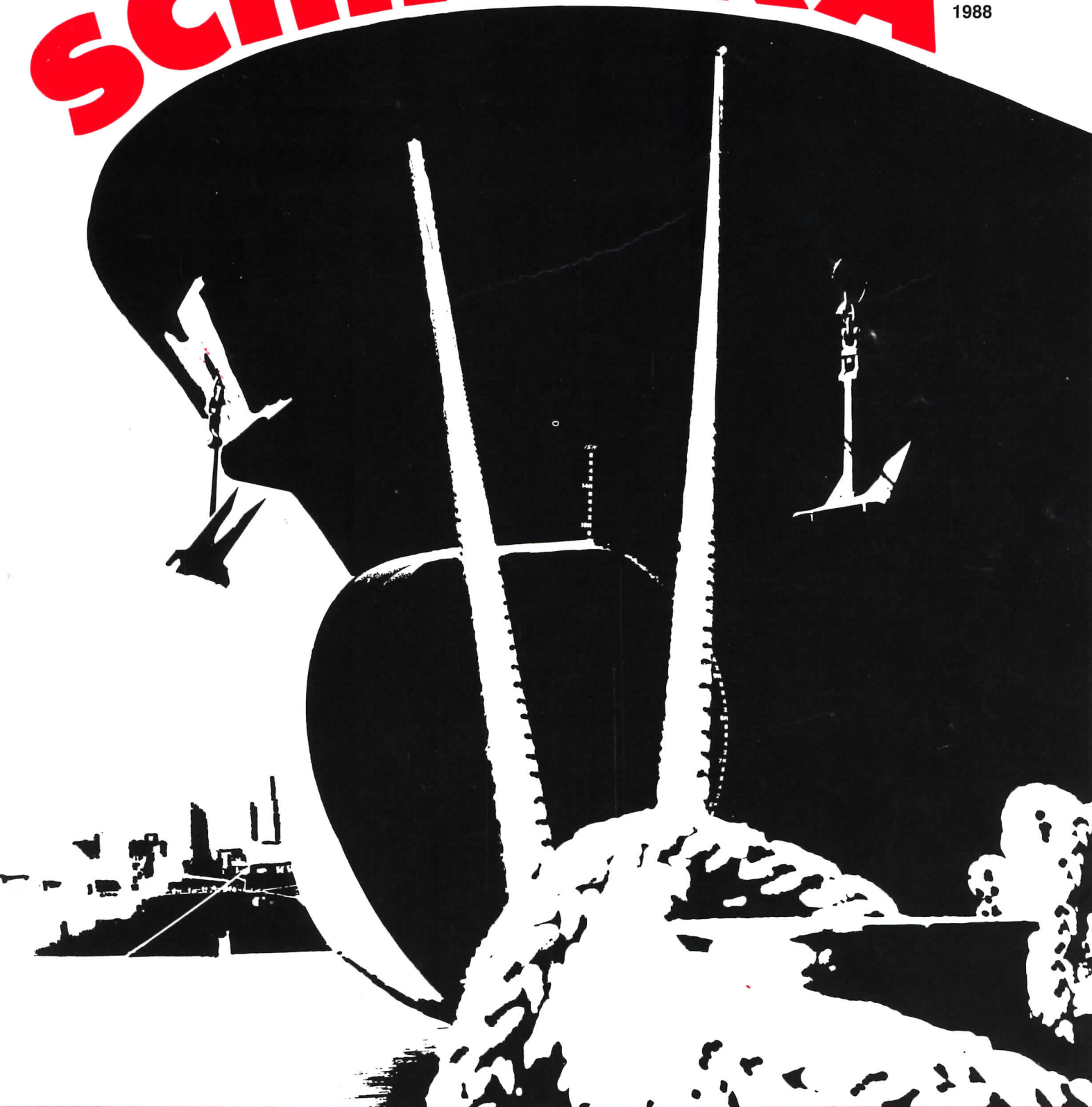



SCHIP & KA

27e jaargang
nummer 6
februari
1988



Twee kooien op de Eendracht
Uitslag OR-verkiezingen
Veiligheidsplan 1988  Vaart Houden
Bijeenkomst 14 december
Afscheid Jan Vis  OR-verslag

SCHIP & KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842
Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774
Onderling Medisch Steunfonds 4696677

Zevenentwintigste jaargang nr. 6
februari 1988

Redactiecommissie

Frank van der Bas
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
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.

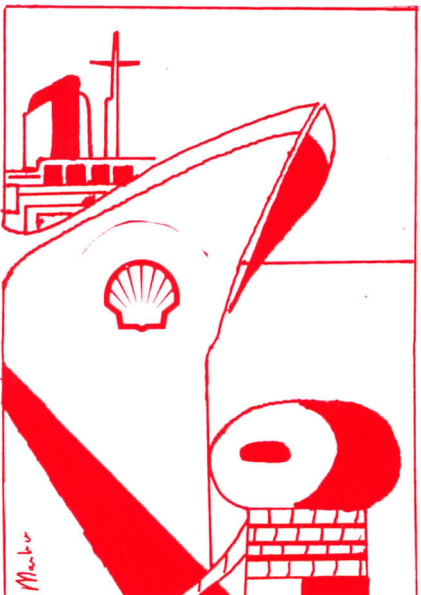
Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle



'Van ponden en guldens'



Shell Journaal van het Brits-Nederlandse zakenleven

De heer Drs. H. Hooykaas, President-Directeur van Shell Nederland B.V., heeft de eerste exemplaren van het boekje 'Van ponden en guldens - Shell Journaal van het Brits-Nederlandse zakenleven' aangeboden aan mevrouw Drs. Y. M. C. T. de Rooy, Staatssecretaris van Economische Zaken en aan de heren Drs. A. P. Geus, Voorzitter van de Brits-Nederlandse Kamer van Koophandel, J. van de Bergh, Voorzitter van het Koning Willem III Fonds en Jhr. W. F. Roell, Voorzitter van het Genootschap Nederland-Engeland.

Bij de presentatie, die plaatsvond in de grafelijke zalen van het Binnenhof te Den Haag, ontvingen de heer J. van de Bergh en Jhr. W. F. Roell uit handen van de heer Hooykaas bovendien ieder een cheque van f. 10.000,— ten behoeve van de door de door hen vertegenwoordigde instellingen.

Het boekje gaat over ponden en guldens: over de in- en uitvoer van diensten, kennis en goederen, betaald in de beide munten, over de handelaren, hun beweegredenen of ideeën. Of, zoals de ondertitel al aangeeft, over het Brits-Nederlandse zakenleven, dus over de lieden achter de zakelijke relaties tussen de beide landen aan de Noordzee, met hun belangstelling voor ponden en guldens, maar ook met hun belangstelling voor elkaar en elkaars samenleving.

In de komende jaren zal de eeuwenoude band tussen Nederland en Groot-Brittannië op tal van gebieden en op allerlei manieren worden herdacht. Shell wil met dit Journaal echter niet herdenken, maar laten zien wat er nog over is van de band die de Engelse Prinses Mary en de Nederlandse Stadhouders Willem III in de 17e eeuw smeedden.

'Van ponden en guldens - Shell Journaal van het Brits-Nederlandse zakenleven' is het derde boekje in de nieuwe serie Shell-Journaals, de nieuwjaarsattentie van Shell Nederland B.V. voor medewerkers en relaties.

Benoeming lid raad van bestuur van de stichting Shell Pensioenfonds

Door Shell Petroleum N.V. werd Drs. E. van Mourik Broekman met ingang van 1 januari 1988 benoemd tot lid A van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfonds. Hij heeft in deze functie Mr. W. A. Tiedemann opgevolgd, die is afgetreden in verband met zijn pensionering.

