

# SCHIP & KA

29e jaargang  
nummer 6  
februari  
1990



- 🐚 Veiligheidsplan 1990 🐚 Vaart Houden
- 🐚 Twee kooien op de nieuwe 'Eendracht' 🐚 EOS
- 🐚 Nieuwe gezichten bij STBV 🐚 'Equity & Law II'
- 🐚 Aan de ORde 🐚 Ideeënbuscommissie bijeen
- 🐚 De avonturen van Kapitein Rob

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Negenentwintigste jaargang nr. 6  
februari 1990

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

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

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

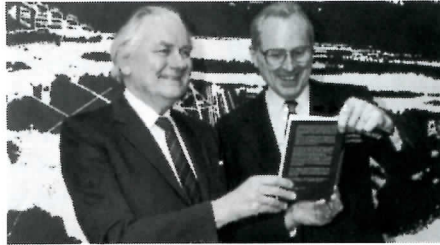
Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

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

Vormgeving en druk  
Tijl Offset Zwolle  
Blaloweg 20  
Zwolle

## Minister Andriessen bij uitreiking boek

'Wagner in menig opzicht een voorbeeld gebleken'



Minister dr. J.E. Andriessen van Economische Zaken heeft op maandagmiddag 18 december jl. het eerste exemplaar in ontvangst genomen van 'Gerrit A. Wagner - Een loopbaan bij de Koninklijke'. De heer Wagner reikte het boek van Volkskrant-redacteur Harry van Seumeren zelf uit tijdens een feestelijke bijeenkomst in perscentrum Nieuwspoor in Den Haag. Aanwezig waren politici,

topfunctionarissen uit de financieel-economische wereld en van Shell.

'Dit is geen biografie,' zei Wagner, 'wel behandelt het zaken, waarmee ik te maken heb gehad, en dat waren er nogal wat.' Bij de nu 82-jarige Shell was Wagner 41 jaar in dienst. 'Het bedrijf heeft mij geleerd, te relateren en te relativeren. Daarnaast gaf langdurig verblijf in het buitenland mij een betere kijk op Nederland,' zo blikt de voormalige president-directeur terug. Andriessen vond, dat Wagner in menig opzicht een voorbeeld is gebleken. Zo waren zijn argumenten ten aanzien van het aardgasbeleid waarmee hij in 1964 bij mij aankwam, kennelijk eeuwigdurende, want zijn opvolgers gebruiken nog steeds dezelfde. Het boek geeft inzicht in de Shell-cultuur, het management en de diverse dwarsverbindingen met de politiek en het bedrijfsleven.

## schepenbestand



m.s. 'Naticina'

Het m.s. 'Stellaris' is 22 december jl. te Singapore overgedragen aan de eigenaar Island Navigation Corporation International Ltd. (Hong Kong). Tevens kunnen wij U berichten dat de 'Naticina' begin februari wordt overgenomen van STUK. De overdracht van het m.s. 'Zafra' is nu vastgesteld op 15 maart 1990 te Kopenhagen. De Shell Tankers-vloot zal dan uit 19 schepen bestaan.



## CNOOKS

Het Pensioenfonds heeft ons bericht dat de inhouding van de contributie voor het lidmaatschap van de CNOOKS nu in maart 1990 zal plaatsvinden.

## VLOOTCIRCULAIRES

NO.	Datum	Onderwerp
2706	12.12.89	Floatbased Ullagesystems (SATCOM)
2707		Vervallen
2708	12.12.89	Belastingherziening 1990
2709	19.12.89	Aanvulling Circno. 2704 (SATCOM)
2710	19.12.89	Prettige Kerstdagen (SATCOM)
2711	22.12.89	Overdracht 'Stellaris'/'Naticina'/'Zafra'
2712	02.01.90	Koersen (SATCOM)
2713	09.01.90	Veiligheidsresultaten 1990, vooruitblik 1990, uitreiken trofeeën (SATCOM)
2714	10.01.90	IMO-scheepsidentiteitsnummers (SATCOM)
2715	12.01.90	Promotie MO'ers (SATCOM)

