. De matrozen waren stuk voor stuk vaklieden om nog niet te spreken van de bootsman en kabelgast. Mijn tijd als ketelbink verliep feilloos. Ik mocht 's avonds op de 8 - 12 wacht sturen en begon kennelijk een beetje op te vallen, want na een paar maanden werd ik naar de midscheeps gehaald als stuurmans-leerling. Ik deelde mijn hut met 'good old' Kees Rozema, die later ook naar Shell zou gaan. Ik heb in die tijd veel geleerd, want ze hielden je wel bezig.

Ceremonieel-gebeuren

De middaghoogte schieten was altijd een ceremonieel-gebeuren. Kapitein in vol ornaat in de kaartenkamer achter de kaart. 1e stuurman Gnodde (een stugge, kolossale Groninger), 3e stuurman Bijlsma, de 4e stuurman, en Kees en ik volgden de zon op de kim tot Gnodde zei: 'hij staat'. De aflezing werd door de drie stuurlieden vergeleken en dan in optocht naar de kaartenkamer. Breedte uitrekenen, waarbij mijn plekje onder het horizontale wiel was van de richtingzoeker, waar ik me net tussen kon wringen. Als het bestek in de kaart stond deed Gnodde een stapje naar rechts en naar achter en de kapitein een stapje naar voren om de volgende koerslijn in de kaart te zetten. Al

'Aldegonda'



die tijd werd er praktisch geen woord gesproken.

'Wat nu?'

Wij maakten mooie reizen naar Argentinië, Canada en zelfs een reis om de wereld via het Panama- en Suezkanaal. Ik moet erbij zeggen dat tijdens deze laatste reis, zes weken in de PG (Ashar Basra) een volle lading gerst laden in juli/augustus, niet bepaald een pretje was. Kleine patrijspoortjes en geen cent ventilatie. Een verhaal op zichzelf. Ik zie nog die kleine zeilbootjes de Eufraat en de Tigris afkomen met balen gerst. De 'Algenib' was na een week of zes afgeladen. En toen kwam Rotterdam in zicht waar ik van boord zou gaan om mijn 3e rang te halen. Dat lukte uiteraard en toen kwam de vraag: 'wat nu?'

Ik kon bij Nievelt terecht als 4e stuurman. Gezien het gebrek aan schepen zag ik dat niet zo zitten (later is de vloot enorm uitgebreid). Zo tekende ik op 17 januari 1947 een Akte van Verbintenis voor drie jaar met de N.I.T. als 4e stuurman tegen een gage van f 126,- per maand ingaande bij actieve dienst.

Uitgedroogde makrelen

Op 4 februari nam ik in de Carel van Bylandtlaan de nodige papieren in ontvangst voor de uitreis naar Singapore met de 'Arundel Castle' vanaf Southampton. De personeelschef vond, handen wringend, dat ik toch maar bofte om zo'n prachtige tocht te mogen maken op een mooi passagiersschip. In verband met dievezenbepeningen kreeg ik 1 Engelse pond en ik mocht tevens 30 Hollandse guldens meenemen. 's Avonds ontmoette ik mijn vijf medepassagiers op de 'Mecklenburg' die ons van Hoek van Holland naar Harwich moest brengen. Wij hadden een 'binnenhut' waar de stoomverwarming vol bij stond en niet geregeld kon worden. Zodoende arriveerden wij de volgende morgen als uitgedroogde makrelen aan wal om de treinreis naar Londen aan te vangen.

Op Liverpool Streetstation aangekomen bleek het potdicht van de mist te zijn dus namen we twee taxi's om naar St. Helen's Court (kantoor Anglo Saxon Petroleum) te komen. Het geldgebrek werd nijpend. Gelukkig kregen we op kantoor vijf ponden voorschot. We werden voor de nacht verwezen naar het 'Seaman's Hotel', waarbij na aankomst bleek dat de beheerder alle kosten op ons moest verhalen. De volgende morgen gingen we vanaf Waterloo station naar Southampton om op de 'Arundel Castle' te stappen. Toen we door de loods naar het schip liepen hadden we nog maar een paar shilling op zak.

Kippenhok

En daar lag zij dan. Het trotse passagiersschip gehuld in vuil grijs, zijnde de camouflage kleuren van een 'trooper'. Onze angstige vermoedens werden bewaarheid toen wij werden doorverwezen naar een naast de reddingsboten bijgebouwd kippenhok. De kooien, drie hoog boven elkaar, bestonden uit een



pijprame met zeildoek ertussen. Sanitaire voorzieningen vonden wij verderop, maar die mochten wij ('very sorry') niet gebruiken in verband met schilderswerkzaamheden. Al die tijd hadden wij nog steeds geen centen.

Bingo

Rondlopend door 'D-deck' vonden we de 'eetzaal' met lange houten tafels en planken op schragen om op te zitten. Op onze tocht door 'D-deck' ontmoetten wij de purser die bereid was ons tot Singapore aan wat geld te helpen. Een paar dagen na vertrek werd er een bingo-avond georganiseerd. Een sergeant-majoor las de steentjes af. Het probleem was alleen dat hij geen getallen noemde, maar uitdrukkingen zoals bijvoorbeeld 'legs' voor 11 en 'unlucky for some' 13 etc. Dat was gauw geleerd. Wij besloten de volgende bingo zoveel mogelijk kaarten te kopen en in pool-verband te werken (zes man). Dat lukte prima tot grote ergenis van de Engelsen. Wij wonnen zelfs een paar keer de 'snowball' (gemiddeld negen Engelse ponden). Toen later bleek dat de vierde stuurman niet ongenegen was een paar centen bij te verdienen wonnen wij ook een paar keer de 'daily run'. Al met al verbeterde onze financiële positie en we zagen kans de purser te betalen en nog met wat geld op zak in Singapore te arriveren.

'Gadila'

In Singapore aangekomen kwamen we, in afwachting van een plaatsing (U raadt het al), weer terecht in een Seaman's hotel. Op 26 maart 1947 stapte ik als waarnemend 3e stuurman aan boord op de 'Aldegonda' bij Kingsdock. We moesten haar via Sambu (drums laden) naar Hongkong brengen. Van de 'Aldegonda' waren niet veel verbanddelen meer heel. Een van de weinige dingen die nog in tact waren was de telemotor leiding van het midsscheepje naar achter. In Hongkong zou een radicale verbouwing plaats vinden. Na vertrek van de steiger voeren we als een vuurspuwende draak richting Sambu naar loods Marchant. Eerst enige malen met zijn grijze bootje om het schip voor hij aan

'Gadila'

boord durfde te stappen. To end a long story, wij haalden Hongkong. Toen we net gemeerd lagen bij Lai Chi Kok kwam de agent aan boord met bericht dat de 3e stuurman onmiddellijk mee moest voor overplaatsing naar de 'Gadila', die dokte bij Kowloon docks.

Daar aangekomen bleek dat de 3e stuurman ontslag had genomen en de kapitein v.d. Kooi met zijn scheidshofmeester de Jonge, daar het tegen het einde van de maand liep, dringend behoefte hadden aan een nieuwe 3e stuurman om de gageadministratie en rekening courant rond te maken.