Het meenemen van medicijnen

Zeevarenden worden gewaarschuwd, dat het meenemen van medicijnen naar een schip problemen met douane in het buitenland kan opleveren. Recent hebben b.v. de Griekse autoriteiten alle medicijnen verboden waarin codeïne voorkomt. Overtreding kan leiden tot boete of hechtenis.

Indien, op voorschrift van een arts, medicijnen worden meegenomen, moet dit altijd in overleg met de medisch adviseur gebeuren. Dit geldt uiteraard ook wanneer geen keuring nodig is.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2548	09.12.87	Organisatie kantoor (PCOR)
2549	14.12.87	Adviesaanvraag wijziging bezetting machinekamer Tungschepens (PCOR)
2550	22.12.87	Adviesaanvraag wijziging bezetting machinekamer Tungschepens (PCOR)
2551	24.12.87	Jaareinde Kantoorbezetting (PCOR)
2552	24.12.87	Aanstellingen (PCOR)
2553	30.12.87	Bewijsvoering in marine claims
2554	04.01.88	STBV-instructies Scheepperformance
2555	05.01.88	Uitslag OR-verkiezingen (PCOR)
2556	06.01.88	PC-regeling (PCOR)

Enquete computer kennis en interesse

In de loop van volgend jaar zullen meer schepen worden voorzien van Personal Computers als hulpmiddel bij het verrichten van een aantal werkzaamheden. Daarnaast zal het PC-privé project het thuisgebruik van computers stimuleren. Om enige indruk te krijgen omtrent de kennis van en interesse in automatisering willen wij graag van u reacties ontvangen met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- Heeft u automatiserings cursussen/ opleiding gevolgd?
- Zo ja, welke en waar?
- Was dit onderdeel van een andere opleiding?
- Bent u reeds in het bezit van een computer?
- Zo ja, welke (soort, merk, operating system, geheugencapaciteit, etc.)

Indien u geen opleiding of cursus heeft gevolgd, geen computer bezit maar wel enthousiast en geïnteresseerd bent, willen wij dit graag weten. Uw reactie kunt u sturen naar de heer G. M. J. Debets, afdeling DFF/14.



Tankers B.V., of van een tijdens actieve dienst of na pensionering overleden medewerker kunnen meeloten. Denk er wel aan: als men zich aanmeldt, dan ook de periode 20 tot en met 29 juli vrijhouden! Zou men de kooi toegewezen krijgen en wegens gebrek aan vrije tijd niet kunnen deelnemen, dan is een ander die wel had gekund gedupeerd! Uitgesloten van deelname zijn, vanzelfsprekend eigenlijk, degenen die in voorgaande jaren al eens een Shell Tankers-kooi hebben gewonnen.

Het lot beslist

Gegadigden dienen een briefje te schrijven naar de Redactiecommissie Schip & Ka, postbus 8989, 3009 TK Rotterdam. Hierin moeten duidelijk vermeld staan je naam, geboortedatum, adres, zoon/dochter van . . . en je telefoonnummer. In de linkerbovenhoek van de enveloppe het woord 'Eendracht' vermelden. De aanmelding dient uiterlijk 31 maart a.s. in ons bezit te zijn. De trekking van de winnaars zal, onder toezicht oog van een lid van de Ondernemingsraad, zo spoedig mogelijk na deze datum plaatsvinden. De prijswinnaars worden direct na het bekend worden van de uitslag op de hoogte gebracht. Ook degenen die niet tot de gelukkigen behoren zullen we berichten, zodat zij nog andere plannen kunnen maken voor de gereserveerde periode.

WIE WIL ER MEE?

Zoals bekend, reserveert onze Maatschappij elk jaar 2 kooien op het zeilend zeeschip, de 'Eendracht'. De enthousiaste verhalen die deelnemers daarna te vertellen hebben bewijzen dat zo'n reis over zee met een groot zeilschip bijzonder in de smaak valt. Voor sportieve jongelui tussen de 16 en 25 jaar een prima buitenkansje om ervaring op te doen in het reilen en zeilen aan boord van deze tweemaster. Dit jaar hebben wij twee kooien kunnen reserveren op reis No. 552 van woensdag 20 juli tot vrijdag 29 juli. De reis begint in Brixham en zal eindigen in Le Havre.

Aanpakken

Tien dagen zeilvakantie op de 'Eendracht', wat houdt dat nu zoal in? Ten eerste moet vermeld worden dat ervaring in zeilen geen vereiste is: de nodige kennis wordt aan boord wel bijgebracht door de vaste bemanning. Verder is een flinke dosis inzet nodig om, samen met de andere, overwegend jonge 'bemanningsleden' aan boord flink aan te pakken. Dus maak je geen voorstelling van een cruise-schip, integendeel, je zult met de overige opvarenden ingezet worden om het schip gaande te houden. Hiervoor zal je onder andere de techniek van het zeilen bijgebracht worden en ook het wachten behoort tot één van je 'taken', maar laat je dit niet weerhouden om in te schrijven.

Kosten

De vervoerskosten en de deelnemingskosten zullen voor rekening van onze Maatschappij zijn, d.w.z.

kooigeld en de reiskosten, alsmede de af te sluiten verzekering. Wel voor eigen rekening zijn de kosten voor een paspoort, monsterboekje en eventuele inentingen.

Wie?

Alle ongehuwde zoons of dochters (die tijdens de reis niet jonger dan 16 jaar en niet ouder dan 25 jaar zijn) van (gepensioneerde) werknemers van Shell



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

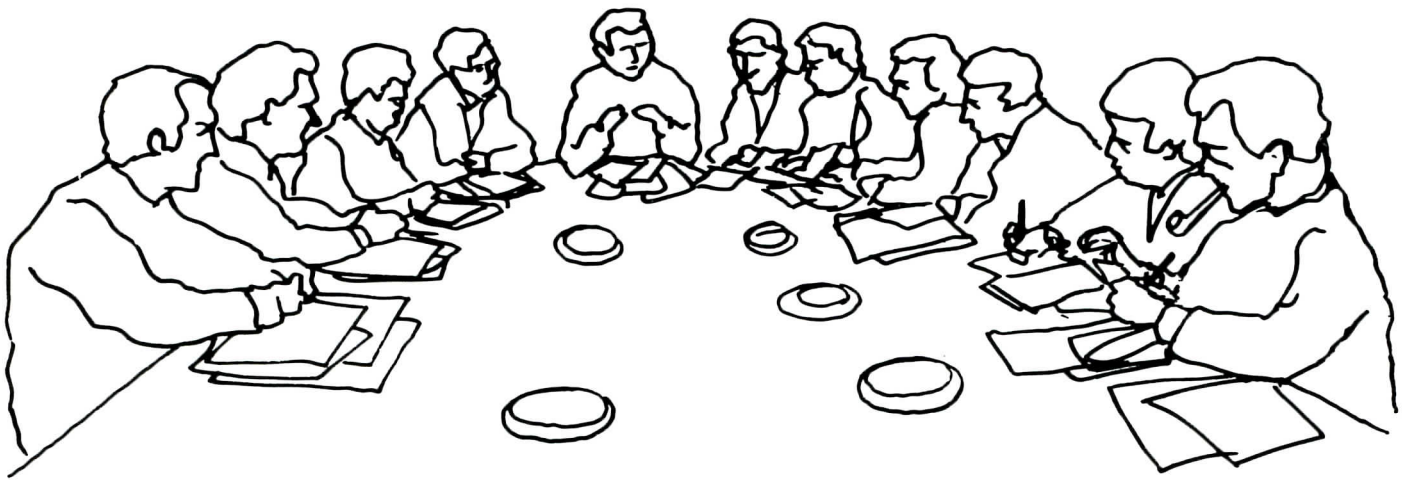
Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009



Tijdens de OR-vergadering op 8 december jongstleden, heeft de Ondernemingsraad besloten om onderstaand genoemde adviesaanvraag hij wijze van uitzondering door de Commissie Vloot Aangelegenheden te laten behandelen, aangezien het hier een specifiek vloot-onderwerp betref. Aan deze

commissie zijn reglementair dezelfde bevoegdheden toegekend als aan de OR, met andere woorden deze commissie is gerechtigd om advies uit te brengen als ware het de raad zelf. Alle leden uit de kiesgroepen A en B zijn lid van de C.V.A. Bovendien was een tweede onderwerp ter bespreking ingebracht,

namelijk de regeling rond het meevaren van echtgenotes op 'Arabische Golf' schepen. Inmiddels is deze commissie bijeen geweest, namelijk op 21 december 1987. Een en ander werd onder uw aandacht gebracht middels publicatie van de agenda met toelichting en via circulaire 2549 (PCOR, 14/12/87).

