

SCHIP & KA

33e jaargang
nummer 6
december 1993



❧ koopvaardijpredikant met pensioen ❧ tien
jaar medisch advies ❧ kerstpuzzel ❧ or-verslag
❧ gezondheid gaat in rook op ❧ nieuwe
gezichten ❧ halia ❧ dienstreglement
❧ diploma's en vaarbevoegdheidsbewijzen

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 010-4071842
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010-4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Drieëndertigste jaargang nr. 6
december 1993

Redactiecommissie
010-4071828

Haaije van der Brug
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de ABN/AMRO bank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze 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 en druk

Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

- 214 17.09.93 'Naticina', 'Siratus', 'Hastula' (Satcom)
215 30.09.93 Inventory/Instruction Manual
216 30.09.93 Guidelines on navigation
217 30.09.93 Koersen/Brandstofprijzen (Satcom)
218 18.10.93 Safety Handbook for Merchant Seamen
219 13.10.93 Boekwerken aan boord (Satcom)
220 14.10.93 Oil Pollution
221 21.10.93 Formulier 157 (Satcom)
222 01.11.93 Medische adviezen aan officieren
223 29.10.93 Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
224 01.11.93 Gezondheid gaat in rook op
225 02.11.93 HSE Manual
226 02.11.93 Ins and outs on ports world wide
227 08.11.93 Navigation matters
228 08.11.93 Scheepsreglement I
229 12.11.93 'Erinna' en 'Etrema' op de markt (Satcom)
230 15.11.93 Verhuizing medische dienst (Satcom)

- 231 16.11.93 Doorlopende reisverzekering Zilveren Kruis (Satcom)
232 17.11.93 Dienstreglement vlootpersoneel
233 17.11.93 Scheepsreglement I Maintenance
234 17.11.93 Administration System Manual
235 17.11.93 Ship Management Manual
236 18.11.93 Book Bridge Team Management (Satcom)

Bedankt

Graag willen wij iedereen bedanken die bij mijn vertrek blijk heeft gegeven van zijn of haar belangstelling. De cadeaus waaronder een stormglas, een scheepsklokje ('time management'), een zandloper ('voor het kleinere werk'), een scheepstoeter ('om de communicatie gaande te houden vanaf de andere kant'), een blik Engelse drop en een CD met onder andere 'Land of Hope and Glory' werden op bijzonder geestige wijze door Wim Dufourné overhandigd. Zij vormen een mooie herinnering aan mijn STBV tijd. Iedereen die daaraan heeft bijgedragen, willen wij daarvoor van harte bedanken. Wij wensen u allen een behouden vaart!

Tino & Tosca de Vries

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1993

Tot 23.11.93

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	3
Ongeval met medische behandeling	2
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	1
Herhalingsfrequentie 1*	1,0
Herhalingsfrequentie 2*	2,0
(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)	
Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	6
Gerapporteerde bijna-ongevallen	28
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	3

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 51, hetgeen gelijk is aan 0,5 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	423
ENTALINA*	1096
ERINNA	1554
ERODONA*	1084
ETREMA*	1564
NISO	469
SERICATA	2561
SHELLTRANS	421
SIDELIA	118
SOLARIS	2927
SPECTRUM	384
SPONSALIS*	2573
STELLATA	573
SUNETTA	51
ZARIA	1358
ZAFRA*	1573

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

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Halia
Hastula
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

Tien jaar medisch advies

In het voorjaar van 1983 kwam hij bij Shell Tankers BV. Aanvankelijk voor een periode van drie à vier jaren. Na zeventien jaren in de tropen te hebben gewerkt, was het wel even wennen in een kantoororganisatie. Dat Rob Louwé het bij ons uitstekend naar zijn zin heeft blijkt uit het feit dat hij inmiddels zijn tienjarig jubileum heeft gevierd. Schip & Ka in gesprek met de medisch adviseur van STBV.

Rob begon zijn loopbaan in 1966 als Marine-arts. Hij heeft een jaar gevaren als scheepsarts op de Atlantische Oceaan en later in de West toen hij in Curacao werd gestationeerd. Daarna kwam hij bij de Mariniers in Aruba. In die tijd was hij al begonnen met een huisartsenpraktijk op Aruba. In 1969 kwam hij toch weer terug in Nederland, waar hij een tijdje werkzaam was bij de afdeling Chirurgie in het Rode Kruis Ziekenhuis in Den Haag.

Toen hij in 1969 bij Shell solliciteerde was er aanvankelijk geen plaats. Zijn carrière bij de Koninklijke Shell begon in januari 1970 toen hem een plaatsing in Oman werd aangeboden. Na Oman zat hij ruim vijf jaar in Curacao, ruim drie jaar in Nigeria en vervolgens ruim drie jaar in Qatar.

Bij zijn eerste echte plaatsing in Nederland werd hem de baan als medisch adviseur van Shell Tankers aangeboden. Deze baan leek hem wel wat. Het varen had altijd al zijn belangstelling gehad, mede door zijn Marine-periode. Op de vraag of er verschil is tussen Marine-personeel en STBV'ers antwoordt hij volmondig: 'Ons vlootpersoneel moet veel harder werken. De Marine heeft ook veel meer mensen aan boord en heeft natuurlijk een heel andere taak. Ik heb bewondering voor

onze zeevarenden die 24 uur per dag in touw zijn om het schip in bedrijf te houden. Ook heb ik een enorme bewondering gehad voor de inzet, de moed en de voorzichtigheid die getoond werd ten tijde van de twee Golfoorlogen.

Shell Tankers heeft mij als bedrijf gegrepen. Het is een zeer boeiend en afwisselend bedrijf, ook wat de gezondheidskant betreft, ook in vergelijking met andere Shell-maatschappijen. Ik bedoel hier met name de gezondheidsaspecten aan boord zoals het lawaai in de machinekamer en het omgaan met chemische stoffen. Ook de werkdruk heeft mijn speciale aandacht en deze onderwerpen zijn regelmatig punt van gesprek tijdens de HSEQ-vergaderingen.

Van 1984 tot 1986 heb ik de opleiding bedrijfsgeneeskunde gedaan speciaal om deze aspecten te verbeteren en te begeleiden. De afgelopen tien jaar is er natuurlijk ontzettend veel veranderd. In 1983 hadden we nog een vloot van ongeveer 33 schepen. Dit is inmiddels bijna gehalveerd. Destijds hadden we vijf

ochtenden spreekuur en nu nog maar twee. Ook de bemanningssamenstelling is totaal anders als vroeger. Ik ben in staat geweest alles van dichtbij mee te maken. Vier keer heb ik meegevaren aan boord van onze schepen. Dit is van belang om op de hoogte te blijven van de werkomstandigheden aan boord. Ook bezoek ik geregeld de schepen bij binnenkomst in Rotterdam. Wat natuurlijk ook een aspect van mijn werk is, is het geven van radio medisch advies aan de schepen. Daarbij zit ik tevens in de Commissie van Radio Medisch Dienst.

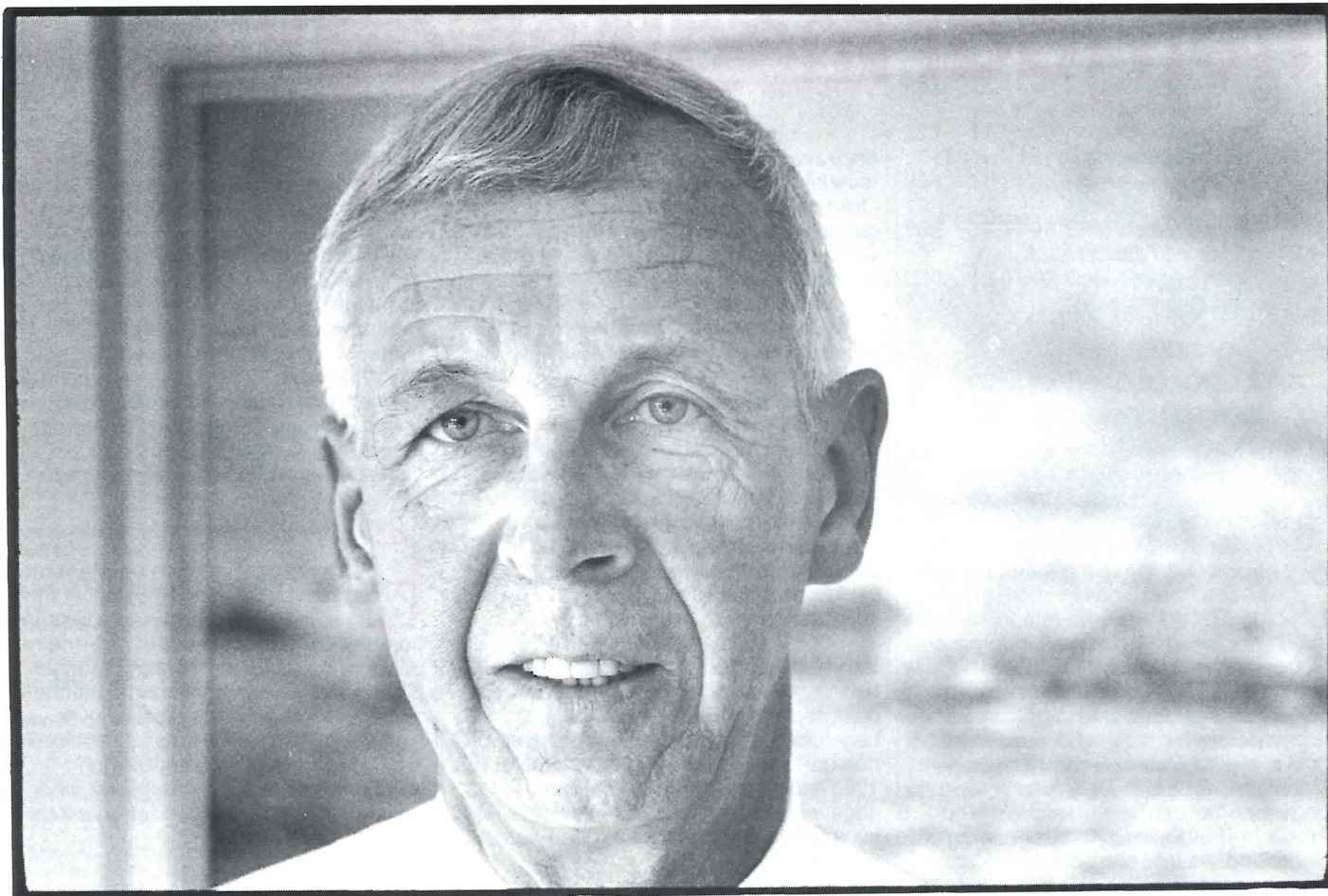
En groot deel van mijn werk is verder de zeevaartkeuringen en de begeleiding van zieken en advisering betreffende ziektewet en WAO. Met name ook door de jaarlijkse zeevaartkeuringen zie ik onze mensen regelmatig en hebben zij de gelegenheid om te spreken over werkomstandigheden. Ik ken dan ook vele heel goed en weet ook veel van hun eventuele ziektegeschiedenis, wat weer van belang is wanneer een schip belt voor radio medisch advies.



Verhuizing Medische Dienst

De medische dienst voor het STBV-personeel is met ingang van 15 november jl. gevestigd in de Alexanderpolder. De bedrijfsarts Rob Louwé zal in principe op maandag, dinsdag en donderdag aanwezig zijn (tel.: 010 - 4071802). Tijdens de keuringsochtenden op dinsdag en donderdag zal assistentie worden verleend door Loes Kas of Jan van de Werke.

Voor afspraken, ziek- of herstelmeldingen kunt U bellen naar 010 - 4071809.



In 1986, toen Shell Tankers verhuisde van het Hofplein naar de Alexanderpolder, was er voor de medische dienst geen plaats. Wij bleven achter en fuseerden met Shell Nederland. Ik ging toen parttime voor Shell Tankers werken. Daarnaast verrichtte ik ook werkzaamheden voor Shell Nederland, Shell in Rijswijk en Shell Pernis. Vanaf eind 1992 ben ik gepensioneerd en nu werk ik alleen nog maar voor STBV.