Dit was dus mijn verhaal 'Van zeevaartschool tot tweede Shell-schip'. De gemeenschap ervaart zo'n periode niet als belangrijk. Onmiddellijk na de oorlog werden de 'bunkerbouwers' zonder enige vorm van proces ingeschakeld bij de heropbouw van Nederland vanwege hun expertise. Jongens die de hele oorlog hadden gevaren werden voorbijgestreefd door anderen die voor de Duitsers varend hun diploma hadden gehaald. Het stempel achterin het monsterboekje 'This is to certify that nothing is known against afgegeven door het Bureau Nationale Veiligheid' was duidelijk een farce. Ik realiseer mij dat met wat wij in de oorlogstijd hebben gedaan de oorlogsduur geen moment bekort werd. Maar ik heb er geen spijt van. Als ik naar die jongens kijk die met lintjes waardering voor het Franse gezegde: 'C'est le ton qui fait la musique'.

M.A.R.



Fleet Image

Sinds enige tijd wordt de uitdrukking 'Fleet Image' steeds vaker gebezigd in bijeenkomsten met vlootofficieren, briefings, etc. Het ontstaan van het begrip 'Fleet Image' en de nadruk die daar recentelijk op wordt gelegd moet worden gezocht in het feit dat Shell-schepen steeds vaker ladingen voor derden vervoeren

en deze derden dus in toenemende mate met Shell-schepen worden geconfronteerd. Dit betreft in hoofdzaak schepen van de drie hoofdvlotten, te weten **STUK**, **STBV** en **DSTG**. Hierdoor bouwen Shell-schepen een zeker image op die van invloed is op de gehele Shell Groep. Er is ons dus alles aan gelegen dat

de image die Shell-schepen uitstralen een gunstige is. Dit is nodig om onze goede naam te handhaven, Shell-schepen aantrekkelijk te maken om lading in te vervoeren en zodoende onze schepen tegen gangbare marktprijzen van een goede beladingsgraad te verzekeren.

m.s. 'Fossarina'



Het is namelijk gebleken dat charterers op de wereldmarkt van Shell een goede service verwachten, echter zonder daarvoor meer te willen betalen. Door herstructureringen in de vlotten over de laatste jaren hebben wij ons kostenpeil belangrijk weten te reduceren, waarbij onze scheepsmanagementteams de daarmee gepaard gaande moeilijkheden middels grote inzet goed weten hebben op te vangen. Zodoende zijn onze schepen weer op een behoorlijk concurrerend niveau gebracht.

Het blijkt echter meer en meer dat de 'third party charterer' van een gecharterd schip in het algemeen, en zeker van een Shell-schip, de volgende verwachtingen heeft:

- een schoon en goed onderhouden schip
- accurate en effectieve communicatie
- professionele ladingbehandeling
- snelle en rimpelloze laad-/losoperaties
- het zich houden aan opgegeven tijdsplanning

- *het zich houden aan plaatselijke voorschriften*
- *betrokkenheid*
- *milieubewustheid*
- *flexibiliteit*

Door het overschot aan tankertonnage kan de 'third party charterer' deze eisen stellen, ook ten aanzien van Shell-schepen. Managements van SIM en de vlotten zijn zich zeer wel bewust van bovenstaande omstandigheden en teneinde de image van Shell-vlotten ook in de toekomst veilig te stellen heeft een gecombineerde 'Task-Group' de opdracht gekregen voorstellen te doen welke gericht zijn op verbetering van drie aspecten van onze vlotten, te weten:

Appearance

- hoe zien onze schepen eruit en welke indruk maken de opvarenden

Ability

- kunnen onze schepen inderdaad datgene waarvoor ze te boek staan

Attitude

- hoe treden met name onze scheepsmanagementteams, doch ook alle andere opvarenden onze klanten tegemoet

De Task-Group heeft thans een vergadering achter de rug en heeft zich ten doel gesteld op korte termijn advies uit te brengen aan het Management. De uiteindelijk te nemen maatregelen zullen dan ten uitvoer moeten worden gebracht in het kader van het nieuw te introduceren wereldwijde Shell programma van **Total Quality Management**, waarover binnenkort verdere publicaties te verwachten zijn. STBV ziet deze ontwikkelingen met vertrouwen tegemoet, aangezien wij van mening zijn dat aanzienlijke fundamenten voor een goed imago en 'quality management' in ons bedrijf in ruime mate aanwezig zijn.

Kerstpuzzel 1988

De puzzelaars kunnen weer aan de slag! Wellicht heeft U in het afgelopen jaar nog meer vaardigheid gekregen door het zo nu en dan oplossen van kruiswoordpuzzels. Een mooie gelegenheid om U met goede moed op onze Kerst-1988 puzzel te storten.

Wie kunnen er meedoen?

Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is bij Shell Tankers B.V. Ook voor de echtgenotes van onze werknemers. Verder allen die onze Maatschappij met pensioen hebben verlaten, Shell Tankers stagiaires en radio-officieren die werkzaam zijn op onze schepen. Uitgesloten van deelneming zijn de redactieleden van Schip & Ka. En niet meer dan één oplossing per persoon insturen.

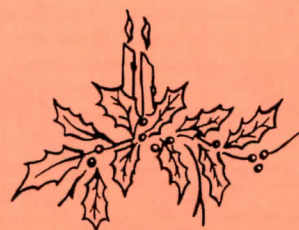
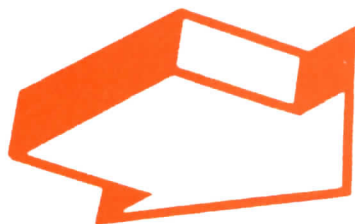
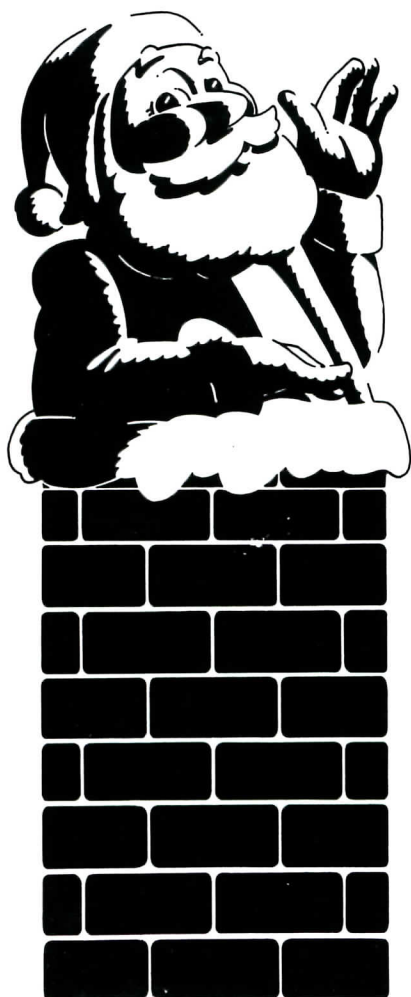
Prijzen

Voor de goede oplossingen worden drie geldprijzen beschikbaar gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede van vijftig gulden en een derde van vijftwintig gulden. De trekking zal plaatsvinden op 8 maart 1989, in aanwezigheid van één of meerdere OR-leden. Bij meerdere goede inzendingen beslist het lot. Nee, aan het geven van troostprijzen doen we niet. Iedere inzend(st)er doet zijn of haar best. Bij het naast de prijzen vallen moet de troost van de teleurstelling maar worden gezocht in een 'bak troost'. Trouwens, de drie geldprijzen vertegenwoordigen ook weer niet zo'n waarde dat gesproken kan worden van een gemist kapitaal. Waar het om gaat is immers het puzzelplezier, ja toch?