O.R. Verslag

Adviesaanvraag 'Wijziging bezetting machinekamer TUNG-schepen'

Alvorens zich aan het interne overleg te wijden, werd de adviesaanvraag nader toegelicht door de heren Veldt/DFM en Obolonsky/DFP-6. De voorgenomen vervanging van de tweede werktuigkundige door een extra vierde wtk. (danwel een S.G.O.) aan boord van de Sarda, Sidelia en Stellaris, betekent dat er een stuk ervaring en kennis ten opzichte van de huidige bezetting verloren gaat. De commissie bracht naar voren, dat hierdoor een groter beroep zal worden gedaan op met name de hoofdwerktuigkundige. De heer Veldt erkende dit, doch verzag geen knelpunten, aangezien deze schepen bedrijfsmatig gezien weinig problemen opleveren. De voornaamste reden om deze wijziging te willen uitvoeren, is gelegen in de kostenbesparing, momenteel lijden we een gevoelig verlies op de exploitatie van deze schepen, volgens de heer Veldt. Verder werd uitgebreid gesproken over de positie van de tweede werktuigkundige. Niet alleen in dit kader staat deze functie ter discussie, maar ook het bemannings-experiment aan boord van de 'Sericata' en de recente ontwikkelingen naar een kernbemanning geven een zelfde beeld te zien. 'Er zijn duidelijke indicaties, dat de rang van 2e wtk. zoals wij die nu kennen, op termijn geen deel meer zal uitmaken van de personeelsbezetting op moderne schepen', aldus de heer Veldt. Een en

ander past in het streven van STBV om te komen tot een kleiner Scheeps-Management Team. Desgevraagd gaf de heer Obolonsky aan, dat er momenteel een licht surplus aan 2e wtk's bestaat. De voorgenomen vervanging levert slechts dan een kostenbesparing op, wanneer er geen surplus-situatie is. Het gevolg hiervan is, dat de wijziging geleidelijk in de loop van 1988 zal worden ingevoerd, wanneer middels een aantal te verwachten promoties en dergelijke het kleine surplus weggewerkt is.

Door de commissie werden de volgende argumenten in de besluitvorming betrokken:

- A.** Getalsmatig verandert de bezetting niet, de werktuigkundige dienst aan boord van de Sarda, Sidelia en Stellaris blijft uit 4 officieren bestaan.
- B.** Het gemiddelde werkaanbod op technisch gebied aan boord van de drie betrokken schepen is onder normale omstandigheden niet uitzonderlijk hoog, mede doordat de bedrijfszekerheid op een behoorlijk niveau ligt.
- C.** De voorgenomen wijziging heeft nauwelijks invloed op de samenstelling van het personeelsbestand, vanwege twee factoren:
 1. De wijziging wordt pas doorgevoerd, wanneer de personeelssituatie dit zinvol maakt.
 2. Er zijn getalsmatig gezien geen

arbeidsplaatsen in het geding. **D.** Uitvoering van het voornemen brengt een behoorlijke kostenbesparing met zich mee, waardoor de scheeps-dagkosten verder teruggebracht worden.

Na afweging van genoemde argumenten, adviseerde de OR positief ten aanzien van het voornemen. Uitdrukkelijk werd vermeld, dat deze wijziging naar de mening van de Raad uitsluitend ingegeven wordt door de relatief gunstige bedrijfsomstandigheden aan boord van de betrokken schepen. De Raad beschouwt deze ontwikkeling dan ook geheel losstaand van lopende experimenten waarbij onder andere de rang van tweede werktuigkundige onderwerp van studie is. Daarnaast stelde de OR voor om middels publikaties e.d. de conventioneel opgeleide officieren meer duidelijkheid te verschaffen omtrent hun mogelijke toekomstige positie en status. Ook verzocht de Raad om op de hoogte te worden gehouden van ontwikkelingen aangaande dit onderwerp, hetgeen bij monde van de heer Veldt werd toegezegd.

Bij het tweede onderwerp, **de meevaar-regeling 'Arabische Golf'-schepen**, werd door de commissie naar voren gebracht, dat circulaire 2546 (07/12/87) een aantal passages bevat, welke misverstanden zouden kunnen veroorzaken. De heer Obolonsky onderkende dit, en zegde toe om een en

ander voor zover nodig duidelijker in het Scheepsreglement te zullen verwoorden. De commissie constateerde dat:

1. Deze regeling slechts toegankelijk is voor die werknemers, die geen gebruik maken van de vrijwilligheidsregeling rond de vaart op de Arabische Golf.
2. De passagekosten-vergoeding afwijkt van de gangbare regeling, zoals in het Scheepsreglement is vastgelegd. Ten aanzien van de eerste constatering stelt de OR zich op het standpunt, dat het maken van onderscheid tussen (groepen van) werknemers onderling, in het algemeen in beginsel ongewenst is. Rond nummer twee is de OR van mening, dat een en ander ingegeven is door de specifieke omstandigheden, waaronder het

vaarpatroon van de betrokken schepen, en dienaangaande aanvaardbaar is. Ondanks de door de Maatschappij met de regeling verbonden beperkingen, toonden de aanwezige OR-leden zich in meerderheid ingenomen met de geboden mogelijkheid tot het meevaren van echtgenotes op de betrokken schepen. Tijdens de **rondvraag** bracht Frank Vergoesen het vrijwaringsformulier ter sprake, zoals dat onlangs naar alle echtgenotes van onze zeevarenden is verstuurd. Vanuit de commissie werden diverse kanttekeningen geplaatst, vooral rond de ingewikkelde wijze waarop de tekst is opgesteld. De heer Veldt gaf aan, dat een dergelijke vrijwaringsverklaring in navolging van het algemene beleid bij

Shell-groepsmaatschappijen wordt gehanteerd; STBV is derhalve gehouden om dergelijke stringente bepalingen te onderschrijven. Ondertekening van dit formulier is een voorwaarde om aan boord te worden toegelaten. Door de heer Veldt werd benadrukt, dat onderscheid gemaakt moet worden tussen de strikte 'letter' van het formulier en de 'geest' waarin voorvallen aan boord door onze Maatschappij zullen worden afgewikkeld. De tekst is door Shell-juristen opgesteld en kan op een niet-juridisch geschoolde buitenstaander als moeilijk leesbaar overkomen; met eventuele vragen is men welkom bij DFF/6, aldus de heer Obolonsky. Bij gelegenheid zal dit onderwerp nogmaals in OR-verband aan de orde gesteld worden.

Uitslag verkiezingen ondernemingsraad Shell Tankers B.V.

Terwijl u dit leest, is de nieuwe Ondernemingsraad bijeen te Bergen (N.H.) onder begeleiding van het Vormingsinstituut 'de Haaf'. Tijdens deze jaarlijkse bijeenkomst bereiden de OR-leden zich voor op hun taak als lid van onze Raad. In samenspraak met de cursusbegeleider werd een behoorlijk pittig programma opgesteld, temeer omdat er maar liefst zeven gloednieuwe leden gekozen zijn, op een totaal van vijftien. De samenstelling van dit gezelschap is mede door u bepaald,

als kiezer aan boord of tijdens uw verlof. Vastgesteld kon worden, dat u een uit velen bent geweest, het opkomstpercentage in met name kiesgroep A lag een stuk hoger dan dat bij de voorgaande OR-verkiezing in 1984, namelijk voor groep A op 82,8 procent (71,1 procent in 1984) en voor groep B op 57,8 procent (56,0 procent in 1984).