Ik denk dat het voor de zeevarenden een stuk prettiger en makkelijker zal zijn om zich in de Alexanderpolder te laten keuren. Nu moeten ze eerst naar het Hofplein en daarna voor de briefing-gesprekken naar de Alexanderpolder, hoewel dat binnenkort ook gaat veranderen door de verhuizing van de technische dienst naar Londen. We richten de medische dienst zodanig in dat we de normale keuringen kunnen verrichten en de oren- en ogen papieren kunnen verlengen.

Daarnaast zal er in de nabije toekomst meer contact gaan plaatsvinden met Londen. Nu al komen de vloten drie maal per jaar bijeen om bedrijfsgeneeskundige aspecten te bespreken. Speciale aandacht geven wij aan hernieuwde lawaaimetingen, informatie over het roken, herhalingscursussen 'medische zorg aan boord' voor stuurlieden en een update van bedrijfsgeneeskundige onderwerpen voor het HSE-manual. En daar zijn we voorlopig mee bezig.

euroShell

Met ingang van heden is het niet meer nodig om een handtekening te plaatsen op de kopie kassabon indien er met card en PINcode is afgerekend op de Shell verkooppunten. Voor betalingen met credit cards waarbij geen PINcode gevraagd wordt zoals Eurocard, Visa, Diners en binnenkort ook American Express, blijft de verplichting bestaan om de handtekening op de kopie kassabon te zetten.

Diploma's en vaarbevoegdheidsbewijzen

Zowel in de Nederlandse als de Liberiaanse wetgeving is opgenomen aan welke eisen een scheepsbemanning moet voldoen ten aanzien van diploma's, certificaten en vaarbevoegdheden. Bij controles wordt er steeds strenger op toegezien dat de op dat moment aanwezige bemanning voldoet aan de gestelde wettelijke eisen.

Bij STBV wordt de regel gehanteerd dat

voor een ieder alle mogelijke documenten worden aangevraagd, zowel Nederlandse als Liberiaanse. Daardoor wordt een maximale flexibiliteit bereikt met een minimale kans op overtredingen van de wet.

Regelmatig worden tijdens controles de originele documenten van de opvarenden ter inzage gevraagd. Van elke zeevarende wordt dan ook verwacht dat bij aanmonstering alle officiële documenten zoals, monsterboekje, diploma's, certificaten en vaarbevoegdheidsbewijzen mee naar boord worden genomen.

De geldigheid van de documenten wordt bewaakt door de afdeling DFP/3. Zodra daar aanleiding toe is, benaderen zij de betrokkene om de procedure voor het verhogen of verlengen van documenten op te starten. Daarbij is het weer van het hoogste belang dat een ieder op zo kort mogelijke termijn zijn medewerking verleent zodat de nieuwe documenten op tijd aanwezig zijn.

Dienstreglement

Het dienstreglement voor officieren en scheepsgezellen van 1 april 1992 is eindelijk uit. Geïnteresseerden kunnen telefonisch een exemplaar opvragen (tel.: 010 - 4071832/831) of een exemplaar afhalen bij de balie op DFP/1.

*De Redactie wenst
alle lezers een
prettige kerst en een
voorspoedig 1994*

The Halia's maiden voyage to Hong Kong

EERSTE REIS HALIA

Op 11 september jl. heeft de Halia haar eerste lading gelost in Hong Kong. In 'Shell Circle' van oktober 1993 werd hier uitgebreid aandacht aan besteed. Hier volgt de tekst van het betreffende artikel.

The Shell emblem is a renowned symbol of quality and innovation. Shell operations worldwide should therefore fulfil these values in order to maintain the company's credibility.

Recently, the 60-vessel strong Shell fleet has been further strengthened with the addition of a brand new product carrier - the Halia (named after a seashell found on the west coast of North Africa).

The Halia, which is built to meet the 1993 regulations of Safety of Life at Sea (SOLAS) and Marine Pollution (MARPOL), will enable Shell to stay in the forefront of the marine oil transport industry. Until now, no more than 10 to 15 vessels of this modern carrier have been in operation and the Halia is the first of a series of six H-Class category which will be operated by Shell.

Following her maiden voyage from Singapore to Hong Kong to discharge her first batch of cargo on September 11, the Halia will be kept busy in the oil trade in the Far East region. According to Mr. Leo de Winter, Fleet Operations Manager who looks after 18 vessels, Shell has taken the lead in investing in this state-of-the-art vessel to ensure the pollution- and contamination-free marine transportation of oil. Mr. de Winter says: 'The protection of the environment stand high on our corporate agenda. Our major challenge at Shell is to sail without pollution and without contamination of cargo.'

To avoid the pollution problem, the Halia is built with a double hull design. Whenever the cargo tanks are full, the space between cargo tanks and hull will remain empty; this acts as an air cushion to protect the cargo from escaping in case of collision. Oil spillage can thus be prevented. In addition, each cargo tank on the vessel has its own pump, rather than seven to eight tanks sharing one as in the old design. Each pump in the tank can efficiently discharge the complete cargo without any remaining of product. Replacement of old vessels by new designs such as the Halia is also crucial to avoid polluting the environment.'

From an environmental perspective, the Halia is an excellent energy-saving type of vessel as the engines are designed to optimise fuel efficiency. Many modern features have been incorporated to minimise contamination of cargo. 'The Halia has a total of eight cargo tanks for carrying different cargo, from crude oil to gasoline and from jet fuel to white spirits. Cargoes are also well protected from contamination by inert gas,' says Mr. de Winter. 'The structural parts of the cargo tanks are built outside the tanks, enabling proper cleaning to prevent contamination with next cargo,' he adds.

SHELL CIRCLE

Shell Companies in China and Hong Kong

October 1993

親啟天地

一九九三年十月

SHELL NEWS 親啟專訊

The Halia's maiden voyage to Hong Kong Halia往香港的處女航

The Halia's maiden voyage to Hong Kong was a successful one, marking a significant milestone for Shell's fleet. The vessel, a 60,000-tonne product carrier, departed Singapore on September 11 and arrived in Hong Kong on September 15. The voyage was uneventful, with the crew performing admirably. The Halia is the first of a series of six H-Class vessels, which are designed to meet the latest international regulations for safety and environmental protection. The vessel's advanced features, including its double hull and sophisticated cargo handling systems, ensure the safe and efficient transport of oil products. The Halia's maiden voyage demonstrates Shell's commitment to innovation and excellence in the marine oil transport industry.



船上生活

Life on board the Halia is a dynamic and challenging experience. The crew, consisting of 18 members, enjoys a variety of activities and tasks. The vessel's modern amenities and facilities provide a comfortable living environment for the crew. The crew members are highly trained and experienced, ensuring the safe and efficient operation of the vessel. The Halia's advanced navigation and communication systems make the voyage a smooth and enjoyable one. The crew members are proud to be part of the Shell fleet and to represent the company's commitment to excellence in the marine oil transport industry.



親啟專訊

Apart from pollution and contamination concerns, safety is an important issue that has not been overlooked. On the vessel, a compact Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) is installed to detect safety and distress problems and, in case of emergency, to send messages to the nearest radio station for assistance. Different types of fire-fighting systems are also in place. Fire detectors are installed throughout the accommodation and engine room to detect local fires and carbon dioxide (CO2) bottles are used to tackle any local blazes. In case of a serious fire in the engine-room where a large volume of fuel and flammable liquid is stored, the fire-extinguishing system will automatically be activated to flood the whole room with CO2 as the last defence. Foam systems cover all decks.

In the event of an accident timely evacuation are available for 40 life-rafts and a lifeboat able to withstand fire can carry the whole crew away from the blazing vessel. The Halia's modern features include its advanced satellite communication system and computerised navigation control system. These systems, coupled with good training of crew and Shell's longstanding experience in the Far East region, have given Mr. de Winter confidence in tackling the challenges ahead and continuing with the ISO9002 certification for the Shell fleet for the third successive year.

Life on board

Not two days are the same on board the Halia. Most crew lead a dynamic life, enjoying new things every day, although homesickness is the common problem amongst them. Mr. de Winter, who has 31 years' service with Shell and more than 15 years' experience at sea, says: 'Working on board can be very hectic, but it is always very challenging. I enjoy being involved in the different aspects of life on board, in the excitement of being called up in the middle of the night, as well as the travelling. As each vessel has its own particular features, I have to learn all about the vessel and its equipment. Each port, too, has its own equipment and requirements; and we have to tackle different obstacles and regulations when discharging cargo at different docks.'

Nowadays, more women are taking up a career at sea due to the better accommodation on board. Though it is still quite rare in the industry, Shell leads the way in hiring female officers. There is one female officer on the Halia out of 18 persons in the crew. Overall, the feeling is that they contribute to a better atmosphere at work.

Persoonlijke Ongevallenverzekering

Goed verzekerd voor weinig geld!

De Persoonlijke Ongevallenverzekering kan worden aangegaan door lokale en expatriate medewerkers in dienst van een Nederlandse Shell-maatschappij. Gehuwde medewerkers kunnen hun man of vrouw meeverzekeren, mits deze bij aanmelding nog geen 65 jaar is. Bij overplaatsing naar het buitenland blijft de verzekering doorlopen tot het einde van het lopende jaar.

Bij overlijden of blijvende algehele invaliditeit als gevolg van een ongeval wordt het verzekerde bedrag uitgekeerd. Bij gedeeltelijke invaliditeit wordt een gedeeltelijke uitkering betaald. Uitkeringen uit andere verzekeringen blijven buiten beschouwing. Kosten van geneeskundige behandeling, transport en dergelijke vallen niet onder deze verzekering. Als U ook het risico van overlijden als gevolg van ziekte wilt verzekeren, kunt U een overlijdensverzekering afsluiten. De Maatschappij heeft hiervoor een overeenkomst gesloten met Centraal Beheer. Verder bestaat de mogelijkheid om een gemengde levensverzekering af te sluiten. Zo'n verzekering keert ook het verzekerde bedrag uit indien de verzekerde aan het einde van de looptijd in leven is.

Verzekerd bedrag en premie

Het verzekerde bedrag voor de medewerker is 24 maal de maandgage;

Een ongeval dient **onmiddellijk** te worden doorgegeven aan:

*R. Mees & Zoonen Assurantiën BV
Afdeling Medische Varia
Telefoon 010 - 4060389
Postbus 8900
3009 AX Rotterdam*

Dat moet ook gebeuren als het niet zeker is of het ongeval blijvend letsel heeft veroorzaakt. Anders loopt men het risico dat de assuradeuren niets uitkeren.

voor de meeverzekerde man of vrouw geldt een standaardbedrag van 60, 120 of 180 duizend gulden.

De premie voor 1994 is ongewijzigd en bedraagt voor verzekerden tot 65 jaar 0,37 0/00. Voor de meeverzekerde man of vrouw bedraagt de premie (tot 65 jaar) bij een verzekerd bedrag van f 60.000 f 22,20, bij f 120.000 f 44,40 en bij f 180.000 f 66,60 per jaar. De premie wordt bij vooruitbetaling ingehouden van de gage over december. Bij aanmelding in de loop van het kalenderjaar is premie verschuldigd vanaf de eerste dag van de maand van aanmelding.

Belastingen

De premiebedragen zijn niet aftrekbaar voor de belasting. Over de uitkering is geen heffing of premie sociale verzekeringen verschuldigd. Bij overlijden kan men wel suksessierechten verschuldigd zijn. Degenen die op huwelijkse voorwaarden

zijn getrouwd, kunnen elkaars leven verzekeren, zodat een eventuele uitkering bij overlijden vrij zal zijn van suksessierechten.