Vóór 8 maart 1989

Stuur Uw oplossing aan de redactie van Schip & Ka, met in de linkerbovenhoek van de envelop de vermelding 'Kerstpuzzel'. We wachten de ochtendpost van 8 maart 1989 nog even af en dan volgt de trekking. Publikatie van de oplossing en de bekendmaking van de namen van de winnaars of winnaressen volgt in het aprilnummer van ons blad.

Wij wensen U gezellige puzzeluurtsjes!



Welke twee sleutelwoorden vormen de letters uit de vakjes

**257-102-203-134-10-46-71
198-182-222-133-179-156**

en

**135-185-172-224-30-105-35
106-225-76-11-190-103**



Horizontaal:

1 grote bekendheid in gunstige zin;
11 kleur;
21 tamelijk koel;
22 naar beneden;
23 kleefmiddel;
25 rijstbrandewijn;
26 menigte;
27 ondernemingsvorm (afk.);
29 de onbekende (afk. Latijn);
31 senior (afk.);
32 vaarroute;
34 walkant;
36 voegwoord;
37 compagnon (afk.);
38 aanwijzend vnw.;
40 vloerkleed;
43 soort hond;
45 kostbaar pelswerk;
48 waterkering;
49 motorvoertuig;
51 slaappleats;
52 soort hond;
53 wandelhoofd in zee;
55 insekt;
56 vreemde munt;
57 gemeendheid;
59 klein en saai afgelegen plaatsje (fig.);
62 onaanzienlijk;
64 gymnastiektoestel;
65 sint (afk.)
66 aanhangend postzegelstrookje;
68 kleur;
69 hemellichaam;
71 orgaan;
72 buitenkansje;
73 dieregeluid;
74 vruchtengelei;
75 stoot;
77 muzieknoot;
78 stuwende kracht (fig.);
80 persoonlijk vnw.;
81 tweetal;
82 Europeaan;
83 ofschoon;
84 door Apollo met ezelsoren gestrafte
mythisch koning;
86 deel van de voet;
88 aanwijzend vnw.;
90 groet;
92 regiment infanterie (afk.);
93 vogel;
94 hoge militaire rang;
97 niet mager (bijv. van vlees);
99 drank;
100 file;
101 paardekracht (afk.);
102 gebladerte, groen;
104 verworpeling (fig.);
107 heer (Spaans);
109 denkbeeld;
110 soort revolver;
112 sikkelvormig snoeimes;
115 kleur;
116 diepte in de grond;
117 vouw;
118 kaartenboek;
120 Europese rivier;
121 en andere (afk.);
122 100 liter (afk.);

123 metalen staaf;
124 Nederlands persbureau (afk.);
125 naschrift (afk. Latijn);
127 bijbeldeel (afk.);
128 persoonsaanduiding;
130 met name (afk.);
131 dwarshout aan een mast;
132 kledingstuk van een Schotse
Hooglander;
134 licht oorlogsvaartuig;
135 zedenleer;
137 devies;
138 per procuratie (afk.);
140 heen en terug (afk. Latijn);
142 het doel treffend;
144 voorzetsel;
146 muzieknoot;
147 rolrond dameshalsbont;
148 boom;
150 Amsterdams peil (afk.);
151 rivier in Italië;
152 bovendien;
154 lieverd;
156 vlaskam;
158 visie, zienswijze;
159 deel van oog;
161 herstelplaats voor schepen;
162 stad in Duitsland;
163 wereldlijk priester van de Russische
Kerk;
164 vuiststoot;
166 metaal;
167 metaal;
168 bijbeldeel (afk.);
169 titel (afk.);
171 vaststaand;
173 vocht in vruchten;
174 plant;
184 zot;
186 rivier in Siberië;
188 tapijtachtige stof;
190 na iets;
191 hardop;
192 zware smidshamer;

194 namelijk (afk.);
195 plechtige verklaring;
196 doortochtgeld;
197 heer (afk.);
198 titel (afk.);
200 in oprichting (afk.);
202 vistuig om kabeljauw te vangen;
203 wijfjesschaap;
204 luitenant (afk.);
205 afgelegen;
206 vrucht;
208 voorzetsel;
209 niet uitvoerig;
211 schrijfgerei;
213 voorzetsel;
214 zuivelprodukt;
216 staatsbestel;
218 plant;
220 te gener tijd;
222 stekelhuidig dier;
223 vrouwelijk rund;
224 officiële naam van Ierland;
226 sportploeg;
227 elektrisch geladen atoom;
229 rekening;
230 bron;
231 loopstok met dwarsklamp;
233 luiaard;
235 niets uitgezonderd;
237 verachtelijk;
238 geboorteplaats van Abraham;
239 uitroep;
240 muzieknoot;
242 onsierlijk van vorm;
243 franco (afk.);
244 public relations (afk.);
246 eerstkomende (afk.);
247 vaatwerk tot versiering;
249 buitenbekleding van een schip;
251 hoogste top;
252 soort vloerbedekking;
254 slaappleats voor baby's;
256 sportartikel;
257 zanggroep;



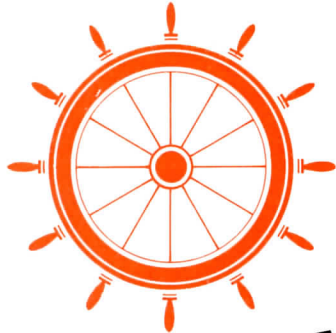
Verticaal:

1 kledingstuk;
2 tot gelukwens (afk.);
3 aarden vaas;
4 smal, bandvormig weefsel;
5 verbrandingsrest;
6 voorzetsel;
7 toetsing;
8 lof, hulde;
9 titel (afk.);
10 stad in Rusland;
12 muzieknoot;
13 woonschip;
14 bruinachtige verfstof;
15 persoonlijk vnw.;
16 ten bedrage van;
17 breekbaar;
18 R.K. godsdienstoefening;
19 voorzetsel;
20 eenbultige kameel;
23 kledingstuk;
24 uitstapje;
28 bepaald aantal;
30 niet gesloten;
32 zettekst;
33 signaal;
35 etensbak voor varkens;
37 vervoermiddel;
39 telwoord;
41 aan boord (afk.);
42 pronkzuchtig;
43 koude, anticyclonale valwind;
44 schoon, helder;
46 Arabische opperhoofd;
47 sportevenement (afk.);
48 projectieplaatje;
50 geluid waarmee men iemands aandacht probeert te trekken;
52 wit bloempje;
54 ooievaarachtige vogel;
56 zonder moed;
58 als bindmiddel gebruikt zetmeel;
60 doordringende kreet;
61 vis;
63 afslagplaats bij golf;
64 dier uit de poolstreken;
67 geboden bedrag;
69 gebied, streek;
70 met tegenzin;
72 soort oorkonde;
76 historisch strafwerktuig;
78 bloeiimaand;
79 snelle loop;
81 vallei;
84 rode kleurstof;
85 vreemde titel;
87 loofboom;
89 persoonlijk vnw.;
90 spade met gekromd blad;
91 boord van een rivier;
93 glazen buis met maatverdeling;
95 telwoord;
96 komische naam voor shag;
98 zangstem;
99 stad in Italië;
103 gedroogde kleine druif;
104 zuigbuisje;
105 Europeaan;
106 jonge leeuw;
108 interest;