Op 4 januari jongstleden verschenen vijf leden van de verkiezingscommissie in de Folkert Elsingastraat om de uitgebrachte stemmen te tellen, onder leiding van

voorzitter Leo Buitenkant en nauwlettend gade geslagen door Boudewijn Knoester uit de walorganisatie, die tot waarnemer was benoemd. Daarnaast verschenen een aantal OR-leden ter assistentie (en waarschijnlijk ook om de uitslag heet van de naald te kunnen vernemen!). Nogal wat stembiljetten moesten ongeldig verklaard worden om diverse redenen, te weten negen stuks in groep A en dertien in groep B. De daadwerkelijke telling werd beheerst door controle op controle; uiteraard is zorgvuldigheid troef bij een dergelijke aangelegenheid. Wie de zevende en laatste OR-zetel binnen kiesgroep A mocht bezetten, is tot het laatst een spannende aangelegenheid geweest, uiteindelijk ontlieden de kandidaten voor deze plaats elkaar slechts met één stem! In bijgaand kader kunt u zien, of de samenstelling van de nieuwe Raad voor de komende drie jaar in overeenstemming is met datgene wat u voor ogen had bij het uitbrengen van uw stem. De gekozen leden staan boven de breuklijn, de overige kandidaten worden beschouwd als 'reserves'. In kiesgroep C (walpersoneel) werd geen verkiezing gehouden, het aantal kandidaten was gelijk aan het aantal door deze kiesgroep te bezetten zetels, namelijk drie.

Kandidaten in volgorde van het aantal verworven stemmen:

KIESGROEP A (KAPITEINS EN OFFICIEREN)

Kandidaat	Rang	Aantal stemmen
1. A. Zwierts	2e stuurman/SGO	158
2. W. Hoogendijk	Gezagvoerder	131
3. E. Barsingerhorn	SGO	124
4. D. J. Mittelmeyer	1e stuurman	119
5. L. W. Jorissen	Hoofdwerktuigkundige	109
6. F. J. van der Vorm	2e werktuigkundige	97
7. J. J. F. Govers	2e werktuigkundige	93

8. F. A. J. Boot	2e werktuigkundige	92
9. W. Kalkman	Gezagvoerder	91
10. A. H. van Haaften	Gezagvoerder	80
11. P. A. Ankerman	Hoofdwerktuigkundige	79
12. J. H. Burger	2e werktuigkundige	73
13. M. Kik	3e werktuigkundige	71
14. L. Buitenkant	Hoofdwerktuigkundige	69
15. M. J. A. Krijvenaer	3e stuurman	69
16. W. Holwerda	1e stuurman	64

De kandidaten no. 1 tot en met no. 7 zijn gekozen.

KIESGROEP B (SCHEEPSGEZELLEN EN CIVIELE DIENST)

Kandidaat	Rang	Aantal stemmen
1. J. H. A. J. Orië	Hoofd voeding	77
2. R. F. Huysers	Algemeen scheepsvakman	74
3. A. van der Windt	Scheepstechnicus	70
4. P. H. H. Tummers	Scheepsgezel A/W	65
5. H. W. J. van Haarst	Hoofd voeding	64

6. J. J. van Triet	Algemeen scheepsvakman	61
7. H. M. Kok	Bediende	59

De kandidaten no. 1 tot en met no. 5 zijn gekozen.

KIESGROEP C (WALPERSONEEL)

G. Boonzaaijer	DFF/1
E. Juursema-de Wild	DFF/1
H. Steenstra	DFM/1

A. HET STBV-VEILIGHEIDSBELEID BLIJFT ONVERMINDERD VAN KRACHT,

het zijn de volgende 6 basisregels:

1. VEILIG WERKEN IS DOELTREFFEND WERKEN.
2. ALLE ONGEVALLLEN EN ALLE LETSELS KUNNEN WORDEN VOORKOMEN.
3. ALLE LEIDINGGEVENDEN ZIJN VERANTWOORDELIJK VOOR DE VEILIGHEID VAN HUN MEDEWERKERS.
4. NIET IEDERE MOGELIJKE BRON VAN GEVAAR KAN WORDEN OPGEHEVEN, WEL KUNNEN VOOR IEDERE GEVAARLIJKE SITUATIE VEILIGHEIDSMATREGELEN GETROFFEN WORDEN.
5. LEIDINGGEVENDEN ZIJN VERPLICHT OM HUN MEDEWERKERS TE WIJZEN OP ALLE MOGELIJKE GEVAARSASPECTEN VAN DE UIT TE VOEREN WERKZAAMHEDEN. HET IS DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE WERKNEMERS ZELF OM NA TE DENKEN EN VEILIGHEIDSBEWUST TE WERKEN.
6. ERVARINGEN OP HET GEBIED VAN VEILIG WERKEN OPGEDAAN, DIENEN TE WORDEN UITGEWISSELD.

Deze regels zullen uiteindelijk leiden tot:

VAREN ZONDER ONGEVALLLEN

B. DOELSTELLINGEN 1988:

- ★ Geen fatale ongevallen.
- ★ Max. 5 OMA's FR1 < 1.0
- ★ Max. 15 Rapporteerbare Ongevallen FR2 < 3.0

C. AKTIEPLAN

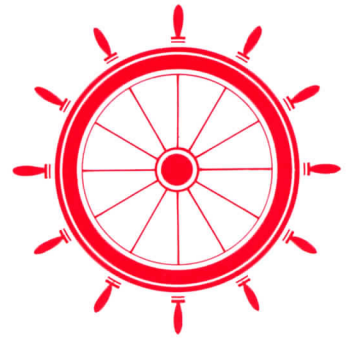
- ★ Observaties Onveilig Gedrag verbeteren (OOG).
- ★ Rapportage bijna-ongevallen en onveilige praktijken invoeren.
- ★ Management gaat schepen bezoeken.
- ★ Thema van de maand invoeren.
- ★ Communicatie verbeteren.
- ★ Training handhaven/bevorderen.
- ★ GAK Veiligheidspostactie 'Handen'.
- ★ Incentive scheme (aanmoedigingsstelsel).
- ★ Aanpassing van het ongevallenonderzoekformulier.
- ★ Evaluatie toetsingslijsten veiligheidsbeleid.

D. EXTRA AANDACHTSPUNTEN:

- ★ Meren en ontmeren.
- ★ Toegang besloten ruimten.
- ★ Rampenbestrijdingsoefeningen met minder aantal opvarenden.
- ★ Veiligheidstraining/instructie gemengde bemanningen (C+S-schepen).
- ★ Beschikbaarheid voldoende en juiste pers. beschermingsmiddelen.



HOUDEN



Op weg naar een kernbemanning

In het decembernummer van *Schip en Ka* heb ik toegezegd op dit onderwerp terug te zullen komen. Laat ik beginnen met te stellen dat het onderwerp 'kernbemanning' nog volop in discussie is, onder andere in werkgroepen van het **Tripartite Overleg Zeescheepvaart (TOZ)**. Het concept als zodanig is wel een logische aansluiting op de experimenten met 15-man zoals deze nu lopen op ons m.s. 'Sericata' en de 'Clarence' van Nedlloyd.