Inlichtingen, aanmeldingen of wijzigingen

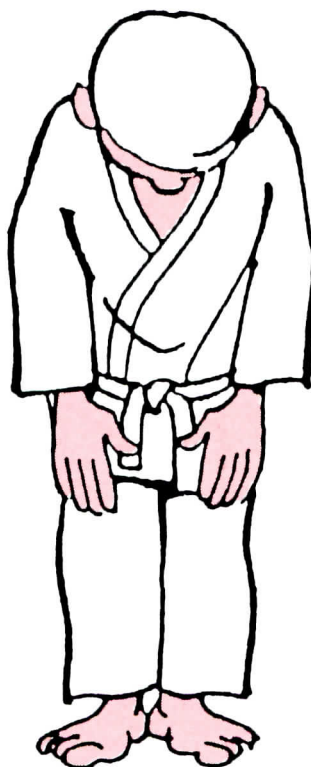
Het aanmeldings-/wijzigingsformulier, alsmede de polisvoorwaarden, zijn verkrijgbaar bij de afdeling DFP/3 (tel.: 010 - 4071837).

U kunt op Uw gage-afrekening van december, welke U in januari ontvangt, nagaan of de (juiste) premie is ingehouden. Indien de premie niet correct is ingehouden, moet U zo spoedig mogelijk contact opnemen met de afdeling DFP/3.

Gepensioneerden worden verwezen naar een mededeling die in nummer 12/1993 van het Voeksnieuws zal worden opgenomen.

Gezocht: Shell heren Judo-team

Binnen Shell wil men komen tot de oprichting van een heren Judo-team. Wie in aanmerking wil komen, moet minimaal de tweede Kyu-graad (= blauwe band)



bezitten. Enige wedstrijdervaring is gewenst. Deze oproep is bestemd voor Shell-medewerkers en/of hun kinderen vanaf 18 jaar. De bedoeling is om vriendschappelijk tegen andere maatschappijen en landelijke instellingen te judoën tijdens grote kampioenschappen binnen het district Zuid-Holland. Wie geïnteresseerd is, kan schriftelijk contact opnemen met Rob Staakman, SIPM Den Haag, afdeling ODHS/61, of telefonisch onder nummer 01742-97662.

Doorlopende reisverzekering Zilveren Kruis

De doorlopende reisverzekering van het Zilveren Kruis heeft als beperking dat deze alleen geldt gedurende de eerste drie maanden van afwezigheid ten opzichte van het woonadres. Voor zeevarenden gaf dat problemen omdat perioden aan boord ook werden gezien als afwezig van het woonadres.

Er is overeenstemming bereikt met het Zilveren Kruis dat voor de zeevarenden, die direct aansluitend op een vaarperiode een vakantie doorbrengen, de drie maanden ingaan op het moment van het verlaten van het schip. Deze nieuwe regeling is thans van kracht.

GEZONDHEID GAAT IN ROOK OP

Ongeveer 400 jaar geleden brachten Europeanen de tabakspant uit Amerika. Roken was lange tijd iets wat slechts af en toe, niet als routine, werd gedaan. Echter, met de komst van de fabricage van sigaretten aan het eind van de vorige eeuw, werd het roken een zeer algemene gewoonte. Na de laatste oorlog was roken zeer in. Het aantal rokers onder mannen was zeer hoog, meer dan 65 procent. Toen de schadelijke effecten van het roken meer duidelijk naar voren kwamen, verminderde wel het percentage van de mannen die rookten,

echter het aantal jongeren wat begint met roken is nog fors en het aantal rokende vrouwen neemt nog toe.

Roken is, zeker op den duur, niet goed voor de gezondheid. Alle rokers weten het eigenlijk. Maar dat het ook op hen zelf van toepassing is, wil men zich niet altijd of te laat realiseren. Veel jongeren beginnen met roken, omdat het in de reclames is afgebeeld als sportief en mannelijk, omdat men met vrienden mee wil doen, of om het ook eens te proberen. Het roken is ook een bezigheid, het geeft een bepaalde sfeer en het geeft een gevoel van psychisch welbehagen. De nicotine in tabaksrook heeft echter ook een sterk gewennende of verslavende werking, waardoor het voor de meeste rokers moeilijk is om weer te stoppen met de gewoonte. Ook worden de schadelijke effecten gebagatelliseerd, omdat deze toch meestal pas op langere termijn optreden. Het is vooral het roken van sigaretten en shag, welke de meeste schadelijke gevolgen kan hebben, echter het roken van sigaar of pijp, zeker in grote hoeveelheden, heeft ook gevolgen.



De effecten op de roker
De tabaksrook bevat vele chemische stoffen, waaronder vele irriterende en kankerverwekkende stoffen, teerachtige stoffen, die zich in de longen kunnen ophopen, asdeeltjes en gassen zoals koolmonoxyde.

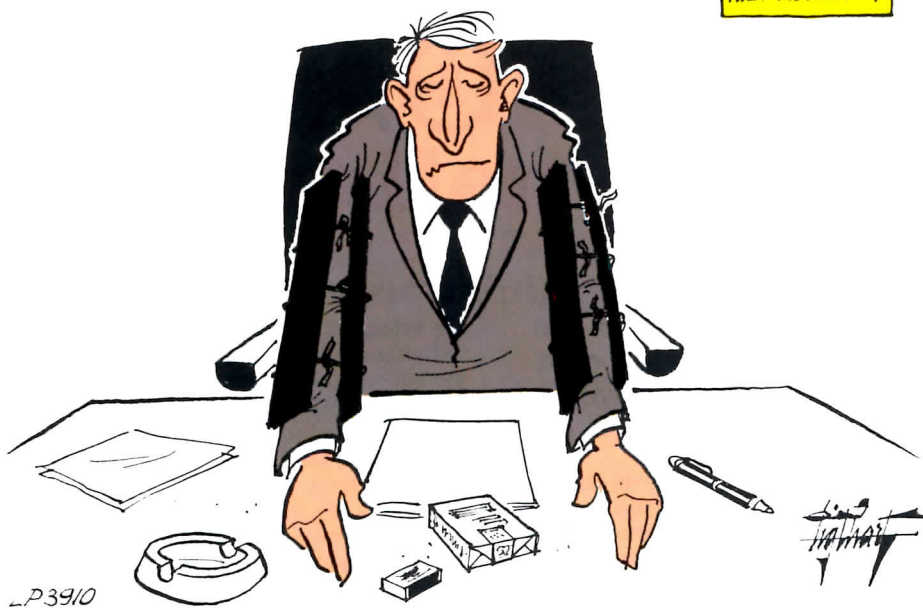
De tabaksrook veroorzaakt een irritatie van de luchtwegen, neus, keel, luchtpijpen en longen. Hierdoor kunnen verschijnselen zoals verminderd reukvermogen, chronische ontsteking van neus en bijholten, chronische bronchitis en op den duur verminderde elasticiteit van de longen ontstaan. Bekend is de rokershoest, een ochtendhoest om het slijm uit de luchtpijpen weg te hoesten. De chronische irritatie van de luchtpijpen en longen leidt tot ontstekingen en op den duur tot verminderde elasticiteit (longemphyseem), waardoor men kortademig wordt.

Roken is ook de belangrijkste veroorzaker van longkanker en is ook een medeveroorzaker van andere kankersoorten. Zeker 90 procent van alle gevallen van longkanker zijn aan het roken toe te schrijven.

Er is overtuigend aangetoond dat het roken de mogelijke gezondheids-risico's van chemische en biologische aard, zowel in het werk als bij privé-werkzaamheden kan modifieren en versterken. Dit is bijvoorbeeld heel duidelijk bij asbest, waar de combinatie van asbest en roken een vele malen groter risico oplevert dan expositie aan asbest alleen. Van alle kanker wordt door deskundigen ongeveer 40 procent aan roken toegeschreven en ongeveer 5 procent aan oorzaken in werkzaamheden. De rest is toe te schrijven aan infecties van virussen, (kosmische) straling en stoffen in de voeding.

Wat minder algemeen bekend is de schadelijke werking op hart en bloedvaten. Het roken veroorzaakt een versnelde aderverkalking en een toestand van kramp, vernauwing van bloedvaatjes, waardoor de bloedstroom bijvoorbeeld naar het hart zelf verminderd wordt. Daarbij komt dat het kool-monoxyde een deel van de hemoglobine van de bloedlichaampjes bindt, waardoor deze minder zuurstofcapaciteit hebben. Bij zware rokers kan hierdoor de zuurstofcapaciteit wel met 15 procent verminderd zijn.

Mannen die op jonge leeftijd hartklachten krijgen zijn voor een groot deel zware rokers. De vervroegd optredende aderverkalking kan verder een scala van andere gevolgen krijgen. Veel voorkomend is dichtslibben van de



bloedvaten naar de benen. Nog minder bekend is de tabaksrook als veroorzaker van maagklachten. Maagklachten, chronische maagirritatie en maagzweer komen bij rokers veel meer voor en blijven door het roken ook dikwijls terugkomen waardoor een goede medische behandeling weinig effect heeft.

De effecten van passief roken
Hieronder wordt verstaan het inademen van rokerige lucht door de niet-roker. In wetenschappelijk onderzoek is steeds duidelijker bewijs geleverd dat het passief roken ook aantoonbare gevolgen kan hebben. De mee-rokers krijgen toch een niet te verwaarlozen hoeveelheid schadelijke chemische stoffen binnen en ook wat nicotine binnen.

Zo is het aangetoond dat kinderen van rokende ouders statistisch meer problemen hebben van luchtweginfecties, oorinfecties en bronchitis.

Onderzoek heeft ook aangetoond dat blootstelling aan tabaksrook bij de passieve roker een licht verhoogde kans op kanker kan geven. Bij echtgenoten van rokers is een toegenomen voorkomen van longkanker van 10 tot 30 procent vastgesteld.

Conclusies

De schadelijke effecten van jarenlang veel roken overheersen verre de plezierige effecten. Het roken verkort statistisch de levensduur en vergroot de kans op ziekten. Het is de belangrijkste veroorzaker van kanker. Het overheerst ook verre eventuele industriële gezondheidsrisico's. Het heeft bewezen ongunstige effecten op de passieve rokers. Stoppen met roken zou meer effect ressembleren dan een hele serie nieuwe medische ontwikkelingen.

Regelgeving

De laatste jaren is er een groeiend bewustzijn om enerzijds het roken te ontmoedigen en anderzijds ook de niet-roker te beschermen. Er worden beperkingen aan rookreclames gelegd. In meer en meer openbare gelegenheden

wordt het roken beperkt of verboden. Dezelfde overheid subsidieert echter nog steeds via de EEG de tabaksteelt. In veel bedrijven is een rookbeleid opgesteld welke beperkingen stelt aan het roken tijdens werk, zeker waar werknemers in dezelfde ruimte werken of verblijven.

Het stoppen met roken
Slechts een minderheid van de rokers kan makkelijk met roken stoppen.

Voor de meeste rokers is het stoppen een moeilijke zaak vanwege de gewoonte om even een sigaretje op te steken wegens de verslavende effecten van de nicotine. Om te kunnen stoppen moet men echt willen en bereid zijn om de onplezierige gevoelens in de eerste weken na het stoppen te doorstaan. Zware rokers kunnen het best eerst het aantal sigaretten verminderen tot minder dan 10 per dag, waarna dan geheel gestopt kan worden. Een belangrijke factor is dan wel dat er dan geen sigaretten etc. voorhanden moeten zijn.

Om iets aan de gewoonte te doen, kan men bijvoorbeeld kauwgom gebruiken. Sommige ex-rokers gaan aanvankelijk meer eten. Het gebruik van nicotine kauwgom en nicotine pleisters is niet nodig. Het onderhoudt in feite alleen maar de afhankelijkheid van nicotine, waar men juist vanaf wil.

Werkplaatsen of kantoren waar niet gerookt mag worden, kunnen een steun zijn bij het stoppen. In de USA is uit onderzoek gebleken dat de introductie van een rookvrije werkplaats of kantoor niet alleen bij de niet-rokers als ook bij veel rokers als positief werd ervaren en het aantal rokers wat stopte liet toenemen tot wel 20 procent of vier maal het aantal wat anders gestopt zou hebben.