110 0.01 liter (afk.);
111 zonder energie;
113 vulkaan op Sicilië;
114 per adres (afk.);
117 vloertegel;
119 schroeflijn;
122 vrouwenverblijf;
126 deel van het hoofd;
128 zandheuvel;
129 snijwerktuig;
132 trechtersvormig sleepnet;
133 deel van een boom;
136 Europese taal;
138 vistuig;
139 kleine persoonsafbeelding;
140 overdekte aanbouw aan een huis;
141 vuile plek;
143 overscharige kaart van het kaartspel;
145 grap;
147 papiermaat;
149 produkt van het varken;
151 fluitspeler;
153 slagwapen in vroegere jaren;
155 windrichting (afk.);
157 voegwoord;
158 Russische munt;
160 één der zintuigen;
163 kaartspel;
165 flauw en laf persoon;
166 tak van sport;
168 boom;
170 teken van de dierenriem;
172 het doel scherp voor ogen houdend;
174 waterkoud;
175 specerij;
176 junior (afk.);
177 griezelig;
178 bijbelse naam;
179 bezielheid;
180 ingebeeld meisje;
181 symbool van titanium;
182 taaleigen;

183 bovenhoek van een zeil;
185 transportvliegtuig;
187 demonstrant;
189 oude lap;
193 deel van een tabakspijp;
194 aantekening;
197 tuinhaag;
199 zoogdier;
201 zwaardwalvis;
205 blad papier;
206 ruimte in de mond;
207 beroep;
209 kist van open latwerk;
210 trosvormige bloeiwijze;
212 kloosterlinge;
215 ogenblik;
216 zwarte vogel;
217 op iets;
218 insnijding;
219 alleenzang;
221 familielid;
223 karaat (afk.);
225 verharding van de opperhuid;
226 spits toelopend uiteinde;
228 symbool van neon;
231 weining levendig;
232 kunstgreep;
234 vrucht;
235 zangstuk;
236 geleedpotig dier;
239 kerkelijke straf;
241 boom;
243 hoofddeksel;
245 veerkracht;
247 wereldorganisatie (afk.);
248 stoomschip (afk.);
249 uitroep;
250 lidwoord;
252 op deze wijze;
253 maangestalte;
254 persoonlijk vnw.
255 bordspel.





VAART HOUDEN



CAO- onderhandelingen

Op het moment dat ik dit schrijf hebben we van de FWZ de uitslag vernomen van de op 7 november jl. gehouden ledenvergaderingen van VKO en AVZ over de door Shell Tankers B.V. gedane CAO-voorstellen.

Hoewel we vervolgens op 9 november met de FWZ en de Vervoersbond CNV een CAO hebben afgesloten en over vijftien van de door ons ingediende voorstellen overeenstemming hebben bereikt, zijn wij toch teleurgesteld dat het zestiende voorstel, betreffende het inleveren van 1,5 verlofdag per maand vaarperiode, door de FWZ-leden met grote meerderheid verworpen is.

In de jaren '20 van deze eeuw is eens de slogan gelanceerd **'Heel het raderwerk staat stil als Uw machtige hand dat wil,** om te illustreren dat werknemers grote invloed kunnen uitoefenen op het ondernemingsbeleid. Welnu, gegeven de legitieme rol van de vakbonden en de democratische spelregels die bij het onderhandelen over het tot stand brengen van een CAO een rol spelen, hebben wij ons neer te leggen bij die door de leden uitgeoefende macht, ook gezien het feit dat wij het hebben van een CAO met een breed draagvlak, van groot belang vinden. Toch moet daar een kritische kanttekening bij gemaakt worden. Macht uitoefenen is één ding, maar bij macht uitoefenen hoort automatisch ook het dragen van verantwoordelijkheid. Daar bedoel ik mee dat wie beslissingen neemt zich heel goed bewust moet zijn van de gevolgen die daar uit voort kunnen vloeien.

In meerdere brieven hebben wij, als directie, aan met name de vlootmedewerkers geprobeerd duidelijk te maken dat de door ons voorgestelde maatregelen absoluut noodzakelijk zijn voor de overlevingsstrategie van Shell Tankers B.V. op de langere termijn. Dat signaal is echter niet goed doorgekomen hetgeen wij betreuren. De operationele kosten zijn namelijk nog steeds te hoog en bij het onderhandelen over de in 1989 te vernieuwen charters zal ons dat hinderlijk voor de voeten gaan lopen. We zullen dus naar andere, kostenbesparende maatregelen moeten blijven zoeken, zonder dat de kwaliteit van onze dienstverlening in het gedrang komt.

En dat zullen we met elkaar moeten waarmaken om Shell Tankers B.V. concurrerend te maken. Inmiddels is een samenvatting van de besluitenlijst naar alle huisadressen gestuurd. Tezijnertijd zullen de dienstreglementen herdrukt worden, waarna wij iedereen een eigen exemplaar zullen doen toekomen.



EOS

Inmiddels hebben de medewerkers die meedoen aan de EOS-enquête thuis een herinneringsbrief ontvangen van Dr. Taillieu van de Katholieke Universiteit Brabant namens het EOS-projectteam. In deze brief worden degenen die hun vragenlijst nog niet ingevuld en opgestuurd hebben aangespoord dat zo snel mogelijk te doen. Bij die aansporing sluit ik me van harte aan; dus wacht U alstublieft niet te

Peter H.A.M. Otten (Personnel Manager STBV)

lang. Degenen die hun vragenlijst reeds ingevuld teruggestuurd hebben, wil ik langs deze weg bedanken voor hun medewerking.

Medio november hadden wij van zeventien schepen bevestiging van ontvangst van de vragenlijsten en overhandiging aan totaal 102 officieren en 16 leden scheepsbemanning. Daarvan hebben vijf schepen inmiddels al weer bericht van terugzending gestuurd. Verder hebben 137 officieren en 36 hoofden voeding en (aankomende) scheepstechnici de EOS-enquête thuis ontvangen. Aan de walmedewerkers is de enquête op kantoor uitgereikt. In totaal heeft het onderzoeksteam van **23 officieren, 9 gezellen en 23 walmedewerkers** de vragenlijsten terug ontvangen (stand medio november).

Er zit dus schot in maar met name de verzending naar en van de schepen zorgt voor de nodige vertraging. Het onderzoeksteam en wij hopen dat de stroom van teruggestuurde enquêteformulieren spoedig zal aanzwellen en dat medio december het overgrote deel binnen zal zijn.