Het begrip wordt in november 1986 geïntroduceerd in de nota van de Minister van Verkeer en Waterstaat 'Wel varen onder Nederlandse Vlag'. De letterlijke tekst luidt als volgt:

'Ik vraag mij dan ook af of bij de tweede fase van de herziening van de bemannings- en diplomawetgeving geen radicale keuze gemaakt dient te worden. Deze keuze moet inhouden dat de wetgever zich beperkt tot het voorschrijven van een bemanning die op basis van de veiligheid en het varen met het schip noodzakelijk is. De wijze waarop het

noodzakelijke onderhoud en schoonmaakwerk wordt georganiseerd wordt aan de onderneming overgelaten. Dit betekent dat de voorgeschreven minimum bemanning bestaat uit de officieren en enkele gediplomeerde scheepsvaklieden.

De voordelen van een dergelijke benadering zijn:

- De scheepvaartonderneming kan de meest efficiënte bedrijfsvoering nauwkeurig afstemmen op de voor hem geldende marktsituatie.
- De werkgelegenheid aan boord voor Nederlandse ingezetenen concentreert zich op het hoogwaardige werk.
- De frustratie die thans optreedt bij de geschoolde gezellen dat ze toch veel eenvoudig onderhoudswerk moeten doen wordt vermeden.
- De uitvoering van de Wet Arbeidsvoorziening Zeescheepvaart (WAZ), die beoogt de werkgelegenheid van de Nederlandse ingezetenen aan boord van Nederlandse schepen te bevorderen wordt aanzienlijk vergemakkelijkt. Omdat alle opvarenden

geschoold en gediplomeerd dienen te zijn zullen zij haast altijd Nederlandse ingezetenen zijn. Ingewikkelde ontheffingsregels worden daarmee overbodig.

- Een anders geformuleerde bemanningswetgeving biedt binnen het algemeen kader van de veiligheid aan boord een structurele bijdrage tot het noodzakelijk streven naar kosten efficiëncy.'

Het betreft hier een beleidsstuk van de Overheid en het lijkt mij weinig zinvol om elk genoemd aspect in detail te bespreken. Belangrijker is stil te staan bij een mogelijke uitvoering van een dergelijk concept en de manier waarop we als STBV hierop kunnen inspelen.

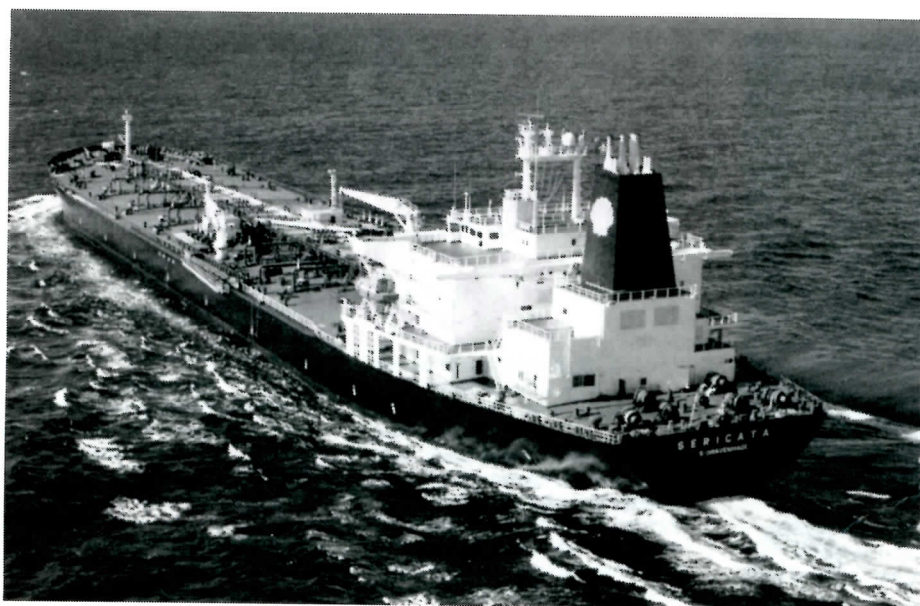
Door de Directie Veiligheid en Toezicht van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) is de aanzet van de Minister verder uitgewerkt waarmee het begrip 'kernbemanning' werd geïntroduceerd.

Zoals reeds eerder gezegd is het onderwerp nog volop in discussie, en het lijkt mij verstandig hier vast te stellen dat dit artikel in *Schip & Ka* **allereerst** als informatie is bedoeld. Pas nadat overeenstemming is bereikt tussen alle partijen in het TOZ-overleg, kan een mogelijk experiment worden gestart. Natuurlijk hebben wij zelf ook onze gedachten laten gaan over dit onderwerp.

Bij de vaststelling van zo'n kernbemanning houden we de volgende uitgangspunten aan (gebaseerd op schepen met een bruto tonnage van 9.000 en meer):

1. Kapitein uit de wacht
2. Ten minste drie officieren beschikbaar voor brugwachten
3. Voldoende technisch personeel voor opheffen storingen t.b.v. de veiligheid
4. Modern meergerei: moderne manoeuvreermogelijkheden
5. Het schip legt zowel stille als drukke trajecten af





6. Wet arbeids- en rusttijden geeft aan of meer mensen geplaatst moeten worden
7. Bij de samenstelling van de kernbemanning is geen rekening gehouden met de Civiele Dienst en deze is derhalve niet in de lijst van minimum voorgeschreven bemanning opgenomen.

Wanneer aan deze voorwaarden wordt voldaan, kan op dit moment gezien de stand der techniek worden gestreefd naar een volgende samenstelling:

Kapitein	1
1e Stuurman	1
1e Scheepswerktuigkundige	1
Maritieme officieren	3
Scheepsvakman	2
Gezellen (ongediplomeerd)	2
Totaal	10

In aanvulling hierop zal een radio-officier worden voorgeschreven zolang deze functie krachtens internationale verdragen verplicht is gesteld of geen verantwoorde vrijstelling geregeld kan worden. Gezellen dienen in het bezit te zijn van geldige geneeskundige verklaringen voor ogen en oren, en tenminste zes maanden diensttijd te hebben behaald.

De reder en/of kapitein blijft verantwoordelijk voor voldoende bemanning onder alle omstandigheden, zowel kwalitatief als kwantitatief. Op dit moment is onder andere ter discussie of de (ongediplomeerde) gezellen al dan niet buitenlanders mogen zijn; wat STBV betreft zien we voor de bovenomschreven scheepsvaklieden onze scheepstechnicus een plaats krijgen.

De onlangs aangevangen experimenten welke onder auspiciën van het CMO worden uitgevoerd aan boord van het m.s. 'Clarence' en het m.s. 'Sericata' passen goed in de ontwikkeling van regelingen die moeten leiden tot voorschriften betreffende kernbemanningen. Ter vergelijking volgt onderstaand een overzicht van de bemanningssamenstelling op ons m.s. 'Sericata' en die van het DGSM-voorstel.

Shell DGSM

Kapitein	1	1
1e Stuurman	1	1
1e Scheepswerktuigkundige	1	1
2e Scheepswerktuigkundige	—	—
Maritieme Officier	3	3
Scheepstechnici	2	2
Gezellen	4	2
Sub Totaal	12	10
Radio-officier	1	1
Kok/bediende	1	—
Bediende	1	—
Totaal	15	11

Wij hebben op het m.s. 'Sericata' de Civiele Dienst (voorlopig) op drie man gehouden, gezien destijds gemaakte afspraken inzake de Civiele Dienst rationalisatie en gezien de grotere werkdruk ten gevolge van het meevaren van de CMO-werkgroep en een aantal garantie service engineers. Bestudering van bovengenoemde tabel leert dat beide modellen elkaar zeer dicht benaderen.