## VERZOEKER VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Erinna  
Etrema

Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Naticina  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellata  
Zaria

010-4566008

010-4566009



**Evenals voorgaande jaren hebben wij ook nu weer besloten om twee kooien op de 'Eendracht' te verloten onder de kinderen van onze werknemers en gepensioneerden. Dus jongelui tussen de 16 en 25 jaar, schrijf snel in!**

## snel inschrijven voor de nieuwe 'Eendracht'!

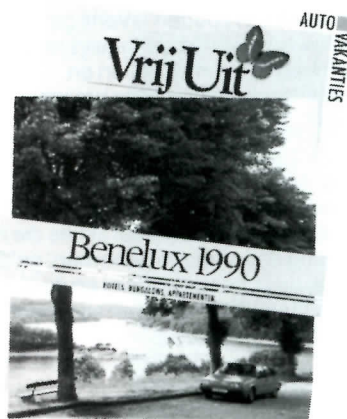
De keuze is dit jaar gevallen op reis nummer 59 van Dieppe naar Amsterdam. De aanvang van de reis is op dinsdag 31 juli 1990 en op donderdag 9 augustus 1990 is de terugkomst gepland. Alle kosten,

waaronder de reis, verblijf aan boord en verzekering, neemt Shell Tankers voor haar rekening. Alleen uitgaven voor bijvoorbeeld een paspoort zijn voor eigen rekening. Nadere gegevens krijgen de

winnaars te zijner tijd van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip'.

### Hoe kom je in aanmerking?

Als je dochter of zoon bent van een werknemer of gepensioneerde van Shell Tankers en je leeftijd is tijdens de reis minstens 16 en hoogstens 25 jaar, dan kun je inschrijven door een briefje te sturen naar de Redactie van Schip & Ka, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam. In de brief je naam, dochter of zoon van wie, je leeftijd, adres en telefoonnummer vermelden. De aanmelding moet uiterlijk **13 april a.s.** bij ons binnen zijn. De loting zal op 13 april a.s., onder toezicht van de Ondernemingsraad, plaatsvinden, waarna een ieder direct zal worden ingelicht (winnaars en verliezers). Voorwaarde als je je aanmeldt is, dat je **beslist** beschikbaar moet zijn in de periode van 31 juli tot 9 augustus, want anders bestaat het risico dat je andere inschrijvers benadeelt. Uitgesloten van deelname zijn degenen die in voorgaande jaren al eens een kooi wonnen via Shell Tankers.



### Vrij Uit-gidsen zijn er weer

Vrij Uit Autovakanties heeft begin deze maand haar nieuwe reisbrochures uitgebracht. Er zijn er twee: één voor Europa en één voor de Benelux. Nieuwe mogelijkheden zijn onder andere accommodatie in Liechtenstein en Portugal, en de bungalowparken van Gran Dorado. Shell-werknemers hebben zoals gebruikelijk recht op korting bij het boeken van een Vrij Uit-vakantie. Bij het aanvragen van de brochures is het wel nodig, te vermelden dat men bij Shell werkt. De gidsen kunnen worden aangevraagd bij Euromail, Kamperienweg 30-32, 2803 PE Gouda, ☎ 01820-37260 of 01820-38472.

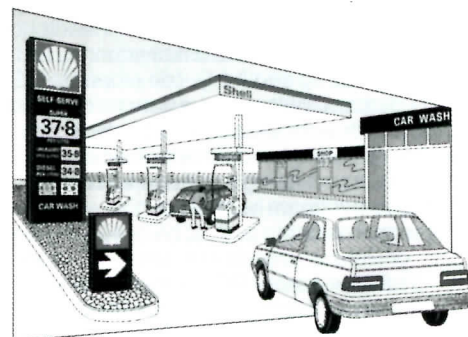
### SBS 'moderne servicestations' verschenen

Kort voor de jaarwisseling is de brochure 'Moderne servicestations' verschenen. Deze uitgave in de Shell Brochure Serie belicht enkele factoren die bepalend zijn geweest voor de ontwikkeling van autobrandstoffen en de detailhandel daarin.