Dus nogmaals: **als U de EOS-enquête nog oningevuld heeft liggen, wacht niet langer, maar vul hem zo spoedig**



mogelijk in en stuur hem terug naar KUB Tilburg. U bewijst niet alleen U zelf maar ook Uw collega's er een grote dienst mee.



Outplacement gezellen

De outplacement exercitie via Kruij is na een wellicht wat trage start, hetgeen voornamelijk te maken had met de vakantieperiode waarin weinig tot geen cursus- en opleidingsmogelijkheden zijn, toch in een gestaag tempo voortgezet. Inmiddels kunnen we constateren dat de door het outplacementbureau gekozen aanpak duidelijk tot positieve resultaten leidt en in een aantal gevallen reeds geleid heeft. Van de **54** deelnemers aan de outplacementexercitie hebben op dit moment **7** een baan elders, **5** zullen binnenkort een baan krijgen, **12** personen zijn bezig met een opleiding na voltooiing waarvan zij een vaste aanstelling krijgen. Verder zijn **10** deelnemers met een opleiding begonnen en **5** zullen zeer binnenkort met een cursus starten. Nog eens **7** personen hebben voor zichzelf geformuleerd wat ze willen gaan doen en zijn nu bezig met activiteiten om die doelstellingen te realiseren. Drie deelnemers zijn zich op dit moment nog aan het oriënteren. De deelnemers zijn verdeeld over zes groepen die respectievelijk op 29 maart, 20 april, 30 mei, 30 juni, 23 augustus en 28 september van dit jaar van start zijn gegaan. In alle zes groepen kan gesproken worden over positieve resultaten waarbij

Outplacementbureau op zoek naar passende walbaan

aangetekend moet worden dat de eerste groepen natuurlijk een kleine voorsprong in tijd hadden; toch zijn er ook in de laatste groepen al zeer concrete resultaten geboekt.

De banen die de deelnemers gevonden hebben alsmede de door hen gestarte opleidingen zijn zeer uiteenlopend van aard. De volgende opsomming is niet volledig, maar geeft U een indruk waartoe outplacement kan leiden. Zo zijn een aantal mensen inmiddels werkzaam als glaszetter en stoffeerder, als fitter, als restaurantkok, cateringmedewerker en beveiligingsbeambte. Anderen zullen binnenkort werkzaam zijn als vrachtwagenchauffeur, lasser, duiker of onderhoudsmonteur. Weer anderen zijn gestart met een opleiding tot autorijschoolhouder, video-operator of loodgieter. Tevens zijn er deelnemers bezig een baan te zoeken als huismeester of magazijnbediende.

Zoals U ziet zijn er zeer gevarieerde mogelijkheden en wij verwachten dat voor het einde van 1988 een groot aantal van de deelnemers definitief elders geplaatst zal zijn.



Arabische Golf (AG)

Er zijn tekenen die erop wijzen dat binnenkort de bestaande oorlogtoeslagregeling wordt ingetrokken of opgeschort. U weet dat we hierin de NMB (National Maritime Board in the UK) volgen.

Dit betekent dan eveneens dat de vrijwilligheids- en afstapregelingen komen te vervallen en dat de normale meevaarregeling voor echtgenotes weer gaat gelden. We willen de overgang van de

'beperkte' meevaarregeling voor de AG naar de normale regeling zo soepel mogelijk laten verlopen. Mocht U derhalve menen dat in de afgelopen periode van vaart op de AG U door omstandigheden geen beroep hebt kunnen doen op de meevaarregeling, dan kunt U ons altijd even bellen om te bezien of er in Uw specifieke situatie daarvoor een oplossing gevonden kan worden.

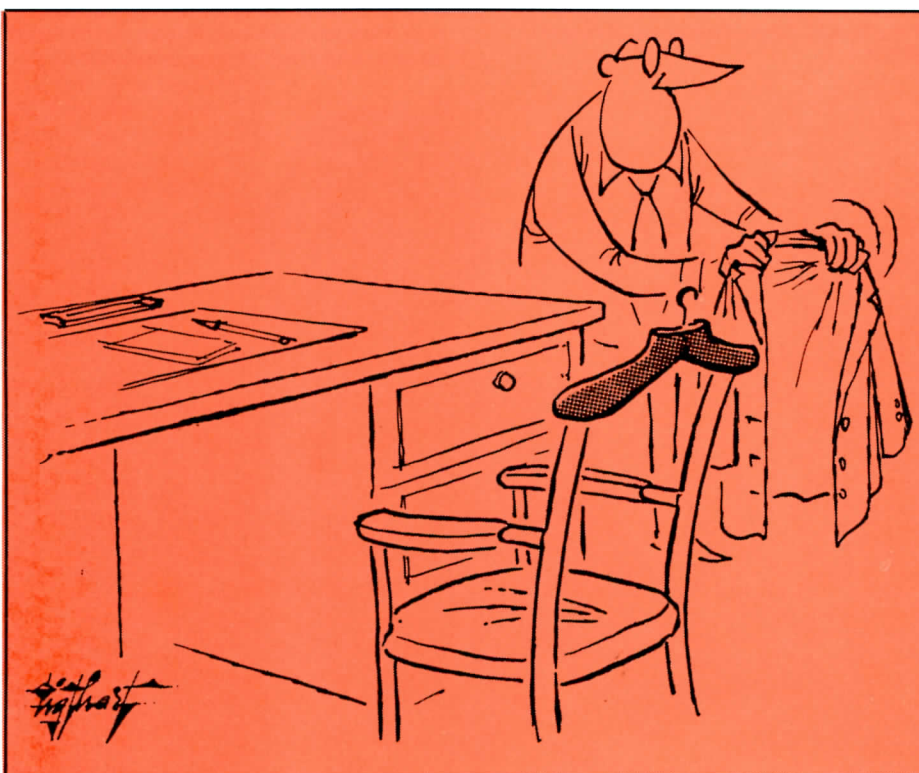


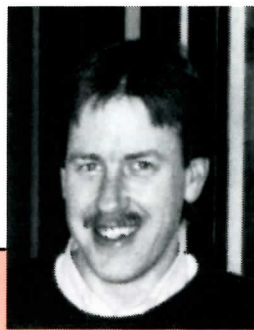
Vaart Houden

*Zoals reeds elders vermeld, zal ik binnenkort Shell Tankers B.V. verlaten en derhalve is dit mijn laatste bijdrage aan de rubriek **Vaart Houden**. Sinds we in 1987 met deze rubriek begonnen zijn, zijn er al weer 14 stukjes verschenen die alle gepoogd hebben U zo goed mogelijk te betrekken bij en te informeren over onze activiteiten om ons bedrijf in stand te houden en weer te doen opleven. Aan dat laatste heb ik - hoop ik - ook mijn bijdrage geleverd. Ik vind het jammer dat ik nu al vertrek, maar ik vertrouw graag de zaken aan mijn opvolger Tino de Vries toe. Het gaat U en de Uwen allen goed en mijn enige wens is dat STBV met al zijn medewerkers weet **VAART TE HOUDEN**.*

Met vriendelijke groet,

Peter H.A.M. Otten
Personnel Manager





AAN DE **OR** DE

De volgende vier onderwerpen zou ik in deze aflevering graag onder Uw aandacht willen brengen.