Bij de ontwikkeling van regelingen voor kernbemanningen zal rekening moeten worden gehouden met een geleidelijke overgang van conventionele bedrijfsvoering met gediplomeerden van verschillende disciplines — met name stuurlieden en scheepswerktuigkundigen — naar de geïntegreerde bedrijfsvoering met maritieme officieren. Er kan immers niet van worden uitgegaan dat alle rederijen op korte termijn kunnen beschikken over maritieme officieren die de vereiste ervaringsopbouw hebben. Interessant hierbij is dat de Overheid al de contouren heeft aangegeven van een toekomstig model (10 jaar van nu) met officieren die allen de geïntegreerde opleiding hebben behaald, en wel als volgt:

- Kapitein (M.O.)
- 1e Off. (M.O.)
- 4 M.O.'s
- 2 Scheepstechnici
- 2 Gezellen

De kapitein kan nautisch dan wel technisch gespecialiseerd zijn. De eerste officier behoort in dat geval de specialisatie van de

andere richting te hebben, terwijl bij de M.O.'s van een evenwichtige verdeling der specialisaties sprake moet zijn.

Teruggaande naar de huidige realiteit zou ik nog een keer onze activiteiten inzake de rationalisering van de scheepsbedrijfsvoering als volgt willen herhalen en samenvatten. We zijn bezig met:

- 15-mans experiment 'Sericata', plus mogelijke uitbreiding half 1988
- Vervanging Ned. gezellen door Indonesische gezellen 'S' en 'C'-klasse schepen
- Starten experiment kernbemanning

Deze activiteiten hoeven elkaar niet te bijten, noch doelvervagd te werken, zolang we ze logistiek goed op elkaar afstemmen, en de vereiste geleidelijkheid en wijsheid betrachten uit oogpunt van ons personeelsbeleid.

Waarom we dit doen zal duidelijk zijn uit het volgende overzicht, waarbij we de personeelskosten op 100% stellen bij de huidige bezetting en samenstelling:

'S'-klasse (huidig)	100%
'Sericata' 15-mans concept	85%
Vervanging gezellen N/I	83%
Kernbemanning	67%
'C'-klasse (huidig)	100%
—	—
dito	81%
dito	66%

Hierbij is voorlopig uitgegaan van een bezetting waarbij kapitein, officieren (incl. radio-officier, scheepstechnici en Hovo de Nederlandse nationaliteit hebben). We hopen met dit artikel wat meer duidelijkheid te hebben geschapen in deze moeilijke materie.

Bahamas

Dit project staat in de ijskast. In Schip & Ka van oktober 1987 memoreerden wij dat Nederlandse officieren geen werkvergunning kregen en dat de heer G. J. B. Hartman (superintendent) alsnog in Nassau zou gaan werken. Ook dit laatste is niet doorgegaan en betrokkene werkt nu in DFM/2 (Performance). De mogelijkheid is niet uitgesloten dat dit project met een jaar of zo weer wordt opgepakt.

Meevaren vlootinspecteurs

In het maartnummer van Schip & Ka zal ik hier wat meer uitgebreid op terugkomen. Voor 1988 zal het meevaarprogramma sterk worden gereduceerd omdat de heer G. C. H. Dijkstra, een tweetal dienstperiodes als gezagvoerder zal gaan varen en de heer J. de Ruiter voor een groot deel van zijn tijd met de garantie (dokkingen) van de Hyundai 'S'-klasse zal zijn belast.

Met vriendelijke groeten,
G. Veldt,
Fleetmanager



Reünie

Zo'n vijf-en-twintig jaar geleden hadden ze elkaar voor het laatst gezien, al die meisjes die eind vijftig jaren via de 'typekamer' van 'La Corona' in de kantoororganisatie van Shell Tankers waren opgenomen. De meesten verlieten in het begin van de zestiger-jaren de dienst, veelal om te huwen en – zo ging dat nog in die tijd – een eigen gezin te stichten.

Toch waren de gedachten in die voorbije jaren nog dikwijls teruggevlogen naar die eerste dienstbetrekking, de collega's waarmee men – toen nog jong en onbezorgd – zo gelachen had. Vandaar dat een ieder bijzonder spontaan had gereageerd op een oproep van de initiatiefnemsters van deze reünie (Ger Beckman, Ria de Kloe en Ine Kort) om nog eens bij elkaar te komen. Als men bedenkt dat eind vijftig jaren het kantoor nog was ondergebracht in het Groothandelsgebouw in

Rotterdam, dan was de plaats van de reünie (een der zalen van Restaurant Engels) toch wel heel treffend.

Elkaar herkennen na zoveel jaar bleek niet eens zo moeilijk, al was het soms even zoeken naar de juiste naam. Maar dan kwamen de gezamenlijke herinneringen al gelijk naar boven, zodat het gelach niet meer van de lucht was. De klok werd als het ware even teruggezet; althans, dat vonden de twee mannelijke ex-collega's (de Zwaan en Wouters), die destijds de niet altijd gemakkelijke taak hadden o.a. de orde te handhaven. Dat de oorspronkelijk geplande tijdsduur werd overschreden is wel het beste bewijs, dat de reünie een schot in de roos was, waarbij alle respect voor de moeite die de organisatrices erin hebben gestoken om bijna alle adressen te achterhalen; het moet een Sherlock-Holmesachtige activiteit zijn geweest. W.W.

Europort 87 Onbemand varen mogelijk

Van 10-14 november jl. werd in de RAI te Amsterdam Europort 87 gehouden. Niet minder dan 500 standhouders presenteerden daar producten afkomstig van ongeveer 1.400 verschillende bedrijven uit 21 landen. Ondanks de heersende malaise in de scheepsbouw, trok Europort 87 46.698 bezoekers uit binnen- en buitenland. De meeste standhouders toonden zich tevreden met de behaalde resultaten. 'Het was een goede beurs. Er zijn veel geïnteresseerde bezoekers geweest, en er zijn goede contacten gelegd', was een veelgehoorde opmerking. Parallel aan de tentoonstelling werden interessante congressen en vergaderingen gehouden. De verschillende bijeenkomsten werden bezocht door 1.300 belangstellenden. De officiële opening van Europort 87 werd verricht door Ir. W. J. ter Hart, voorzitter van de vereniging van scheepsbouwers, Cebosine. In zijn openingsrede zei de heer Ter Hart dat het streven naar

capaciteitsvermindering en aldoor maar hogere technologie, niet zal leiden tot een gezonder werkklimaat voor de werven. Terwijl de scheepsbouwers in West-Europa de laatste jaren hun capaciteit drastisch hebben verminderd, is in het Verre Oosten rustig doorgebouwd. De werven in het westen hebben daardoor weinig of geen vruchten kunnen plukken van de herstructureringsmaatregelen die zij genomen hebben. 'Erger nog, een aantal bedrijven zijn er aan failliet gegaan', aldus de heer Ter Hart. Meer heil mag worden verwacht van kostenreductie. Er is een plan opgesteld, waarbij het uitgangspunt is het in stand houden van de meest moderne produktiemiddelen. Om van voldoende capaciteit verzekerd te zijn om weer mee te kunnen doen wanneer de markt naar verwachting in het midden van de negentiger jaren weer aantrekt, moeten de werven ook eenvoudiger werk blijven aanpakken. Tijdens het op 10 en 11 november gehouden congres over Innovative Strategies kwam de concurrentie met het Verre Oosten ook ter sprake. De