Sinds het begin van deze eeuw is er een fenomenale groei van het aantal personenauto's geweest, met name in de Verenigde Staten. Ook het goederenvervoer, waar voorheen trein en schip de hoofdrol vertolkten, heeft de laatste decennia een gestaag stijgend aandeel van het vervoer over de weg te zien gegeven. De technische vooruitgang van de auto stelde steeds zwaardere eisen aan de te gebruiken brandstof. Samen met de zorg om het milieu heeft dit geresulteerd in betere en schonere benzine en dieselolie. De techniek is er ook de oorzaak van dat de rol van het servicestation sterk is veranderd. In de jaren vijftig en zestig had een auto zeer regelmatig routine-onderhoud nodig in de plaatselijke garage. Als 'bijproduct' verkocht zo'n garage brandstof en smeermiddelen. Het onderhoud is nu veel minder frequent, maar veel meer specialistisch van aard. De verkoop van brandstoffen is meer en meer losgekoppeld van het eigenlijke garagewerk. Een modern servicestation

biedt daarnaast andere diensten om in te spelen op de wensen van de klanten. Voor de grote oliemaatschappijen betekent dit dat zij bij het plaatsen van een nieuw station met veel factoren rekening moeten houden: ligging, uiterlijk, toegankelijkheid, snelle (zelf)bediening, beschikbaarheid en kwaliteit van de producten en van extra diensten.

Tot slot geeft de brochure aandacht aan de structuur van een oliemarkt. Wat is de rol van de overheid, van concurrenten, van de vrije markt, van accijnzen en belastingen, van milieu-eisen? U kunt de nieuwe brochure 'Moderne servicestations' schriftelijk aan vragen bij mw. T. Funnekotter, SN-PAA/1 (Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam).





# wal en scheepsbemanning

Er zijn nog twee deelrapporten waar we tot nu toe niet over hebben gepubliceerd. Dat zijn het walrapport, response 82 procent, en het scheepsbemanningrapport, met een response van 63 procent. De uitkomsten van de wal zijn zonder meer representatief. Wel moeten we ons realiseren dat het inmiddels ruim een jaar geleden is dat de enquête is gehouden. Wat toen gold, hoeft nu noodzakelijkerwijs niet meer waar te zijn. Een voorbeeld hiervan is de werkdruk. Toen geen probleem, maar sinds de enquête is gehouden, is de walorganisatie met vijftien procent ingekrompen. Het is daarom de vraag of hierop nog steeds hetzelfde antwoord zou worden gegeven. Of ten aanzien van deze en andere punten nog steeds hetzelfde wordt gedacht, zal moeten blijken.

Ten aanzien van het rapport 'scheepsbemanning' moeten we eveneens voorzichtig zijn met betrekking tot de uitkomsten. In de eerste plaats is de response vrij laag, en in de tweede plaats weten we - in verband met de anonimiteit - niet wie de enquête wel en wie deze niet heeft ingevuld. En nog belangrijker, waarom men niet heeft deelgenomen aan het onderzoek, is eveneens onbekend. Mogelijk komt dat er in de follow-up verder uit.

## WAL

In telegramstijl heb ik de uitkomsten samengevat op een A4-tje (zie elders op deze pagina). Wat gaan we daar nu mee doen? In de eerste plaats heeft iedere walmedewerker het deelrapport en de één pagina samenvatting ontvangen. In het Managementteam hebben we afgesproken dat:

- de follow-up van EOS ook voor de wal in de afdelingsdoelstellingen zal worden verwerkt;



- in de beoordelingsgesprekken de punten waar verbetering mogelijk is ter sprake zullen worden gebracht.