- ➔ **Werkgroep SGO/MO**
- ➔ **Promotiebeleid officieren**
- ➔ **Outplacement Nederlandse bemanningsleden**
- ➔ **Raad van Commissarissen**

Werkgroep SGO/MO

Via het OR-verslag van de oktobervergadering (Schip & Ka november 1988, bladzijde 5), is het begrip **Aandachtsgebieden** voor de Semi Geïntegreerde Officier (SGO) en de toekomstige Maritiem Officier (MO) onder Uw aandacht gebracht. Voor de verdere uitwerking van (onder andere) dit begrip is een werkgroep in het leven geroepen. De opdracht waarmee deze werkgroep aan de slag is gegaan, is schriftelijk vastgelegd; uit dit stuk de volgende citaten:

'Reeds in 1977 startte Shell Tankers B.V. met een min of meer zelf ontwikkelde SGO-opleiding, uitmondend in het laagste GHV-diploma van de secundaire discipline. Gaandeweg de jaren heeft de aldus gevormde officier gestalte gekregen, doch de maximale effectiviteit voor zowel de Maatschappij als betrokkene lijkt tot op heden nog niet bereikt.

*Gedurende het najaar van 1987 werd een start gemaakt met besprekingen over wijzigingen in het beleid ten aanzien van de SGO/MO. Uitvoerige verkenning, met name binnen de stuurgroep **Bedrijfsvoering-2000**, resulteerde in een discussie-stuk, welk op 6 november 1987 met een dertigtal betrokken officieren werd besproken.*

De volgende actie werd hierop vanuit Shell Tankers B.V. ondernomen:

- instelling/ontwikkeling MO-rangen met bijbehorende gage-struktuur
- ontwikkeling nieuw promotiesysteem officieren

De geformeerde werkgroep zal concrete voorstellen formuleren om de SGO/MO zodanig in de scheepsbedrijfsvoering op

te nemen, dat zich naast een effectiever inbreng, ook meer individuele arbeidsvreugde zal ontwikkelen.

*Deze werkgroep, bestaande uit **Rob van Kranen (DFP/1)**, **Bouke Glas (TS5)** en **Bert Zwiers (NS1)**, zal onder voorzitterschap van eerstgenoemde, specifieke invulling gaan geven aan:*

- ◆ **Meer procesmatige betrokkenheid van de SGO (MO), oftewel betrokkenheid bij planning/inzetten/sturing van mens en materiaal.**
- ◆ **Meer beleidsmatige betrokkenheid van de SGO (MO); onder 'beleid' wordt begrepen: het scheepsbeleid als afgeleide van het STBV-beleid.**
- ◆ **Het creëren van aandachtsgebieden voor de SGO (MO), oftewel een bepaald deel of delen uit het gehele werkgebied waaraan betrokkene speciale zorg besteedt en waarvoor hij/zij een bepaalde mate van verantwoordelijkheid draagt, c.q. verantwoording schuldig is aan de scheepsleiding.'**

Een en ander wordt ingevuld tegen de achtergrond van het officieren-bestand binnen een 'kernbemanning', waarbij de werkgroep over de vrijheid beschikt om met betrokken vlootmedewerkers en/of relevante lijnfunctionarissen van gedachten te wisselen danwel de vorderingen te toetsen.

De uiteindelijke voorstellen zullen alvorens te worden toegepast, besproken worden met de scheepsleiding (via bijvoorbeeld de '6 x 6' bijeenkomsten). Voor alle

duidelijkheid, het is zeker niet de bedoeling om terug te keren naar het oude systeem van een ranggebonden takenpakket. Herinvoering daarvan zou knellend kunnen gaan werken, en dan ten koste gaan van de huidige flexibiliteit van de SGO. De werkgroep streeft ernaar genoemde voorstellen op korte termijn aan te leveren. Ik hoop in de volgende aflevering van deze rubriek hierop terug te komen.

Promotiebeleid officieren

De Raad (en met name de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken, CVP) heeft zich in de afgelopen maanden nogal bezig gehouden met twee nauw samenhangende onderwerpen, te weten:

- evaluatie van het nieuwe beoordelingssysteem vlootpersoneel
- invoering van een gewijzigd promotiebeleid

Rond het eerste onderwerp concentreerde het overleg zich rond vragen als:

- * Geeft het nieuwe beoordelingsformulier een compleet inzicht in het functioneren en de persoonlijke kwaliteiten van betrokkenen?
- * Worden de mogelijkheden van het nieuwe systeem ten volle onderkend c.q. benut, zowel aan boord als op kantoor?
- * Zijn op dit moment (ongeveer een halfjaar na introductie van het nieuwe beoordelingsbeleid) kwalitatieve verbeteringen van bijvoorbeeld het beoordelingsgesprek bespeurbaar?

Het te wijzigen promotiesysteem voor officieren is reeds meermalen ter sprake geweest, in verschillend verband. Verkennende bespreking op 22 september jl. van een door DFP/1 vervaardigd discussiestuk resulteerde in een ontwerp-instemmingsverzoek, waarin rekening gehouden is met de suggesties en bemerkingen van de CVP. Dit ontwerp is door de CVP met de heer Otten doorgenomen en heeft als basis gediend voor het uiteindelijke instemmingsverzoek.

Op het moment dat U dit leest, zijn bovenstaande vragen beantwoord, terwijl tevens het bewuste instemmingsverzoek door de Raad is behandeld in de december-vergadering. Meer hierover kunt U aantreffen in het OR-verslag in de januari-editie van dit blad.

Outplacement Nederlandse bemanningsleden

De OR-commissie Vlootbeheer en Personeelszaken (CVP) heeft op 22 september een vervolg-gesprek gehad met twee vertegenwoordigers van het ingehuurd outplacement-bureau (zie ook het OR-verslag in de november-editie). Afgesproken is dat de CVP maandelijks een **anoniem** overzicht ontvangt van de stand van zaken, met ingang van de maand september. Op die manier is de commissie in staat om de vorderingen van maand tot maand te volgen, met name ten aanzien van:

- de gerealiseerde (externe) overplaatsingen
- aantallen deelnemers aan cursussen/opleidingen, al dan niet met een aansluitend dienstverband
- individuele doelstellingen
- eventuele problemen

Uiteraard is de eerste groep verder gevorderd dan de laatste, omdat de groepen met geruime tussenpozen gestart zijn (groep zes is sinds half september aan de slag).

Voor de goede orde wens ik nogmaals te benadrukken, dat de Raad het eerder ingenomen standpunt niet gewijzigd heeft. De Raad blijft een beroep doen op de deelnemers om actief en constructief met 'outplacement' om te gaan. Uit persoonlijke contacten is mij inmiddels gebleken, dat een groeiend aantal deelnemers de mogelijkheden van deze outplacement-service onderkend hebben en benutten.