Dr. R.G. Louwe
Bedrijfsarts

Ranking 1993 vlootpersoneel

Eén van de belangrijke pijlers van ons personeelsbeleid is het ranken van ons personeel. Daarbij is de betrokkenheid van de Scheepsmanagementteam-leden onontbeerlijk. Ook dit jaar weer toonde bijna 90 procent van de SMT leden deze betrokkenheid door aan de rankingexercitie mee te werken.

Zo is een ieder persoonlijk de revue gepasseerd en tezamen met de beoordelingen is een betrouwbaar beeld ontstaan van de prestaties en het potentieel van enerzijds ieder individu en anderzijds ons totale (vloot) personeelsbestand.

Voor wat betreft de 'gezondheid' van ons personeelsbestand kan met voldoening worden vastgesteld dat zo'n 80 procent als goed dan wel zeer goed/uitstekend wordt beoordeeld. Hierbij dient in acht genomen te worden dat een tenminste 'goed' rankingresultaat eigenlijk ons streven is.

Bij het belonen van bijzondere prestaties worden alle rangen, dus ook zogenaamde 'conventionele' officieren betrokken. De

prestaties van al onze officieren leveren immers een belangrijke bijdrage aan ons bedrijfsbelang.

Wellicht ten overvloede willen wij er op wijzen dat iedereen zijn/haar rankingresultaten met het geleverde commentaar kan worden meegedeeld bij het jaarlijkse bezoek aan het kantoor (DFP/1). Juist deze openheid en duidelijkheid achten wij van groot belang voor een effectief personeels-beleid.

In de loop der jaren heeft het ranken een steeds vastere plaats binnen ons bedrijf gekregen. De betrokkenheid en daarmee de kwaliteit is ieder jaar weer groter en deze trend zal zich, naar wij hopen, de komende jaren voortzetten.

Het ranken is echter slechts een onderdeel van ons totale personeelsbeleid, een beleid dat onder meer als doel heeft het functioneren, de inzet en de prestaties van ons personeel te optimaliseren, om zodoende STBV en ons personeel te verzekeren van een gezonde toekomst.

KERSTPUZZEL 1993

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 Kerstpuzzel 1993 te storten.

Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is bij Shell Tankers BV. Ook voor de echtgenotes van onze werknemers. Verder allen die onze Maatschappij met pensioen hebben verlaten. Uitgesloten van deelneming zijn de redactieleden van Schip & Ka. En niet meer dan één oplossing per persoon insturen.

Voor de goede oplossingen worden drie geldprijzen beschikbaar gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede van vijftig gulden en een derde prijs van vijftwintig gulden. De trekking zal plaatsvinden op 14 maart 1994, in aanwezigheid van een OR-lid. 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?

Stuur Uw oplossing aan de Redactie van Schip & Ka, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam, met in de linkerbovenhoek de vermelding 'Kerstpuzzel'. We wachten de ochtendpost van 14 maart nog even af en dan volgt de trekking. Publikatie van de oplossing en de namen van de winnaars of winnaressen volgt in het april-nummer van ons blad.

Wij wensen U gezellige puzzeluurtjes!

De letters in onderstaande vakjes geven een toepasselijke zin:

152-5-164-81-159-76-168
-180-104-2-120-74-210-
78-4-8-6-216-72-71-7-
214-73-162-8-99-107-208
-101-108-60-254-212-67-
3-61-102-118

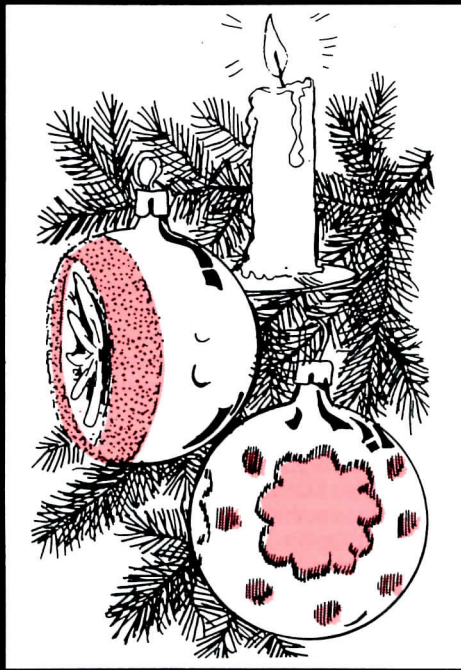
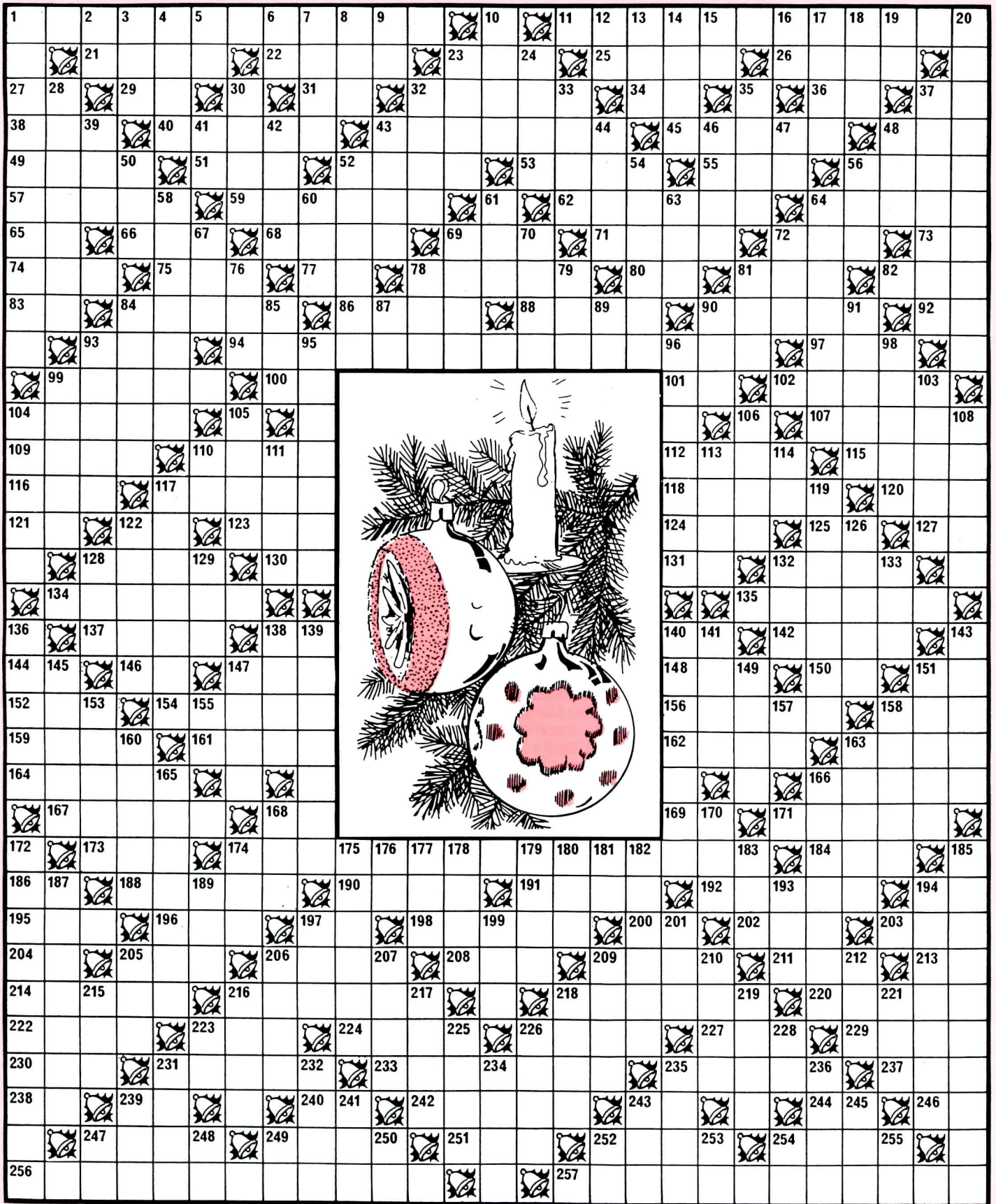


Horizontaal:

1. specerij
11. bewijs van geboorte
- 21 + 22: pas verkocht STBV-schip
23. tevens
- 25 + 26: naam STBV's shuttle tanker
27. voegwoord
29. lidwoord
31. achter
32. voedsel
34. mastdeel
36. militair
37. slede
38. getemd
40. deel van het jaar
43. naam nieuwste STBV-schip
45. dame van gemengd bloed
48. geldvoorraad
49. tooi
51. gebouw in Amsterdam
52. niet vroeg
53. getroffen
55. huisdier
56. gekleurd
57. els
59. orgelregister
62. netjes
64. kunstwerk
65. ambtshalve
66. wig
68. eigenaardig
69. sterke drank
71. voorzetsel
72. vestibule
73. onder andere
74. kloosterhoofd
75. slim
77. natuurkundige term
78. innig
80. geloof
81. breimateriaal
82. halsbont
83. miereneter
84. aardappel
86. kledingstuk
88. ontkenning
90. gedeeltelijk
92. geloof
93. vis
94. organisatie van de regering
97. godin
99. rund uit de ijstijd
100. noot
101. binnen
102. reukstof
104. plaats in Brabant
107. erfgenaam
109. gordel
110. keer
112. titel
115. rivier in België
116. tijdstip
117. kooplust
118. oogvocht
120. deel van de vinger
121. ter herinnering
122. zonnegod
123. nieuw
124. in werking
125. ego
127. pers. voornaamwoord
128. brijachtige spijs
130. niet genoemd
131. maanstand
132. bidplaats
134. agressie
135. echtgenoot
137. groep spelers
138. bevestiging
140. Gedeputeerde Staten
142. goed gekookt
144. cent
146. ten name
147. korenafval
148. kunstwerk
150. Nederland
151. rechterlijke organisatie
152. afscheiding
153. koren
156. knap meisje
158. oploop
159. zangstuk
161. tijding
162. smalle riem
163. vogel
164. kleur
166. gerief
167. tafelhak
168. pers. voornaamwoord
169. kilowatt
171. zoogdier
173. aanhanger
174. vrouwelijk beroep
184. onbep. voornaamwoord
186. op dezelfde plaats
- 188 + 190 + 191 + 192 + 249 + 252: naam nieuwe Shell maatschappij
194. aldus
195. zandheuvel
196. zoals
197. gewicht
198. verfstof
200. regeringselement
202. heks
203. pausenaam
204. japans spel
205. gewicht
206. afmeting
208. ontkenning
209. deel v/h gebit
211. veronderstelling
213. gewicht
214. op tijd
216. pijlgif
218. raar
220. mist
222. heiligenafbeelding
223. hard
224. vreemde
226. rustoord
227. artikel
229. aanduiding voor klein
230. hoogste punt van dak
231. gevlamd
233. naam STBV schip onlangs overgedragen aan STUK
235. etensrest
237. ontkenning
238. gemeentepolitie
239. boksterm
240. lengtemaat
242. strandmeer
243. noot
244. riviertje in Brabant
246. nanofarad
247. oorlogsgod
251. groente
254. halfbloed
256. betrekkelijkheid
257. lekkernij

Verticaal:

1. gezwam
2. radon
3. wiel
4. hetzelfde
5. vogelprodukt
6. in het aangehaalde werk
7. slot
8. erfelijkheidsdrager
9. en andere
10. schoorsteenzwart
12. bijvoorbeeld
13. erg
14. plaats in Afrika
15. of dergelijke
16. ter inzage
17. rivier in Spanje
18. droogoven
19. aanlegplaats
20. binnenkort
23. plaats in Overijssel
24. elite
28. plaats in Afrika
30. er
32. kleurloos
33. futloos
35. oude boomstronk
37. visite
39. maand
41. wintervoertuig
42. inwendig orgaan
43. bezittelijk voornaamwoord
44. karakter
46. kleur
47. bijbeldeel
48. zoogdier
50. elasticiteit
52. dal
54. ziekteverschijnsel
56. schel
58. een miljoen ton
60. vluchtige stof
61. bejaard
63. zweertje
64. episch dichtstuk
67. zwart gesteente
69. zuiver
70. denkend wezen
72. vragen voornaamwoord
76. treiter
78. steundraad
79. gebogen been
81. bron
84. ponem
85. voorzetsel
87. onder het nodige voorbehoud
89. rivier in Friesland
90. boom
91. vogel
93. hersteld
95. aardkundige
96. hoeveelheid
98. mankement
99. rust
103. vol kieren
104. verdwijn
105. bijbelse figuur
106. hemellichaam
108. omlaag
110. met name
111. slotwoord
113. rijstwijf
114. familielid
117. begin
119. geen
122. appelsoort
126. rijgbolletje
128. schaakterm
129. mak
132. spie
133. wagen
136. lieveling
138. tijdsruimte
139. koper
140. in blokken verdeeld
141. plaats
143. plant
145. rivier in Rusland
147. onbedekt
149. teken
151. oud muntstuk
153. groot zoogdier
155. Duitse munt
157. briefaanhef
158. schatten
160. plaats in Frankrijk
163. ambachtsman
165. medestanders
166. echtgenote
168. juist
170. grasland
172. deel van de hand
174. nagerecht
175. genotmiddel
176. natuurlijke logaritme
177. atmosfeer
178. niets
179. plaats in Amerika
180. een zekere
181. noot
182. huidstreep
183. kledingstuk
185. ingenomenheid
187. deel boormachine
189. boom
193. bijwoord
194. benedijen
197. vervoermiddel
199. troefkaart
201. aanlegplaats
205. sufferd
206. gevel
207. metselspecie
209. dolk
210. niet breed
212. bijbelse figuur
215. tevens
216. hefwerktuig
217. meer in Amerika
218. snel
219. vleesnat
221. deel van vis
223. compagnon
225. delfstof
226. vulkaan op Sicilië
228. overdreven
231. indruk
232. huwelijk
234. mestvocht
235. zijde
236. vaartuig
239. vogel
241. soort vermicelli
243. gezond
245. jongere broer
247. reeds
248. noot
249. silicium
250. onmeetbaar getal
252. griekse letter
253. pers. voornaamwoord
254. ego
255. operatiekamer



O VERSLAG

Aanwezig bij de vergaderingen op 8 oktober waren:

Groep A:
Nico van der Palen

Groep B:
Hans Orie
Arie van der Windt

Groep C:
Hans ten Katen
Jan van Overbeek

Het quorum was niet aanwezig, zodat er een werkvergadering werd gehouden. Er werd overleg gevoerd met Joop Elias (DF) en Rob Wijmer (DFP/2). De notulering van de overlegvergadering werd verzorgd door Jeanne Dumoulin.

Op de agenda stonden, naast de vaste onderwerpen: De reorganisatie van STBV, vaststelling vergaderschema/ raamagenda 1994 en de voorbereiding van de jaarbijeenkomst.

Mededelingen bestuurder

- De 'Naticina' is inmiddels in Chittagong het strand opgevaaren en zal aldaar worden gesloopt.
- **'H'-schepen:** De 'Hastula', het tweede 'H'-schip, is op 23 september jl. gedoopt en zal rond 15 oktober uit Inchon vertrekken. Het omvlaggen geeft nog wat problemen. De toestemming van de eigenaar (FIG) is reeds mondeling verkregen, maar moet administratief nog worden afgewikkeld. De bestuurder heeft niettemin goede hoop, dat de 'Halia' en de 'Hastula' spoedig zullen worden omgevlagd.

- De 'Cardissa' is thans werkzaam voor de NAM. Op 7 oktober om 06.00 werd de NOR afgegeven bij het F3-veld. Er moet nog wat aan de telemetrie worden afgesteld (inmiddels is de eerste lading van het F3-veld gelost).
- De 'Sidelia' is door een blikseminslag getroffen, waarna er problemen ontstonden met de Satcom. Verder geen schade.
- Op 6 oktober was de termijn voor het indienen van dok tenders gesloten voor de 'Sponsalis'. De bedoeling is dat zij binnenkort in Singapore zal gaan dokken.
- Op de 'Entalina' heeft de predikant van Curacao meegevaren. Hij wilde al lange tijd eens met een Shell-tanker meevaren. Toen de 'Entalina' in de Caribische Zee kwam, kon aan dit verzoek gehoor worden gegeven.
- Op de begane grond van ons kantoor heeft een verbouwing plaats gevonden en zijn er wat mensen verhuisd. Dit om plaats te maken voor de medische dienst. Op de dagen dat de dokter hier werkzaam is, zal hij worden bijgestaan door een medisch assistent.

HSEQ

Met betrekking tot de veiligheid, betuigt de bestuurder zijn spijt, dat de target is overschreden. De eerste helft van 1993 lagen we nog op schema. De huidige score is: 3 LTI's, 3 RWC/MTC's en dus een totaal van 6 TRC's (de respectievelijke targets zijn: 2, 4 en 6, dus een overschrijding van de LTI's). Het lijkt een soort herhaling te worden van vorig jaar, toen het derde kwartaal ook slecht was.

Hans Orie meldt dat er aan boord nieuwe Franse veiligheidsschoenen zijn, die niet slipvast zijn. Hier zijn aan het kantoor vragen over gesteld, maar er is nog geen bevredigend antwoord op gegeven. De bestuurder onderkent het probleem en zegt dat men door te lange en onzekere levertijden bij Bata gedwongen was naar iets anders uit te zien.

STBV organisatie/herstructurering

- Naar aanleiding van het STBV-organogram, dat tijdens de CDA-vergadering is overhandigd, worden een aantal vragen gesteld. Er is altijd uitgegaan van 15 medewerkers; waarom zijn er nu 18 posities? De bestuurder antwoordt dat te zijner tijd de Finance afdeling uit één poot zal bestaan (nu nog twee), waardoor deze uit 1 persoon minder zal bestaan.

Verder zijn er een aantal deeltijdmedewerkers, die niet voor 100 procent meetellen. Over het lege vakje (to be announced) bij Finance is nog niets te zeggen. Er wordt een functieomschrijving gemaakt. We zoeken iemand vanuit de Groep.

- Het SISL-organogram zou na 26 september worden bekendgemaakt, maar de OR heeft nog niets ontvangen. De bestuurder meldt dat het 1 oktober is geworden, omdat het in Londen ook



De 'Cardissa' is thans werkzaam voor de NAM.

OR-allerlei

- Gezagvoerder J. Nieuwerf heeft, nadat hij gekozen was in de nieuwe OR, zich teruggetrokken voor het lidmaatschap en zijn zetel ter beschikking gesteld. Fred Boot kwam, als reserve-kandidaat met de meeste stemmen, voor de opengevallen plaats in aanmerking. Desgevraagd heeft hij het lidmaatschap aanvaard.
- Nadat de reorganisatie ten einde is, zal er voor de kiesgroep C (walpersoneel) een aanvullende kandidaatstelling en eventueel verkiezing gehouden worden.
- De OR was vertegenwoordigd bij de najaarsreunie van de CNOOKS. Deze werd gehouden in Nunspeet en misschien mede daarom (centrale ligging) was er een record-opkomst.
- Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.

nog niet is gebeurd. Er wordt een exemplaar aan de raad overhandigd. Er moet echter nog vertrouwelijk mee worden omgegaan, omdat het nog niet formeel is voordat de erop genoemde medewerkers positief hebben gereageerd op het hun gedane aanbod.

Desgevraagd overhandigt de bestuurder aan de voorzitter van de OR een kopie van de arbeidsvoorwaarden. Er is één wijziging ten opzichte van de eerder met de OR en walmedewerkers besproken voorwaarden: de Housing-allowance wordt in 6 jaar afgebouwd in plaats van in 5 jaar.

- Ten Katen meldt dat men de brief met het aanbod heeft ontvangen zonder een bijlage. De bestuurder antwoordt daarop dat de 'Notes for Guidance' al drie maanden geleden beschikbaar waren. De voorzitter van de OR bevestigt dat deze Notes ongeveer een maand op het secretariaat ter inzage hebben gelegen, waarna ze, in overleg met DFP, zijn gedeponneerd bij DFP/5.

Er was toegezegd dat betrokkenen een persoonlijk exemplaar zouden krijgen, als daar behoefte aan was.

- Ten Katen benadrukt dat men zich zorgen maakt over wat er na drie jaar gaat gebeuren. Men kan dan, onder een nieuw contract, in dienst komen van een affiliate van SIS en zouden dan niet meer in dienst zijn van een Engelse maatschappij. De bestuurder antwoordt dat voor deze constructie is gekozen om de mogelijkheid open te houden voor deze walmensen om bij het Nederlandse Shell Pensioenfonds te kunnen blijven. Wijmer voegt hieraan toe dat het contract wel onder het Engelse recht blijft vallen. Ten Katen stelt dat er minder ongerustheid zou zijn als dat erbij was vermeld. Er zijn nog meer onduidelijkheden. De bestuurder betreurt dit en stelt voor dat Wijmer de vragen/onduidelijkheden analyseert en dat er, indien nodig, met betrokkenen een sessie zal worden gehouden om de overgebleven onduidelijkheden te bespreken.
- De voorzitter van de OR meldt dat hij betrokken is bij de keuze van het outplacement-bureau waarmee zal worden samengewerkt. De mogelijkheden om binnen Shell vervangend werk te vinden voor een aantal overtolligen zijn klein. Er zal dus waarschijnlijk van de Landelijke Overtolligheidsregeling gebruik moeten worden gemaakt. In de nieuwe LOR is een Sociale Paragraaf toegevoegd. Hierin worden voor de groep 40-50 jarigen bepaalde zekerheden ingebouwd. Zo moeten er extra inspanningen worden gedaan om een sociaal aanvaardbare oplossing voor de overtollige te vinden. Is er binnen STBV al aan gedacht waaruit deze 'extra inspanningen' zouden moeten bestaan? (Bij Shell Nederland wordt dan bijvoorbeeld gedacht aan om-, of bijscholing). De bestuurder antwoordt dat we zo ver nog niet zijn. Hoe zekerder het wordt, dat er binnen Shell geen plaats is, hoe meer we ons hiermee gaan bezighouden. Ook moeten we dan weten wie er voor de oude of de nieuwe LOR kiest. Pas

wanneer we dat weten, gaan we hiermee verder.

Vergaderschema/raamagenda 1994

Door het secretariaat is een concept opgemaakt. Bij de behandeling hiervan meldt de voorzitter dat er bij de voorgestelde data vanuit is gegaan dat de OR akkoord gaat met de voorgestelde wijzigingen in het Reglement en de veranderde werkwijze van de OR. Vooral met betrekking tot de commissies. Er wordt dan maar één commissie gekozen, de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, (en eens in de drie jaar een Verkiezingscommissie), die tussen de officiële OR-vergaderingen door, bijeen komt en verder wordt er indien nodig met ad-hoc commissies gewerkt. Tijdens de jaarbijeenkomst zal daarover worden gesproken.

Over de Raamagenda: 'Herstructurering' zal er nog het hele jaar op blijven staan, om de OR in staat te stellen de vinger aan de pols te houden.

Vorbereidingen OR jaarbijeenkomst

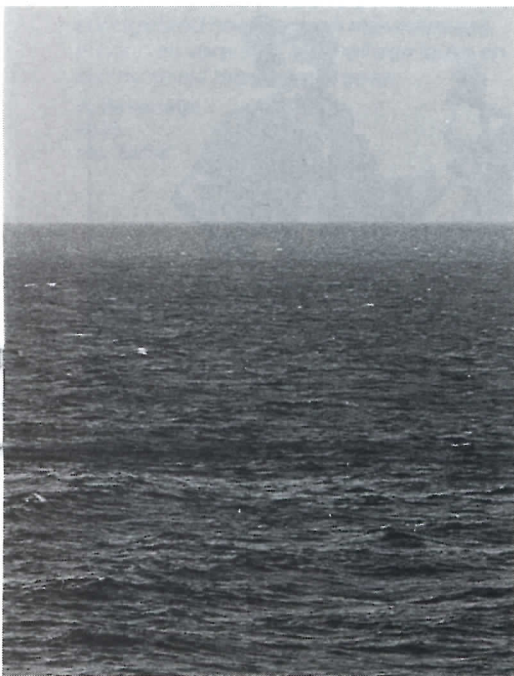
De voorzitter van de OR benadrukt nogmaals dat het streven is om alle OR-leden minimaal éénmaal per jaar bijeen te hebben. Het ziet er naar uit, dat het ook dit jaar weer een probleem is dit te realiseren. Daarom verzoekt hij de bestuurder met klem er alles aan te doen om iedereen aanwezig te laten zijn. De bestuurder zegt toe, dat er alles aan gedaan zal worden, maar dat 100% aanwezigheid niet haalbaar zal zijn.