Op die manier verwachten we een goed inzicht te krijgen in de mening van betrokkenen over een aantal onderwerpen, terwijl de follow-up bovendien 'op maat gesneden' kan zijn.

## SCHEEPSBEMANNING

De opmerkingen en kritiek spitsen zich met name toe op de volgende punten.

### eigen werk

Over het geheel genomen is men redelijk tevreden. Wel is er een wens om meer zeggenschap te hebben over het eigen werk. Scheepsvaklieden en -gezellen vinden dat er niet voldoende gebruik wordt gemaakt van hun kennis en vaardigheden.

### samenwerking

Men vindt dat men een redelijke invloed heeft op de besluitvorming. De sfeer is vrij open. Informatie over de groep als geheel is voor verbetering vatbaar. Persoonlijke contacten zijn vrij oppervlakkig.

### funktioneren

Er is een grote verbondenheid met de Maatschappij. STBV wordt in vergelijking met andere rederijen efficiënt en een goede werkgever genoemd. De wal is niet bureaucratisch ingesteld, maar zou meer begrip kunnen tonen voor de problemen aan boord. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden door de wal ten aanzien van plaatsing en aflossing. Men weet bij wie men aan de wal moet zijn als men iets wil weten. Er is weinig zicht op de toekomst van de Maatschappij.

### loopbaanbeleid

De geënquêteerden zijn matig tevreden over het huidige systeem. Men zou meer duidelijkheid willen over de eigen positie en loopbaan, meer mogelijkheden voor een walbaan, terwijl men voorts van mening is dat er meer belang gehecht wordt aan diploma's en goede contacten, dan aan prestaties en ervaring. Scheepstechnici zijn iets positiever over de gehanteerde criteria en de beoordelaars.

### weerstand tegen verandering

Er tekent zich een veranderingsmoeheid af die wellicht mede veroorzaakt wordt door het feit dat men onvoldoende inzicht heeft in de argumentatie die aan de veranderingen ten grondslag liggen.

### scheepsperformance

Er is behoefte aan meer duidelijkheid over de scheepsperformance, waarbij de informatie niet tot de gezagvoerder beperkt dient te blijven.

### beoordelingsgesprekken

De gesprekken zouden tevens gebruikt moeten worden om stapsgewijs nieuwe vaardigheden te ontwikkelen en systematisch ervaring op te bouwen.

### aktieplan

Een aantal punten zijn in zoverre herkenbaar dat deze ook door de officieren zijn opgebracht. Een aantal acties die naar aanleiding daarvan zijn genomen, gelden ook voor de scheepstechnici en de civiele dienst. Daarbij denk ik in het bijzonder aan de volgende onderwerpen.

### communicatie:

- 'Open' brieven van DF.
- Antwoorden van DFM/DFP op veel gestelde vragen.
- Het instellen van de Werkgroep Communicatie die zijn aanbevelingen inmiddels op schrift heeft gesteld.
- Meer budgettaire verantwoordelijkheid naar de schepen en regelmatige - in de toekomst maandelijks - rapportage naar de schepen die door de gezagvoerder in werkoverleg en scheepsvergadering zal worden besproken.

### loopbaanbeleid:

- Uitdrukkelijk zijn ook de (aankomende) scheepstechnici onderdeel van de onlangs gehouden rankingexercitie geweest. De verwerking van de resultaten is nog steeds in volle gang.

- De circulaire 'open leren' is ook aan alle scheepstechnici gestuurd met het verzoek de trainingsbehoefte en interesse aan te geven. Op die manier kan stapsgewijs nieuwe kennis worden opgebouwd die aan boord kan worden gebruikt. Veel van de kennisopbouw zal echter aan boord 'on the job' moeten worden verkregen.

#### bijeenkomsten:

Analoog aan bijeenkomsten voor officieren wordt overwogen op een kosten effectieve wijze ook soortgelijke bijeenkomsten te organiseren voor scheepstechnici. Mogelijk zal hiermee reeds dit jaar een aanvang worden gemaakt.