Raad van Commissarissen

Zoals in de vorige aflevering beloofd, nu aandacht voor de functie en samenstelling van een Raad van Commissarissen (RvC). Voorop staat, dat een RvC alleen kan worden ingesteld indien de betreffende onderneming rechtspersoonlijkheid bezit in de vorm van een naamloze of een besloten vennootschap (N.V. of B.V.). Van oorsprong is de RvC een toezichthoudend orgaan, van en voor de aandeelhouder. Door de jaren heen zijn echter de taken aanzienlijk uitgebreid, met name voor de (verplichte) RvC van grote vennootschappen zoals Shell Tankers. Kort samengevat zijn dit de volgende taken binnen de betreffende vennootschap:

- toezicht op beleid en algemene gang van zaken
- advisering en raadgeving
- benoeming en ontslag van de directie (bij STBV is deze taak middels de statuten toegewezen aan

de Algemene Vergadering van Aandeelhouders)

- vaststellen van de jaarstukken (balans en winst/verliesrekening)
- het verlenen van goedkeuring aan belangrijke beleidsbeslissingen, zoals grote investeringen.

In afgeleide vorm kan de OR bovenstaande taken eveneens de zijne noemen, al dan niet gereguleerd via het adviesrecht (met name van toepassing op het derde en vijfde punt). Bovendien kan de OR bij een vakature binnen de RvC personen voor benoeming tot Commissaris aanbevelen en heeft daarnaast vetorecht indien er bij de Ondernemingsraad bezwaren leven tegen een voorgenomen benoeming. De RvC bij onze Maatschappij is op dit moment als volgt samengesteld:



de heer H. de Ruiter, *President-commissaris (Groepsdirecteur van de Koninklijke Shell)*

de heer H. Hooikaas (*President-directeur Shell Nederland B.V.*)

de heer J.H. Kelly (*Marine-coördinator Shell*)

de heer T.P.J.M. Stoltz (*Schout bij nacht der technische dienst b.d.*)

Tot zover deze bijdrage. De vijfde aflevering van 'aan de ORde' zult U in de editie van februari volgend jaar kunnen aantreffen.

Namens de gehele Ondernemingsraad wens ik U prettige feestdagen, een goede jaarwisseling en behouden vaart in 1989.

Met vriendelijke groet,

Bert Zwiars
OR-voorzitter



Onderscheiding voor Ir. van Wachem

Ir. L.C. van Wachem, president-directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij en voorzitter van het Comité van Directeuren van de Koninklijke/Shell Groep is door de Britse Koningin benoemd tot 'Honorary Knight of the Order of the British Empire'. De heer van Wachem werd in 1977 al benoemd tot 'Honorary Commander of the Order of the British Empire'. De onderscheiding is Ir. van Wachem toegekend als erkenning van de bijdragen die door hemzelf en door de Groep zijn geleverd aan de ontwikkeling van de olie-industrie in het Verenigd Koninkrijk.

Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Wij vestigen er Uw aandacht op, dat kinderen van bij het Onderling Medisch Steunfonds aangesloten werknemers slechts onder de dekking van het fonds vallen tot en met het kalenderjaar waarin zij de 21-jarige leeftijd bereiken.

Is of wordt Uw kind in de loop van dit jaar 21, en is het niet verplicht verzekerd, dan is het noodzakelijk tijdig een passende verzekering af te sluiten.

Het Algemeen Bestuur

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

1 t/m 31 oktober 1988

Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

m.s. 'Cardissa'

SGO: T. Franssen, SAW: R. de Jong, M. Schiphorst

m.s. 'Caurica'

SGO: G.H.G.M. Scheres, Stag.: J.H. de Laleyne, M.M. Stuyts,

Hwtk.: E. Aanen

m.s. 'Felania'

Gezagv.: L.A. Veer, 1e Stm.:

A.L.M. van Dun

m.s. 'Felipes'

SGO: J. de Boer, Wnd. Hwtk.: J.C. Ganzinga

m.s. 'Ficus'

1e Stm.: R. van der Voort, Stag.:

F.N. de Bas, SGO: E.S. Petrusma

m.s. 'Flammulina'

Gezagv.: A. Vlaar, VO: H. van

Popta, Stag.: P.A. van Herfden,

Hwtk.: J.H.S. van der Pas, Off3:

Mugianto, Eng3: Suropto, 2NDC:

Tjuandy

m.s. 'Fossarina'

Gezagv.: G.J. Knol, Stag.: F.

Kruythoff, P.B. Nierop, 2e Wtk.:

F.A.J. Boot

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: B. Ritman, 1e Stm.:

E.M.M. van den Bosch, Hwtk.: H.

Brand, 2e Wtk.: J.C. van Koten

m.s. 'Fulgur'

4e Stm.: G.Y. Bouma, Stag.: J.C.M.

Meeuwissen, Hwtk.: J.P. Kalkman,

2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse, Off2:

Luntungan, Eng4: Pangemanan

m.s. 'Fusus'

Gezagv.: J. Baard, Eng4: Pratama

m.s. 'Niso'

1e Stm.: F.B. Schröder, 2e Stm.:

P.A.D. Bouwman, HECA: Rindjani

Sudarno

m.s. 'Sericata'

1e Stm.: Gezagv.: O.A. van Druuten,

Hwtk.: C. Hemmer, Techn.: J.

Brederveld, BEKO: C. van Zal

m.s. 'Shelltrans'

1e Stm.: W. Beekman, Stag.: R.A.

Schroevens

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: M.F.D. Becx, CPO:

Pattileuw, PO: Maman Suparman,

Sjaifullah Siregar, G1S: Nafir,

Dukak, Adrie F Supit, Mansyur

Duscy, G2S: Rukman, Mail Bin

Toyib, Mashuri, ASTD: Achmad

Mutohar, JSCJ: Permana, HECA:

Nurdin, CHCK: Sujai

m.s. 'Solaris'

2e Wtk.: J.A. Willems, ASV: J.J. Donleben

m.s. 'Spectrum'

Wnd. Gezagv.: R.W. Overdijkink,

SGO: H. Brugs, Hwtk.: J. Kruysse,

3e Wtk.: J. Kruize, ASV: O. Barrau

m.s. 'Sponsalis'

SGO: A. Leffers, H.T.J. Meyer

m.s. 'Stellaris'

Hwtk.: W. Muis, 3e Wtk.: P.D.

Koudenburg, 4e Wtk.: H. van

Weenen

m.s. 'Stellata'

SAW: P.P. van der Pol, HOVO:

J.G. Volleberg

Aflossingen/Signed Off

Gezagv.: C.J. Clarisse, J.A. van

Kesteren, D.M. Mos, J.W.

Nieuwerf, N. Venendaal, F. de

Vries, R. van Westendorp

1e Stm.: G.J.C. van Eeten, D.J.

Mittelmeyer, W.J. Netelenbos,

A.J.W. Rommes, J. van Rooyen, H.

Sieders

2e Stm.: R.M. van der Aa, J.S. de

Vos

SGO: H.E. Becht, J.R.N. Bode, B.

Kerver

Hwtk.: A.K. van 't Blik, P.F. Buil,

J.B. van Haaster, H.L. de Koning, J.

Smid, N.C. van der Vecht, D.

Westdorp

2e Wtk.: I.J. Albrechts, A.M.P.B.