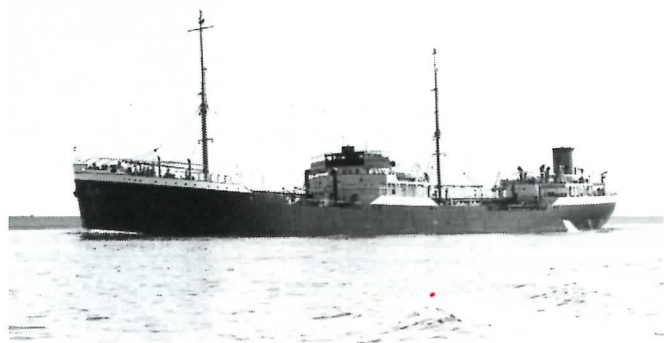
SCHOON SCHIP

meeste sprekers waren van mening dat door een verdergaande automatisering de strijd te winnen moet zijn voor de bedrijven in het westen. De heer W. Mulock Houwer van de Nedlloyd Group zei dat automatisering het mogelijk maakt om met kleinere aantallen bemanningsleden te varen. Hij toonde zich een voorstander van een uitbreiding van de experimenten in die richting op Nederlandse zeeschepen. Op de tijdens Europort gehouden najaarsvergadering zei voorzitter M. A. Busker van de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging (KNRV) dat, wanneer er niet snel vergaande maatregelen worden genomen ter vermindering van de bemanningskosten, de komende jaren nog zeer vele schepen uit Nederland zullen verdwijnen. Alleen al de eerste drie kwartalen van 1987 werden er meer dan 80 uitgevlagd. Technologische ontwikkelingen zullen een belangrijke invloed uitoefenen op de omvang van de bemanning. In Japan wordt reeds geëxperimenteerd met convoievaart met onbemande schepen. Volledig geautomatiseerd varen zal echter beperkt blijven tot het vervoer over langere afstanden en langere trajecten. Voor het overige zeevervoer blijft een veiligheidsbemanning nodig, die ligt tussen de 4 en 8 gediplomeerde zeevarenden voor de grote handelsvloot, zo zei de heer Busker. Europort '87 was de 23ste tentoonstelling en congres uit de reeks. De eerstvolgende Europort zal worden gehouden in november 1989.

Na 45 jaar geïdentificeerd

Op 24 maart 1942 werd de Nederlandse Shell-tanker 'Ocana' door een Duitse onderzeeër getorpedeerd. Slechts vier opvarenden overleefden de ramp. Onder de slachtoffers bevond zich 1e stuurman A. H. Scheelbeek. Aangenomen werd dat hij met het schip een zeemansgraf had gevonden. Nu echter, 45 jaar na deze tragedie, is een document gevonden waaruit blijkt dat een Amerikaans oorlogsschip, vóórdat de 'Ocana' zonk, een aantal stoffelijke overschotten van boord heeft gehaald en in Boston, Massachusetts aan land heeft gebracht. Aldaar werd getracht de lichamen te identificeren, maar bij gebrek aan nadere informatie (men wist op dat moment nog niet dat de getorpedeerde tanker een Shell-schip was) lukte dat niet. Vóór de teraardebestelling op de Woodlawn Cemetery in Everett, Massachusetts, werden wel zoveel mogelijk gegevens gestuurd zoals lengte, gewicht, geslacht, leeftijd en huidskleur. Op één der slachtoffers werd een ring aangetroffen met daarin de initialen A. S. en M. S. Het is praktisch zeker dat deze ring aan stuurman Scheelbeek heeft toebehoord. De familie is hierover ingelicht.

Een belangrijk deel van het speurwerk werd verricht door de conservators van het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam. Zoals bekend wordt het historisch archief van STBV aldaar voor ons bewaard.



VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 30 november 1987

Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

m.s. 'Cardissa'

1e stm.: G. J. C. van Eeten, ASAW: B. Corputty, bed.: A. Scheffer

m.s. 'Caurica'

2e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma, SGO: N. J. van Megen, techn.: J. G. M. van Heugten, hovo: H. Otter

m.s. 'Felania'

G1S: Nawar Isman

m.s. 'Felipes'

gezagv.: G. Buma, hwtk.: A. K. van 't Blik, 2e wtk.: A. Sloot, off 3: Knoch

m.s. 'Ficus'

gezagv.: C. P. Schoenmakers, wnd. hwtk.: C. Hemmer, 3e wtk.: J. H. A. Schulten, eng3: Suratma, off2: Sutedjo, off3: Wungkana

m.s. 'Flammulina'

hwtk.: J. Smid, PO: Albert Dondokambey, Mamam Suwarnan, G1S: Abdul Karim Billy, Amir Hanif, G2S: Maximilian Kansil, Sutrisman, Ismail, Moch. Ismail, ASTD: Husein, Muhajidin, CPO: Robert Ferdinandus, 2NDC: Purnomo Jasman, CHCK: Djabar Tilamahu, JSCJ: Solihin

m.s. 'Fossarina'

wnd. 1e stm.: C. A. M. Rovers, hwtk.: M. F. Koens, 4e wtk.: A. B. M. Bokkers

m.s. 'Fossarus'

HECA: Zuhaeli Muchtar, off2: Utomo: R dof: Dahri

m.s. 'Fulgur'

2e wtk.: D. Westdorp

m.s. 'Fusus'

1e stm.: G. J. Knol, C. F. van der Ende

m.s. 'Sarda'

gezagv.: R. A. Kattenburg Schüler, 4e wtk.: W. G. de Leeuw van Weenen

m.s. 'Sericata'

SGO: R. L. H. Mooring, roff.: J. W. Woudenburg, ASV: R. van Buuren, P. C. Groen, C. H. Roozendaal, H. de Vries, techn.: E. R. Engel, hovo: B. Gohres, beko: C. Westbroek, bed.: L. J. Schalk

m.s. 'Shelltrans'

2e stm.: B. Crum, 3e wtk.: R. van der Heide

m.s. 'Sidelia'

2e stm.: N. J. C. M. van der Palen, 3e stm.: A. C. M. Morriën, G1S: Mohammed Raji, Ali Mudin, Abdon Tatuwo, Sudjiman, Adang Rusdi, G2S: Parsadran Simorangkir, Muhamad Said, CHCK: Dominques Mustamu, Mandawi, 2NDC: Nawai, ASTD: Hasjardi, CPO: Hendrik Boy Pasumiin, PO: Chaniago F Aromande, JSCJ: Taufic Nafi

m.s. 'Solaris'

gezagv.: W. Bosma, SGO: A. Leffers, J. H. van Zanden, stag.: R. van Alderen, B. R. J. van Scherpenzeel, hwtk.: J. Wielart, SGO: G. R. Bos, SAW: D. C. W.

van den Berg, ASV: K. G. J. Schefferlie, hovo: G. H. H. Lammers, beko: M. F. Velsink, bed.: W. J. Fenstra

m.s. 'Sponsalis'

SGO: W. Verschuure, SAW: P. H. H. Tummers, S. G. Hoedjes, beko: C. van Zal

m.s. 'Stellaris'

wnd. 2e stm.: R. W. Houweling, hwtk.: H. Kuijper, 3e wtk.: M. J. Viergever, SGO: H. T. J. Meijer, hovo: M. W. B. Kitzen

m.s. 'Stellata'

SGO: F. A. M. Vergroesen

Aflossingen/Signed Off

gezagv.: J. Broekmeyer, A. H. Van Haafden, R. Knol

1e stm.: A. L. M. van Dun, R. Dijkstra, R. P. Jager, F. Makkee, H. van Popta, P. J. E. Steenbergen

2e wtk.: K. Cramer, A. E. R. van de Griend, M. C. Swart

3e stm.: H. Hennis SGO: H. Brugs, J. W. Kremer, H. Oudenes

Marof: N. G. Butter, J. W. van Duuren hwtk.: L. Buitenkant, E. Dallinga, C. H. J. van Dijk, A. P. de Groot, T. Scholte, J. E. A. Westerbeek