Tot slot lenen bovengenoemde onderwerpen, zowel degene die hier aan de orde zijn geweest als de punten die hier niet zijn behandeld, zich bijzonder goed als thema voor een bijeenkomst met scheepstechnici.

## ONDERWERPEN OR

Van de onderwerpen waarvoor door de OR

speciale aandacht is gevraagd, resteren nog de volgende:

- verminderen tegenstellingen conventionele officieren en maritieme officieren;
- informatie over funktioneren walorganisatie;
- worden maritieme officieren generalisten of specialisten?

#### Conventionele versus maritieme officieren

Twee praktische mogelijkheden om hier verbetering in te brengen zijn:

- het organiseren van bijeenkomsten waaraan zowel door conventionele- als maritieme officieren wordt deelgenomen;
- het laten meevaren van conventionele officieren op schepen met bijvoorbeeld kernbemanning voor zover dit vanuit kostenoverwegingen verantwoord is.

#### Informatie over walorganisatie

Dit aspect is met name door de walorganisatie zelf naar voren gebracht. In de doelstellingen 1990 van de walafdelingen zullen de verschillende mogelijkheden nader worden uitgewerkt. Te denken valt aan:

- brochure(s) over de taken van de diverse walafdelingen;
- regelmatige publikatie van organigrammen (met foto's) per afdeling;
- bezoek aan bepaalde walafdelingen bij kantoorbezoek in programma inbouwen.

#### MO'ers - generalisten of specialisten?

Hierover zal eerst in de werkgroep 'B-2000' uitvoerig van gedachten worden gewisseld. Te zijner tijd komen we hierop terug.

Zoals vermeld in de toelichting van DF op de STBV-doelstellingen, zal ik over de voortgang van EOS in de komende periode regelmatig verslag doen.

Tino de Vries  
Personnel Manager

## de avonturen van Kapitein Rob een maritieme strip



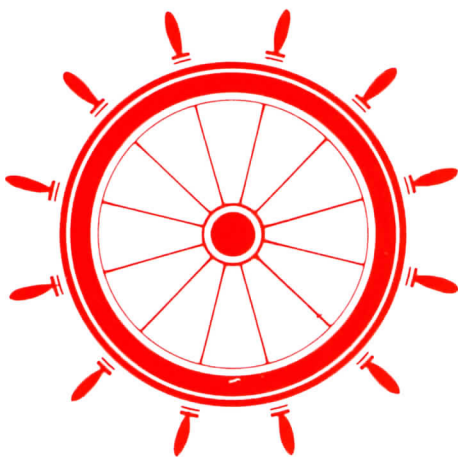
In het Maritiem Museum Rotterdam is van 19 januari 1990 t/m 10 juni 1990 een tentoonstelling te bezichtigen over één van de 'grote klassiekers' van het beeldverhaal: Kapitein Rob. Een hele generatie is opgevoed met de stripverhalen over Kapitein Rob en zijn zeilschip 'De Vrijheid'. Nu, zo'n 23 jaar na de verschijning van de laatste aflevering, roept de naam Kapitein Rob bij velen nog steeds een sfeer op van spanning, avontuur, het onverwachte en het mysterieuze.

De tekenaar Pieter Joseph Kuhn (1910 - 1966) begon op 11 december 1945 met het eerste spannende avontuur van Kapitein Rob met zijn trouwe hond Skip. Kapitein Rob dankt zijn populariteit aan de dagstrip in 'Het Parool' en de uitgaven in boekvorm, waarvan er bijna 2 miljoen werden gedrukt.