De eerste reacties op het verzoek van het secretariaat, om punten op te brengen voor de discussie met het management, zijn ontvangen. Bij de volgende CDA-vergadering zal daarop worden teruggekomen.

Het programma is iets gewijzigd. De discussie met het management is verplaatst van dinsdag naar donderdag.

Rondvraag

- Arie van der Windt vraagt Joop Elias, of hij de laatste bestuurder van STBV is. De bestuurder antwoordt ontkennend. STBV blijft gewoon bestaan.
- 'Erinna'/'Etrema': deze schepen zijn destijds minimaal gedokt (voor verkrijging certificaten), op basis dat ze eind 1993 verkocht zouden worden. Nu is er sprake van, dat een van de twee wellicht langer in de (zwarte) vaart blijft. Komen er dan geen problemen (certificaten, maar ook leefbaarheid aan boord)? Elias antwoordt, dat er sprake is van een mogelijke verlenging van ten hoogste drie maanden. Dat levert geen problemen op. Overigens ook de verkoop van de 'Niso' aan Shell Gibraltar gaat naar alle waarschijnlijkheid niet door. De ombouwkosten zijn toch hoger dan eerst geschat werd. Hier wordt nog over gesproken.

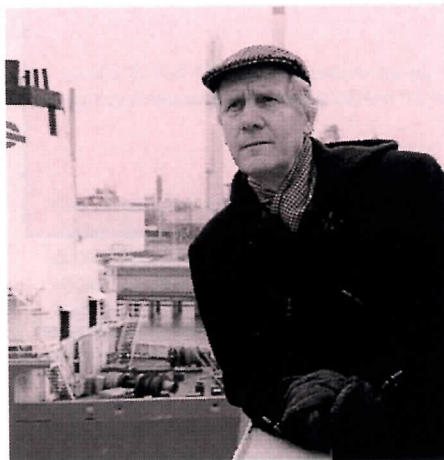


Acht glazen voor koopvaardijpredikant

Ds. Jaap Bakker heeft afscheid genomen als zeemanspastor. Hoewel misschien op het eerste oog de boven vermelde titel iets anders doet vermoeden, betekent dit in zeemanstermen: Einde van de wacht. Voor Jaap Bakker is dit tijdstip gekomen. Dominee Bakker heeft het besluit genomen gebruik te maken van de VUT-regeling en daarmee verdwijnt een bekende en zeer gewaardeerde figuur uit de Rotterdamse- en Amsterdamse havens.

Ds. Bakker, die zijn loopbaan in 1960 begon als gemeentepredikant op Terschelling, werd in 1963 koopvaardijpredikant te Willemstad (Curacao). Na terugkeer in Nederland in 1970 werd hij godsdienstleraar te Velp om in 1975 weer koopvaardijpredikant te worden in Rotterdam in dienst van de Gereformeerde Kerk aldaar en sinds 1986 mede namens de Nederlandse Hervormde Kerk.

Jammer dat Jaap Bakker ons gaat verlaten, want in de vijftig jaar dat hij koopvaardijpredikant is geweest, heeft hij een uitstekende relatie opgebouwd met zowel de zeelieden als de rederijen. Hij is



dan ook een graag geziene gast aan boord van de schepen. Zoals hij het zelf eens uitdrukte, is hij iemand - tussen al die mensen die bij binnenkomst een schip overspoelen - die niets hoeft te verkopen, zelfs niet zijn boodschap.

We kennen hem dan ook als een pastor, niet prominent aanwezig maar als één die zich bescheiden opstelt, die kan luisteren maar ook kan opbeuren en daarbij denken we onder meer aan de pastorale zorg en steun die hij gegeven heeft aan de nabestaanden van de slachtoffers van de ramp met de 'Maassluis'.

Maar naast deze persoonlijke zorg gaat hij vaak voor in de wekelijkse oecumenische kerkdiensten in het Zeemanshuis Rotterdam en in de jaarlijkse koopvaardijdiensten te Groningen, Rotterdam en Amsterdam.

Door zijn aandeel in deze diensten en door zijn nauwe samenwerking met de koopvaardijpastores van de Nederlandse Hervormde Kerk, de Christelijke Gereformeerde Kerken en de Rooms Katholieke Kerk en met de pastores van de diverse buitenlandse zeemansmissies onder andere uit Engeland, Duitsland en Scandinavië, die in de Nederlandse havens werkzaam zijn, mag blijken dat ds. Bakker steeds oecumenisch werkzaam is geweest. Verder bekleedt hij tal van (bestuurs)functies bij instellingen, die het welvaren van zeelieden, Nederlandse zowel als buitenlandse, behartigen. Kortom, hij is eigenlijk onmisbaar!

Op 24 oktober jl. heeft hij officieel afscheid genomen tijdens de ochtenddienst in de Gereformeerde Bergsingelkerk te Rotterdam.

Wij wensen dominee Bakker een goed en lang pensioen toe en spreken tevens de hoop en verwachting uit dat een opvolger spoedig zal worden benoemd voor deze 'Wereldwijde Gemeente'.

'Mens aan boord' op zee in de 17de en 18de eeuw

Vanaf 26 november 1993 is in het Maritiem Museum Rotterdam de tentoonstelling 'Mens aan boord' te bezichtigen. Deze maritiem-historische expositie is semi-permanent en tot medio 1996 te zien. 'Mens aan boord' geeft een beeld van de Nederlandse zeevaart in de tijd van de Republiek.

Omstreeks 1600 gaat het om Nederlandse zeelieden die grote tochten maakten op kleine schepen. In de 17de en 18de eeuw gaat het vooral om zeevarenden die werkten en leefden op de Verenigde Oostindische Compagnie en de Westindische Compagnie, 's lands vloot zoals de marine toen genoemd werd. Vele objecten uit de eigen collectie tonen aspecten waarbij vooral de mens centraal staat, zoals de samenstelling van de bemanning, de kleding van de zeeman, voedsel en gezondheidszorg, het werken aan boord, belevenissen en gevaren van het zeemansberoep.

In de tentoonstelling Mens aan boord zijn veel verschillende soorten voorwerpen te



zien: handgeschreven scheepsjournalen, zeldzame zeekaarten en atlanten, een fraai scheepsportret van Willem van de Velde, gravures met scheepsrampen, afbeeldingen van zeelagen en natuurlijk ook scheepsmodellen en navigatie-instrumenten. Ook worden kleine gebruiksvoorwerpen getoond uit het VOC-schip 't Vliegend Hart, bijvoorbeeld een brandewijnkom, VOC borden, een bierbeker en een ivoren luizenkam. Bij de ingang van de tentoonstelling komt de bezoeker oog in oog te staan met silhouetten van zeelieden waaronder een man met een dieptelood. De silhouetten komen bij de verschillende tentoonstellingsonderdelen weer terug.

Door het toepassen van verschillende presentatietechnieken doen zowel de volwassen bezoeker als schoolgroepen op eigen wijze informatie op. Zo is er bij het thema 'van scheepsjongen tot admiraal'

Maritiem MUSEUM PRINS HENDRIK

een kast met 16 deurtjes, waarbij de speler een combinatie maakt van beroep (soldaat, koopman, matroos of hoge officier) en de bijbehorende voorwerpen.

Bij 'Om de noord en om de zuid' beleeft de bezoeker de ijsskoude reis van Barents en Heemskerk naar het hoge noorden bij een videofilm van de overwintering op Nova Zembla. Ook reist men mee in de

spannende avonturen van de 'Scheepsjongens van Bontekoe'. Delen uit het bekende boek van Johan Fabricius worden voorgelezen terwijl tegelijkertijd beelden van de reis worden getoond. 'Een schip vol' laat zien hoe de bemanning, voorraden en bewapening opeen-gepakt zijn in een relatief klein schip. Een heel groot opengewerkt scheepsmodel van een Hollandse tweedekker en een grafische weergave van het aantal bemanningsleden geeft hiervan een goede indruk. Een grote dia van een langsdoorsnede geeft weer hoe zo'n schip was ingedeeld. Door middel van het indrukken van knoppen lichten ruimten op: de kapiteinshut, de slaappleatsen van de matrozen, de brood- en provisiekamer, de ruimen voor levensmiddelen en watervaten en de pisbak 'benaemt na de gelijkheit van dien bak welke boven op de overloop staat, waer in de maets hun water loozen'.

nieuwe gezichten bij stbv

Anne Beverwijk
25 jaar
ex-Vlissingen

'Ik ben geboren en getogen in Amersfoort, waar ik momenteel nog steeds met plezier woon. Mijn atheneum-diploma heb ik behaald aan

de scholengemeenschap de 'Amersfoortse Berg', waarna ik naar het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen ben gegaan. Na het behalen van mijn Marof-diploma (nautische richting) ben ik bij Van Ommeren gaan varen, waar ik eveneens mijn stageperiode aan boord van het ms 'Woensdrecht' heb doorlopen. Mijn vrije tijd besteed ik voornamelijk aan het rijden op en sleutelen aan motoren. Op sportgebied heeft squash mijn interesse. Ik hoop en verwacht bij Shell een leuke en leerzame tijd tegemoet te gaan.'

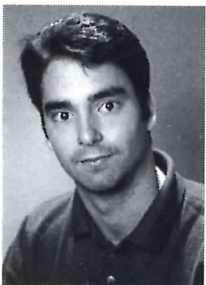
A. Beverwijk
MO3
ms 'Zafra'



Miguel Anento
22 jaar
ex-Amsterdam

'Wie ben ik? Mijn naam is Miguel Anento. Ik ben geboren maar niet getogen in Amsterdam. Wel heb ik in Amsterdam mijn diploma maritiem officier met specialisatie 'N' behaald.

Mijn stage heb ik met veel plezier in beide richtingen bij Mammoet Shipping volbracht. In mijn vrije tijd ga ik graag sporten, bezoek ik graag mijn opa die zich bezighoudt met het stoomgebeuren in



Medeblik en mensen die ik lange tijd niet gezien heb.'

L.M. Anento
MO4
ms 'Spectrum'

Egwin de Jong
22 jaar
ex-Vlissingen

'Mijn naam is Egwin de Jong en ik woon in Oostvoorne. Na het behalen van mijn MAVO-diploma ben ik naar het Maritiem

Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen gegaan, waar ik mijn Marof-diploma heb behaald. Mijn stageperiode heb ik bij STBV doorgebracht en wel op de 'Sponsalis' en de 'Erinna'. Mijn vrije tijd breng ik door met surfen en zeilen. Verder mag ik tijdens de winter graag skiën en snow-boarden.'

F.W. de Jong
MO4
ms 'Solaris'



Dirk-Jan van den Heuvel
23 jaar
ex-Rotterdam

'Mijn naam is Dirk-Jan van den Heuvel. Ik ben geboren en getogen in Delfgauw waar mijn vader een glastuinbouwbedrijf (gerbera's) heeft. Hoewel de tuinbouw mij ook interesseerde ben ik na de middelbare schooltijd in Delft toch naar de hogere zeevaartschool in Rotterdam gegaan. Tijdens mijn stagejaar heb ik op de 'Tineke' van Seatrade



gevaren. In 1992 ben ik geslaagd voor de afstudeerrichting scheepswerktuigkunde. Dit jaar ben ik gaan plussen en ben ik geslaagd voor de afstudeerrichting navigatie. Tijdens het plussen heb ik ook nog zes maanden voor het zeevaart-uitzendbureau Redwijs gewerkt. Het vullen van mijn vrije tijd kost me meestal weinig moeite. Ik heb recent een sportduikbrevet gehaald en ben van plan te blijven duiken. Ook hou ik van lezen en muziek, werk ik regelmatig bij mijn vader op de tuin en ben van plan een oude Alfa op te gaan knappen of anders om er een te prepareren om mee te doen aan een racecursus.'