Fluitsma, M.J. Parent, A. Sloot

4e Wtk.: M.J.E. van den Broek, R.F.

van Loon

TS4: A.B.M. Bokkers

5e Wtk.: S. van der Zee

SGO: M. Punter

Stag.: A. Eijgenraam

SAW: D.C.W. van den Berg

ASV: R.G. van den Brink, D. van

Eenige, K. Roelvink, R.B.F. Stroet

Techn.: E.R. van Engel

HOVO: L.J.W. Broenink

BEKO: A.R. Tanasale

Off3: Husain

Eng3: Janis, Djajaputra Aziz

CPO: Hendrik Boy Pasumiin

PO: Abdon Tatuwo, Chaniago F

Aromande

G1S: Mohammed Raji, Ali Mudin,

Sudjiman, Parsaoran Simorangkir

G2S: Adang Rusdi

ASTD: Hasjardi

JSCJ: Taufic Nafi

HECA: Dominique Mustamu

CHCK: Mandawi

2NDC: Nawai

Diploma's

'A' - C.A.M. Rovers

'C' - B. Scholten

'S3' - A.B.M. Bokkers, F.A.M.

Vergroesen

Gehuwd

14.10.88 - R.W. Eeuwijk (TS5) met

mw. N.J. Koorengel

Geboren

11.10.88 - Miriam Elli Francina,

dochter van A. van Beek jr. en mw.

van Beek-Widow

Met Pensioen

Hwtk.: L. Buitenkant

Overplaatsing

3e Wtk. L.J. Criens (NAM)

HOVO: R.A. de Lange (SNR)

Uit Dienst

TS5: J.W. de Vries

In militaire dienst

ASAW: W.A.C.A. van Aert

In Memoriam

Op 3 oktober jl. is op 78 jarige leeftijd overleden de heer **J.T. Renes**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Renes verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 29 dienstjaren.

Op 30 oktober jl. is op 68 jarige leeftijd overleden de heer **W.J.J. van den Berg**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer van den Berg verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1973 na 27 dienstjaren.

WAL

WAL

In dienst



14.11.88 - J. de Jager tijdelijk DFM (ex SIPC-London)



01.12.88 - Drs. T. de Vries DFF (ex SIPC- Den Haag)

Geboren

23.10.88 - Marloes, dochter van Pieter Jan van der Pols (DFF/1) en Erna van der Pols-Mulder

Ondanks verbetering in zeescheepvaart blijft voorzichtigheid geboden

Ondanks de verbeterde situatie voor de Nederlandse zeescheepvaart blijft er veel onzekerheid. Voorzichtigheid blijft dan ook geboden. Weliswaar lijkt de neerwaartse spiraal in de mondiale zeescheepvaart te zijn doorbroken, waarvan ook de Nederlandse scheepvaart profiteert. Toch zijn er ontwikkelingen die het noodzakelijk maken om de bakens tijds te verzetten. Daarvoor is een lange termijn strategie nodig, zowel voor de gehele bedrijfstak als voor de individuele ondernemingen.

Dit zei de aftredende voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KNRV) de heer M.A. Busker 16 november tijdens de Openbare jaarvergadering van zijn organisatie te Den Helder. De heer Busker wordt opgevolgd door de heer W.A. Mulock Houwer, lid van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Nedlloyd Groep.

De heer Busker wees er in zijn toespraak op, dat op de meeste deelmarkten van de zeescheepvaart een beter evenwicht tussen vraag en aanbod is ontstaan. De economische opleving leidde tot een verbetering van de vraag naar scheepsruimte; de versnelde sloop van verouderde zeeschepen en de vermindering van de nieuwbouw leidde tot verkleining van het aanbod van schepen. Vooral in de droge bulkvaart en tankvaart is sprake van hogere vrachttarieven.

Kostenniveau concurrentienadeel

Wat de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart betreft toonde de KNRV-voorzitter zich tevreden met het redelijke uitzicht dat de afgelopen jaren is ontstaan op een verbetering van het Nederlandse kostenklimaat. Dit kan worden bereikt door de invoering van kleinere bemanningen, een ruimere tewerkstelling van buitenlandse scheepsgezellen, fiscale maatregelen in de sfeer van de loonkosten en door investeringspremies. Toch is het Nederlandse kostenniveau geen concurrentievoordeel voor de Nederlandse zeescheepvaart - gezien de situatie in het maritieme buitenland - en moeten andere concurrentievoordelen worden gevonden.

Lange termijn strategie

Daarom pleitte Busker voor een lange termijn strategie voor de bedrijfstak en voor de branche-organisatie. In dat verband



noemde hij als mogelijkheden voor andere concurrentievoordelen de volgende aandachtspunten:

- een sterke betrokkenheid bij de beheersing van de gehele goederenstroom, aangevuld met automatiseringssystemen voor de verwerking van informatiestromen
- uitbouw van de bestaande dienstverlening naar nieuwe markten met nieuwe producten
- invoering van nieuwe technologische concepten voor het transport
- samenwerking met verladers
- het opzetten van bijzondere financieringsvormen.

Als voorbeeld van de grote veranderingen die zich in de zeescheepvaart aandienen, noemde Busker de ontwikkelingen in de containervaart. Op den duur is op deze deelmarkt slechts ruimte voor 8 à 10 grote ondernemingen die zich met de beheersing van de goederenstroom zullen bezighouden. Dit proces van schaalvergroting is in volle gang. Een kant en klaar recept voor een strategie voor de Nederlandse zeescheepvaart kon de KNRV-voorzitter niet geven. Wel memoreerde hij de opvatting die externe deskundigen kortgeleden tijdens een interne brainstorming naar voren brachten. Volgens hen zijn de meeste Nederlandse rederijen goed in het handhaven van marktpositie, verbetering van service, interne herstructurering en produktverbetering, maar minder goed in het penetreren op nieuwe markten met nieuwe producten. Opmerkelijk is ook dat innoverende projecten op het gebied van technologie, financiering en informatienetwerken veelal tot stand komen bij de kleinere ondernemingen. Het niet tijdig verzetten van de bakens kan catastrofaal zijn, aldus Busker.

Versterking branche-organisatie

De KNRV-voorzitter pleitte voor een sterke branche-organisatie met een goede herkenbaarheid en een strategie voor de langere termijn. De organisatie zal moeten inspelen op het ruimere transport-concept, de geringere afhankelijkheid van subsidies, Europa 1992 en het geleidelijk loslaten van de nationale vlag. Bovendien moet worden gekeken naar de aangrenzende sectoren en naar de onder vreemde vlag varende schepen, waarop Nederlandse rederijen invloed kunnen uitoefenen.

De KNRV-voorzitter wees verder op het afbrokkelende imago van de scheepvaart en op de gevolgen die dit heeft voor het onderwijs en dus voor het aantrekken van goed opgeleid kader. Als voorbeeld noemde hij de onderwaardering van de faculteit maritieme techniek en van de leerstoel rederijkunde bij de nieuwe studie-opzet aan de Technische Universiteit Delft. De komende jaren zal volgens Busker beslist meer moeten worden gedaan aan maritieme voorlichting. In dit verband bepleitte hij een bundeling van maritieme belangen en het samenvoegen van de vele maritieme periodieken tot enkele toonaangevende bladen.