2e wtk.: M. Kik, L. F. Kruyt, H. J. Lammertink, A. Storm, J. A. Willems

3e wtk.: C. Brasser, P. J. van den Ende, J. Kruize, F. P. van der Star

4e wtk.: J. A. Louws, H. van Weenen SGO: M. P. M. Boeren, H. A. Lamme, P. Molendijk, R. M. Simonides

roff.: H. J. van Homoet ASAW: W. A. C. A. van Aert ASV: F. W. Bosson, J. Brederveld, M. L. Delhay, S. H. J. Gieling, J. P. de Landes, R. W. van Rooyen, M. J. W. A. Schuurs

techn.: B. A. Amstelveen, A. van der Windt hovo: H. J. van Alphen, H. W. J. van Haarst, C. P. Hoogsteger, R. A. de Lange, A. P. Maat, L. H. Thibaudier beko: J. Breyer, H. Domselaar, W. N. Top

bed.: H. H. P. van Koppen, J. A. Schuiten, F. G. Olde Wolbers roff.: Hutabarat

off2: Sinuraya, Tambunan off3: Mukhlis CPO: Max Ch Ferdinandus PO: Sunaryo B Partodimedjo, Shandan Warjo, Nuron Djuhana, Fachruddin, Litolio

G1S: Mat Suyuti, Naim Bin Dulasik, Achmad Danari, M Ali Tanete, Didi Hairuddin, Halil Bi Soto, Supartoyo, Abdul Rachman

G2S: Sadar Utoyo, Sunaela Fardiyanto, Johny Uruital, Rachman, Sukri, Sikimilir ASTD: Safei Bin Hadarun, Musali, Moh Rusman JSCJ: Mostofa Bin Monai

CHCK: Eli Sadeli Samsuri, Tony Sugihartono 2NDC: Oman Rochman

Onze Vlootjubilaren



T. Barth
3e stuurman
10 jaar op 04.03.88



E. J. Eradus
hoofdvoeding
25 jaar op 27.03.88



T. H. van Vlijmen
Algemeen
Scheepsvakman
30 jaar op 13.03.88



K. v.d. Sluis
Scheepstechnicus
10 jaar op 01.02.88



R. J. S. Vrugteman
Algemeen
Scheepsvakman
10 jaar op 28.02.88



H. M. Kok
Bediende
10 jaar op 26.02.88

Geboren

08.12.87 – Lotte, dochter van T. Barth, 3e stm. en Mw. S. E. Barth-de Vet

Diploma's

'A' – F. J. Ringersma

Met pensioen

hwtk.: F. G. Krijgsman was...: J. Heeren hovo: P. C. Bergmans, M. van Hagen, J. L. Menger, W. F. H. van der Moezel beko: J. Breyer, A. Vrolijk bed.: W. D. Anthonio, D. J. Bakker, J. L. F. Romen, J. A. Schuiten SAW: J. Bovenkerk, J. Hendriks, R. E. Riedewald ASV: R. Croese, W. Gerritsen, J. M. Kools, R. W. van Rooyen

Uit dienst getreden

1e stm.: R. P. Jager, B. Koppe ASV: L. T. A. C. Roodakker

Overplaatsingen

2e wtk.: J. H. Burger (Shell Syrië) 4e wtk.: P. F. van Gent (Shell Syrië) 3e wtk.: A. Harkink (Shell Syrië)

WAL

WAL

Onze Waljubilaren



L. P. A. de Winter
(tijd. K.N.R.V.)
25 jaar op 23.02.88



C. M. A. de Goetj
(DFF/4)
35 jaar op 01.03.88



R. ten Hooven
(DFF/3)
10 jaar op 01.03.88

Heer Vis weer veilig geland bij zijn vrouw

Na een dienstverband van ruim 31 jaar maakte de heer J. A. Vis (DFF/5), van de mogelijkheid gebruik om vervroegd uit te treden. Op 18 december werd er voor de interne en externe relaties een afscheidsreceptie gehouden. De belangstelling voor deze receptie was overweldigend. Vele oud-collega's, walmedewerkers, medewerkers van het Hofplein-gebouw en vertegenwoordigers van onze leveranciers waren hierbij aanwezig. De heer K. Borsje, Finance Manager, had zijn afscheidsword verwerkt in een formulier, waar de heer Vis de laatste jaren grijze haren van heeft gekregen, n.l. het 'Material Landed Advice'. Shell Tankers leverde de heer Vis, na 31 jaren, af bij mevrouw Vis 'in goede conditie behoudens normale slijtage'. De heer Borsje liet haar een formulier voor ontvangst tekenen. Namens collega's overhandigde de heer Sierat (chef DFF/5) aan het eind van zijn toespraak een



herenfiets. De heer Vis was daarvoor bijzonder erkentelijk, zowel voor de grote opkomst en belangstelling, als voor de geschenken.

Personeel-bijeenkomst op 14 december 1987

In de loop van 1987 zijn er een aantal bijeenkomsten met vloot- en walmedewerkers gehouden. Aanleiding hiertoe was de wens van de directie om met alle medewerkers van gedachten te wisselen over een aantal actuele onderwerpen. Op 14 december 1987 is de laatste bijeenkomst gehouden in deze serie en dit samenzijn werd gecombineerd met het einde van het jaar. Alle collega's hebben een uitnodiging gekregen om met hun echtgenote of partner aanwezig te zijn.



Het werd een drukbezochte bijeenkomst in het Shell-gebouw. We ontdekten veel bekende gezichten, ondermeer leden van het Bestuur van de C.N.O.O.K.S., die als vertegenwoordiger van de gepensioneerden waren uitgenodigd. Ook hadden velen aan de uitnodiging gehoor gegeven hun levenspartner mee te brengen. Dank zij de grote inzet van het lunchkamerpersoneel werd het een bijzonder geslaagde bijeenkomst. Enkele beelden hiervan kunt u zien op de Video Jaarprogramma 1988.

N.V. BATAAFSCHE PETROLEUM MIJ.

SHIP		STEEKKANTWERKSTUK		FOR OFFICE USE	
ship	H.A.L.	form no. 63	MLA	date	01.01.1957
object		Jan Adriaan Vis		code	1956-9
workorder drydock		survey/insp. Lloyd's etc.		docking date	
workorder voyage repair		survey by ch. engineer		file no. SP 912.001	
repair/maintenance job		defect/casualty		explanation mat. indent	
				condition appraisal	
				outstanding jobs(s)	
<u>MATERIAL LANDED ADVICE</u>					
To be landed and sent to:					
Shell Tankers N.V.					
Mr. P.G. Janssen					
Conradstraat 38					
Groothandelsgebouw					
Ingang D - 7e verdieping					
DA: HAL-1					
Ontvangen van Holland Amerika Lijn met bewijs van goed gedrag d.d. 28 september 1956; Geschikt voor:					
- administratieve betrekking					
- langdurig verblijf in de Tropen					
sub-contractor					
expenditure involved					
pre post actual					
master name		chief engineer name		initiator J.Ph. Heeneman	
signed		signed		name signed	
				supervisor Mr. P.G. Janssen	
				authorised for executor: 01.01.1957	
FOR OFFICE USE					
authorised for ordering: Vaste dienst aanstelling 18.02.1957					
intern kopie aan					
for object		Kantoorbediende		afd. CD	
type		size + 1.78 m.		serial no.	
makers		Onderwijzersechtpaar		par. A. Roest	
further particulars		zie onder			
qty.	unit	description	unit price	routing: via DF/1	
1	pc.	Administratief Assistent Civiele Dienst	f 5300/jr.	van: shell tankers b.v. rotterdam	
		Kenmerken:		urgentie: Uiterlijk 18.12.1987	
		a. uiterlijk : gezond		aan:	
		b. voorkomen : verzorgd		Mevrouw A. Vis	
		c. optreden : rustig		- in handen -	
		d. manieren : correct		ref ROT:	
		e. spraak : onopvallend		our order no.:	
		f. wijze van uitdrukken : gemakkelijk.		accounts code:	
				delivery:	
				Zonder kosten en in goede conditie behoudens normale slijtage.	
<small>1) please supply the goods and/or services specified above on the usual terms and conditions. 2) terms : ocean packed, V.A.T. 0% 3) please acknowledge receipt of this order quoting or confirming your unit price for each item and earliest date of readiness, preferably in the form of a copy of this telexmessage within one month to telex no. 21048.</small>					