D.J. van den Heuvel
MO4
ms 'Sericata'

Willem Pleyzier
31 jaar
ex-Rotterdam-
Amsterdam

'Ik ben in Zwolle begonnen met het voorlopig diploma. Daarna heb ik in Utrecht de A-opleiding en in Rotterdam de opleiding S-III gevolgd. De huidige Marof-opleiding bestond toen nog niet, alhoewel er al wel sprake was van het nut van een diploma in de tegendiscipline. In Amsterdam heb ik de B-opleiding gevolgd en in september met goed gevolg kunnen afsluiten. Voordat ik bij Shell kwam heb ik als uitzendkracht in de olie-industrie gewerkt en het productieproces van nabij meegemaakt. Mijn hobbies zijn: zeilen, fietsen, fotograferen en houtbewerking.'

W. Pleyzier
MO3
ms 'Erodona'



Tweemaal 'Petje af'

Tweemaal 'Petje af', sprak gezagvoerder Abma op dinsdag 2 november. En niet alleen petje af maar ook een feestje aan boord van de 'Shelltrans'. Er viel namelijk het één en ander te vieren. Het eerste petje was ter gelegenheid van twee jubilarissen, de heren Marpudin en Taibe. Deze twee Indonesische bemanningsleden varen reeds tien jaar voor Shell Tankers. Een reden om hen in het zonnetje te zetten.

Het tweede petje was niet alleen voor de jubilarissen maar voor de gehele indonesische bemanning. Gedurende hun negen maanden aan boord hadden ze zeer waarschijnlijk een record gebroken. Dit met maar liefst 220 maal 'voor en achter' gemaakt te hebben bij weer en wind. Wellicht een nieuwe nominatie voor het Guinness Book of Records! U begrijpt natuulijk dat bij twee van zulke prestaties de kok niet langs de zijlijn kon blijven staan. Hij fabriceerde dan ook een overheerlijke rijsttafel met de nodige sateh. Al met al werd het een gezellige avond waarbij de jubilarissen in het middelpunt van de belangstelling stonden.

Ondertussen voer de 'Shelltrans' van Liverpool naar Londen. Voor ons allen weer eens een lange reis. Voor de bemanning ook voorlopige even de laatste want in Londen wachtte hen een welverdiend verlof. Of geen verlof en een langer contract? Hier leek het even op omdat de 'Shelltrans' vanwege de mist niet de Thames kon opvaren en moest wachten



op een beter zicht. Voor de mannen spannende uren, want hun vlucht was al gepland en ze wilden toch wel graag naar huis. Uiteindelijk kwam alles op zijn pootje terecht en kon de 'crew-change' net op tijd plaatsvinden. Met de 'fresh-crew' kwam er tevens een

'vreemde eend in de bijt' aan boord, namelijk Bert de Vries (DFP/1). Hij kwam aan boord om de jubilarissen te decoreren met het gouden Shell Tankers vlaggetje. Hierna, nog geen twee minuten later, stapten de jubilarissen vereerd in de bus, op weg naar Jakarta, voor verlof!

'Entalina'

Op 18 augustus hadden we aan boord van de 'Entalina' reden voor een feestje. Het schip had namelijk 1000 ongevals vrije dagen op haar naam staan. Omdat we echter in Curacao lagen te laden werd het feestje een paar dagen verschoven. Inmiddels bleek ook dat het '1992' plaatje voor de safety driehoek aan boord was ontvangen. Reden voor een nog groter feestje.

Op 21 augustus werd, na een korte toespraak van onze 2e officier Susmanto, onze oudste medewerker aan boord G1 Baku uitgenodigd om het plaatje in de driehoek te plaatsen. Het was Baku's laatste reis voor hij van een welverdiend pensioen zou gaan genieten. Hij bedankte STBV voor alles wat zij voor hem hadden gedaan, waarna gezagvoerder Beekman hem namens de Maatschappij bedankte voor de jarenlange trouwe dienst. Na dit officiële gedeelte werd het nog een hele gezellige avond.

Robbert Jan de Vries
stagiaire



Nieuwe schepen onder Nederlandse vlag

Shell Tankers heeft op 28 november jl. de eerste van een serie van drie nieuwe produktentankers onder Nederlandse vlag gebracht. In de haven van Singapore ging, aan boord van de 40.700 DWT metende 'Halia', de Nederlandse vlag in top. Op korte termijn zullen nog een

tweetal identieke Halla-schepen in het Nederlandse scheepsregister worden ingeschreven. STBV levert hierdoor een positieve bijdrage aan het zeker stellen van werkgelegenheid voor Nederlandse koopvaardij-officieren.

Shell Tankers maakt met deze inschrijving als een van de eerste Nederlandse scheepvaartmaatschappijen gebruik van het recent geopende rompbevrachtingsregister. Dit register opent de mogelijkheid schepen, die niet in eigendom worden aangehouden maar worden geleased, onder Nederlandse vlag te brengen. Shell Tankers heeft jarenlang gepleit voor een dergelijke mogelijkheid. Het leasen van tonnage wordt beschouwd als een bedrijfseconomisch aantrekkelijk alternatief voor het in eigendom verwerven van schepen.

De drie produkten-schepen worden geleased van de First International Group of Companies voor een periode van 14 jaar, met een optie om de overeenkomst na 7 jaar op te zeggen. De schepen zijn gebouwd door Halla Engineering and Heavy Industries in Inchon, Korea, volgens een standaard ontwerp dat voldoet aan de hoogste internationale normen. De schepen voldoen aan de eisen van het IMO en OPA 90 en hebben een 'double hull'.

Daarnaast zijn in het ontwerp een groot aantal geavanceerde verbeteringen toegepast, zoals een beveiligde toegang voor zogenaamde 'close-up inspections' van vrijwel de gehele scheepsstructuur. De schepen kunnen acht verschillende produkten tegelijk vervoeren.



Het jubileum

15 september was een gedenkwaardige dag aan boord van de 'Sidelia'! Op deze dag vierde onze baas, de heer M.F. Koens, namelijk zijn 35-jarig jubileum! Moet U zich dat eens voorstellen (en hierbij richten wij ons voornamelijk op de 'landrotten'); 35 jaar STBV, 35 jaar penetrante olielucht, 35 jaar lawaaierige machines, 35 jaar op de 'woeste baren' vaak lange tijd gescheiden van vrouw en kinderen! Dat is natuurlijk niet zomaar iets. En ondanks dit alles is onze baas een echte levensgenieter die met glinsterende ogen de wereld in kijkt. Een man met nog steeds veel hart voor z'n vak en vooral ook voor z'n mensen. Als dat niet iets om te vieren is dan weten wij het ook niet meer!

Vandaar ook dat iedereen 's avonds, na de werkzaamheden aan 'ons jacht' in stap-tenue in de bar verscheen, waar de drankjes en exotische hapjes van de Indonesische civiele dienst al klaar stonden. Na een korte maar krachtige speech van kapitein van Haaften kon het festijn losbarsten. Allereerst werd een bewogen emotionele baas overspoeld met geschenken van blijvende waarde die dankzij de welwillende medewerking van DFM/23 tijdig



aan boord waren gekomen. Maar ook de crew bruisde van initiatief, de CPO overhandigde namelijk een zelfgemaakte scheepsbel op een standaard met een werkelijk 'hemels' geluid. Nadat de nog steeds beduusde baas de opvarenden namens zijn vrouw bedankte voor de prachtige bloemen, luidde hij het 'hemelse'

scheepsbelleje en werd er getoost op zijn gezondheid en die van zijn vrouw en kinderen. Al met al was het een hele geslaagde avond die de heer Koens nog langetijd zal blijven heugen.

A.A. Mooij
MO4

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

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

situatie aan boord 30.11.1993

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J.W. Rommes
 1e Stm.: R.M. van der Aa
 Hwtk.: L.W. Jorissen
 MO1: H. van Weenen
 MO2: H.J.A. Stoop
 MO3: R.C.F. Straver, R. van Aalderen, P.A. Zwolle
 MO4: R.W. Visser
 SST: J.P.W. Dallmeyer
 ST: K. van der Sluis
 Hovo: C.F. van der Ende
 StagMO: J. Gelders
 CPO: Bingen
 PO: Cece Suganda
 G1S: Paulus Wattimena, Ibrahim Cachtiar
 G2S: Maruji, Abdul Karim
 ASTD: Masiran
 2NDC: D. Abdu

ms 'Entalina'

Gezagv.: C.B. Slieker
 1e Stm.: R. van der Voort
 Hwtk.: N.C. van der Vecht
 2e Wtk.: B.K. Frans
 MO4: Y.H. Scheepmaker
 StagMO: M.A. Brunet de Rochebrune, R.W. Verhulst, R.J. de Vries
 IJE: A.L.J. Sandehang
 Off2: B.E. Priyatno
 Off3: J.L. Takaria, S.A. Sungkowo
 Eng3: S. Wartama
 Eng4: E. Sardjono Eko
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: F.X. Djoko Nursjamad, Eddy Nurhati
 G1S: Muyo, Achmad Dasuki, Ismail
 G2S: Sugiarto, Abdullah B. Moh. Arif, J. Yosepanus, Bin Sarmadi Suhairi
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 JSJC: Andi Jamaludin
 CICA: Abdul Rodjak Moh Ili
 2NDC: Hasjardi

ms 'Erinna'

Gezagv.: W.C. Moll
 1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
 Wvd. Hwtk.: J.J.F. Govers
 2e Wtk.: I.J. Albrechts
 MO4: R.E.H. de Bot
 StagMO: D.J. Zwaard
 StagHO: B.W.L. van der Mee
 Off2: Sugino, O. Tilaar
 Eng3: Nursodik
 Eng4: I. Pandji Mustanto
 IJD: Irfan Ahmad
 IRO: H. Anwar
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Sudjiman, Sulaiman
 G1S: Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin Muhammad, P. Simanjatak
 G2S: Achmad, Achmad Fadjeri, Wari, Hosen Sani
 ASTD: Budiyo

JSCJ: Bahari Madruisdi
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Erodona'

Gezagv.: T.H. Tromp
 1e Stm.: J. Kistemaker
 Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
 2e Wtk.: A. van Beek jr.
 MO3: W. Pleyzier
 StagHO: C. Boldizsar, J.D. Boomsma, J.J. Rem
 Off2: A.M. Husain
 Off3: Mugianto
 Eng3: A. Sukarsan
 Eng4: Edhy Susetyo
 IJD: W. Adhi
 CPO: Amos Radjah
 PO: Mohamad Sibli, Nurkalam
 G1S: Muh Irwan, Achmad Husin, Panut, Komarudin
 G2S: Mardas Bin Jamsir, Nurdin Abu, J.D. Loppies
 ASTD: O. Juhari
 JSCJ: Muhamad Rodji
 CICA: Suparman
 2NDC: Soetamah Achmad

ms 'Etrema'

Gezagv.: F. de Vries
 1e Stm.: J.N.M. Sinnige
 Hwtk.: D. Westdorp
 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
 MO4: J.F. Schraa
 StagHO: R.J. Boers, M. Broekhuizen, E. Kooren, H. Schuurman
 IJD: Sabar Manahan
 IRO: Machfud
 Off2: Arsamada Marwi
 Off3: H.S. Wibowo
 Eng3: Pangaribuan
 Eng4: Masinambow
 CPO: Max Ch. Ferdinandus
 PO: Suhardi, Desmond Kordak
 G1S: Sugandi, Rachman, Muhamad Said, Suhandi Andi
 G2S: A. Siradjudin, Sutomo, I. Bouty
 ASTD: Husein
 JSJC: Mahsus
 CICA: Tony Sugihartono
 2NDC: Sidik

ms 'Halia'

Gezagv.: M. Buth
 Hwtk.: G.J. van Eijk
 2e Wtk.: J. Klemann
 MO1: H.A. Kamsteeg
 MO2: S. van der Zee
 MO3: H. Berkenbos, A.V. de Groot
 MO4: R. Corba
 ST: E.R. van Engel, R.F. Huysers
 StagMO: J.H. Bruil
 StagHO: A.C. Mulder, S.A. Agema
 Off2: M.T. Laisa
 CPO: Rustam Zen

PO: Idit Irianto
 G1S: Max Donald Hosang
 G2S: Dedi Bukhori, Mohamad Sukran, Jakfar, Gondo
 Gulton, Suparjo
 ASTD: O. Harun
 CICA: Koesman
 2NDC: Musairin

ms 'Hastula'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
 1e Stm.: B. Crum
 Hwtk.: J.J.J. Ludekuse
 MO1: H.T.J. Meijer
 MO3: H.J.K. de Boer, J.J.A.A. Goris, P.B. de Waal
 SST: B.A. Amstelveen
 ST: D. van Eenige
 CPO: J.R. Pattileuw
 PO: Paniran
 G1S: M. Ali Tanete, M.J. Sitepu
 G2S: Solihin, Amri Bin Muyo, Solihin Bin Djuki, Ojan Darmawan
 ASTD: Suharto
 CICA: Tjasmito
 2NDC: Eli Ahmad

ms 'Niso'

Gezagv.: R. Dijkstra
 1e Stm.: W. Holwerda
 Hwtk.: E. Dallinga
 2e Wtk.: G.J. Harlaar
 3e Wtk.: K. Elshout
 MO2: M. van der Woud
 MO3: P.J.M. Slegers, S.W. van den Brink
 ST: P.P. van der Pol, R. Mammen, R.B.F. Stroet
 StagMO: M.C.T. Ravesteyn
 StagHO: O.E. Bijstra, M.D. van Putten, H. Visser
 CPO: Hendrik Boy Pasumiin
 PO: M. Simandjuntak, M. Kadar
 G1S: Daie, Umar Bin Talan, R. Latuheru
 G2S: Moh. Nasir, Pukasan Bin Jumadin, Napseri Bin Iqwan, Mohamad Mursid
 ASTD: O. Suhara
 JSJC: S.F. Suharto
 CICA: Suharto Bin Jasir
 2NDC: Nawai

ms 'Sericata'

Gezagv.: F. Kuyt
 1e Stm.: H. Hennis
 Hwtk.: J. Smid
 MO2: J.F. van Dijk
 MO3: H.J.G. Reurslag, J.J. Schaap
 MO4: W. van der Laan, D.J. van den Heuvel
 StagHO: T. Collignon, F. Jager, M.A. Reyhoudt
 ST: J.M. van Hoeven, S.H.J. Gieling
 Hovo: C.A. Breederland
 CPO: Nicolas Walukow
 PO: Sutrisman

G1S: Herman Lumohing, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: O. Arif, Djaelani
 ASTD: Hary Kurnia Djaya
 2NDC: T. Kusnadi

ms 'Shelltrans'

Gezagv.: S.S. Abma
 Wvd. Hwtk.: A.C.M. Zijlmans
 3e Wtk.: R.F. van Loon
 MO2: W.P. Koliijn
 MO3: E.J. Driehuisen, M.M. Stuyts, E. Boertje
 MO4: H.T.M. Nieuwmeijer
 StagHO: F.C. Bos
 CPO: Moh Sjamsudin
 PO: Kamal Adyaprana
 G1S: O. Sukkur, M. Bin Muridi, Umar, Mohamad Mahfud
 G2S: Slamet Thohir, Imu Bin Satimin
 ASTD: Umar Bin Salian
 CICA: Oman Rochman
 2NDC: Aksan Busri

ms 'Sidelia'

Gezagv.: C.J. Clarisse
 Hwtk.: P.A. Ankerman
 3e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen
 Wvd. 3e Wtk.: A.R. Greenwood
 MO1: J.H. van Zanden
 MO3: S.F.J. Gerrits, H.A. van der Koppel
 MO4: A.A. Mooij
 StagMO: H.R.W. van Kempen
 CPO: Naim Bin Dulaski
 PO: Sudjadi Rahardjo, Syaful Anwar
 G1S: Sur'an Gozali, Lalal Suparno, Munir
 G2S: Nandang Ansori, Achmad Taufik, Mar'i, O. Nahhu
 ASTD: W. Tjuandy
 JSJC: Mulyono
 2NDC: Musali
 CICA: Syahrudin Ujang

ms 'Solaris'

Gezagv.: A.J. Both
 Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
 MO1: H. Oudenes, J.C. van Koten
 MO3: C.W.G. Boer, J.W. Voortman
 MO4: E.W. de Jong
 StagHO: E.J. Koenz, T. Stammes
 SST: E.L. Boldewijn
 ST: E. Kuitems
 Hovo: L.H. Thibaudier
 CPO: Chaniago F. Aromande
 PO: Eddy Subardi
 G1S: Mat Nawi Bin Monai
 G2S: Sudarmono, Faisal Muchtar, Bachrol Bin Supayah, Mansur, Misdi Bin Juki
 ASTD: Tubaguc Moh Isa
 2NDC: P. Bin Abdul Rokib

ms 'Spectrum'

Wvd. Gezagv.: R.A. de Boer
 1e Stm.: K. Cramer
 Hwtk.: J.H.S. van der Pas
 MO2: J.X.J. Klaaysen, A. Eijgenraam
 MO3: G.J. Feringa
 StagHO: J.J.E. Blaak
 ST: R.J. Dekker, H.S. Elia
 Hovo: H.W.J. van Haarst
 CPO: Mat Tohir
 PO: Suhandan Warjo
 G1S: Dukak, Djaelani
 G2S: Abdul Hadi, Usman Madjoka, Naiman, Mohamad Hosen, Abdur Rohim
 ASTD: M. Ripin
 2NDC: Dadang Ruslan

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: R. Agema
 Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
 MO1: P.J.B. de Jong, P. Molendijk
 MO3: G.J. Eising, G.A. de Jonge, A.C. Droppers
 SST: Q.A.P. de Wit
 ST: L.R. Stevens
 StagHO: H.C.M. van Kessel, C.I. Muilwijk
 Hovo: A.P. Maat
 CPO: Monafi
 PO: Wawan Herawan
 G1S: Makrop, Masji
 G2S: Sahid, Yamin Aby
 ASTD: Safei Bin Hadarun
 2NDC: Sahri Bin Sa'i

ms 'Stellata'

Gezagv.: F.B. Schröder
 1e Stm.: F.J. Kronenberg
 Hwtk.: K.L.J. Aertssen
 MO1: M.P.M. Boeren
 MO2: P. Reinsma
 MO3: G.H. Bosker
 MO4: T.G. Holleboom, M. Ligtenberg
 StagHO: J. Ferwerda, G.W.D. Winkel
 StagMO: P.R. van Maaren
 ST: H. de Vries
 SST: J.W.P. Grommen
 Hovo: J.G. Volleberg
 CPO: Moh Toha
 PO: Daud Sonan
 G1S: Mardjub, H. Abifakih
 G2S: Mohamad Asis, Agus Salim
 ASTD: Moh Rusman
 2NDC: Samsuri Bin Yusuf

ms 'Sunetta'

Gezagv.: G. Buma
 1e Stm.: E.M.M. van den Bosch
 2e Stm.: M.C. Swart, A. Jawook
 Hwtk.: H. Brand
 2e Wtk.: C.N.A. Vreke
 3e Wtk.: M.J.E. van den Broek
 Eng4: Pangemanan, Daaruu Ismail
 JJE: Pitono, Najemis, Panggabean Hilton
 CPO: Erens Robot Wowor
 PO: G. Gozali, M. Bin Matroyal
 G1S: Amir Hanif, Achmad Danari, Robby Obtom Podung, Mail Bin Toyib
 G2S: Saruly, Mashuri, Mohammed Mosleh, Yac. Faut Ngil Janan, A.H. Sustanto, Sarupi
 ASTD: Warno S.
 JSCJ: Eddy Djunaedi

CICA: Moh Idrus Sopandi
 2NDC: Sukiman

ms 'Zafra'

Gezagv.: G.W. Geesink
 Hwtk.: E. Aanen
 MO1: F.P. van der Star
 MO2: J. Minnaard
 MO3: A. Gabriël, A. Beverwijk
 SST: H. Klijnstra
 ST: M.A.J. Veen
 StagHO: A. Visser
 StagMO: F. Eggens
 IRO: K.B. Nunardja
 CPO: Mahmud
 PO: Andrias An Data
 G1S: Kuswara, M. Hosen
 G2S: Safei Bin Marsan, Rafdianto
 ASTD: Tiwar
 CICA: M. Sardi
 2NDC: O. Djafri

ms 'Zaria'

Gezagv.: L.A. Veer
 1e Stm.: W.J. Netelenbos
 Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
 MO2: P. Bandringa
 MO3: J.P. Geuze, W.J. Krijnsen, D.J. Schutte
 ST: R. van Buuren, A. van der Windt
 StagHO: J.A. Spans, P.A. van der Wal
 IRO: S. Rizal
 CPO: Tawakid
 PO: Abdul Rachman
 G1S: Asdi Bin Asmat, Abdul Halil
 G2S: Mohamad Amin, Mujakir
 ASTD: Taufic Nafi
 CICA: Maman Suparman
 2NDC: Abdul Razak

Onze vlootjubilaris



R.A. de Boer
 1e Stuurman
 25 jaar op 03.02.94

Aanstellingen

MO1: P. Molendijk

Nieuw in dienst



A.A. Mooij
 MO4



D.J. Schutte
 MO3



J.F. Schraa
 MO4



G.J. Eising
 MO3



P.B. de Waal
 MO3

Over van Groep buiten Nederland

J.P. de Visser (ex-Brunei)

Uit dienst

MO1: J. de Boer
 MO4: M. Doorgeest
 MO3: J. Lahuis

Walpersonalia

Uit dienst getreden:

A.C.G. Schuit (DFF/1) naar SIPM-MAFG/21

In Memoriam

Op 9 augustus 1993 is op 60 jarige leeftijd overleden de heer **E. Jousma**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Jousma verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1985 na 31 dienstjaren.

Op 16 september 1993 is op 85 jarige leeftijd overleden de heer **J.M. Tazelaar**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Tazelaar verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1958 na 29 dienstjaren.

Op 28 september 1993 is op 88 jarige leeftijd overleden de heer **R. Gerding**, oud-gezagvoerder. De heer Gerding verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1955 na 28 dienstjaren.

Drie maanden Zuidchinese Zee.



Twee maanden Zandvoort aan Zee.



Het is hard werken aan boord van een tanker. Niemand ont- kent dat. Lange dagen, ver van huis. Maar... daar staat natuur- lijk wel die onbetaalbare vrijheid tegenover. De wereld die aan je voeten ligt. De wind die om je oren fluit. En, als je nu als Maritiem Officier bij Shell Tankers aanmonstert, een zee van vrije tijd. Want de maximale vaartijd is bij ons binnenkort drie

maanden waarna je recht hebt op ongeveer twee maanden verlof. In het werelddeel waar je aan wal gaat. Of, met een vliegticket op zak, lekker thuis bij de familie. 'Drie op, twee af', noemen we dat bij Shell Tankers. En 't moet gezegd worden, daar varen we wel bij. Interesse? Stuur de bon op of bel 010-407 18 47, dan ontvang je uitgebreide informatie.

Ik heb wel oren naar 'drie op, twee af'. Stuur mij een uitgebreid informatiepakket.

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

Opleiding: _____

Leeftijd: _____

Bon invullen en opsturen naar: Shell Tankers B.V., Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam.

KOM BIJ SHELL TANKERS WERKEN ALS JE VAN VRIJE TIJD HOUDT