De strip is tot en met de dag na het overlijden van de tekenaar bijna onafgebroken in 'Het Parool' verschenen. De teksten bij het beeldverhaal zijn, op het eerste verhaal na, verzorgd door Evert Werkman (1915 - 1988), die de krabbels en aantekeningen van Kuhn bij de tekeningen

Openingstijden  
Maritiem Museum:  
di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur.  
Zon- en feestdagen  
11.00 - 17.00 uur.

uitwerkte tot een lopend verhaal. Aan de strip kwam een abrupt einde toen Pieter Kuhn op 20 januari 1966 overleed, halverwege het verhaal 'Rendez-vous in Jamaica'. De tentoonstelling bestaat uit drie delen; naast een *introdactie* over de tekenaar Kuhn, zijn werkwijze en samenwerking met Werkman en het gebruik van familie en bekenden in zijn strips, wordt een aantal thema's uitgelicht: 'Met het historisch oog', 'Kapitein Rob als globetrotter' en 'Stripschepen'. Vergrote tekeningen met daarin geplaatste werkelijke objecten verduidelijken de thema's. Veel stripverhalen zijn opgebouwd rond een *historisch gegeven*, waarvoor Kuhn origineel bronnenmateriaal gebruikte zoals 'Het scheepsjournaal van Peer den Schuymer' en een verhaal over de belevenissen van Jan van Riebeeck. Hij liet zo fictie en realiteit door elkaar lopen. Een voorbeeld hiervan is het stripverhaal 'Het raadsel van Straat Magelhaens'. De originele striptekeningen vormen samen met modellen en andere objecten het derde onderdeel van de tentoonstelling. De opening werd op 18 januari jl. verricht door Han Peekel, de bekende tv-presentator van 'Wordt Vervolgd'.



# VAART HOUDEN

## rankingresultaten

Zonder meer een groot succes. Ruim negentig procent van de leden van de scheepsmanagementteams hebben de lijsten tijdig teruggestuurd, die ons (afdeling DFP en DFM) veel extra inzicht hebben verschaft. Reminders zijn verstuurd naar degenen van wie we de lijsten nog niet ontvangen hebben. Inmiddels hebben alle maritieme officieren een persoonlijke brief ontvangen met vermelding van het niveau van hun prestaties en de nieuwe gage. De volgende stap is verwerking van de uitkomsten van de conventionele officieren en scheepstechnici. De exercitie is enorm arbeidsintensief, maar de tijd is welbestede.

## training en opleiding

Eind december 1989 heeft de Werkgroep een brief naar de schepen en huisadressen van Nederlandse opvarenden verstuurd om de belangstelling te peilen voor de cursussen 'Open Leren'. De reacties waren zeer positief.

## radio-officieren

Na overleg met de betreffende autoriteiten hebben deze hun voorkeur uitgesproken voor het varen met Engelse radio-officieren in de periode tot februari 1992, indien geen Nederlandse radio-officieren meer beschikbaar zijn. Inmiddels hebben op de 'Solaris' en de 'Sponsalis' Engelse radio-officieren hun intrede gedaan.

## outplacement

Belangrijke veranderingen in dit project zijn inmiddels in gang gezet. Na overleg met Kruyt Consulting is besloten voor een aantal kandidaten een ander bureau in te schakelen. Hiervoor is onze keus gevallen op het bureau Jobmatch dat met deze categorie medewerkers veel ervaring heeft opgedaan. Per 1 januari is de situatie als volgt:

Kruij: 12  
Jobmatch: 15

## scheepstechnici

Het project is zo goed als afgerond. Behoudens twee medewerkers die

vanwege ziekte de examens niet konden bijwonen, is iedereen geslaagd voor het examen. Onderstaande personen hebben in de maand november het diploma behaald.

### P.P. van der Pol

**K.G.J. Schefferlie** (moet nog examen sloepgast afleggen)

**H. de Vries**

**R. Mammen**

**L.R. Stevens**

**G.H. de Visser**

**P.M. Hendriks**

**H. Klynstra** (moet nog examen sloepgast afleggen)

Van harte gefeliciteerd.

Een woord van dank is op zijn plaats aan collega Rederij Nedlloyd, die geheel belangeloos zijn schepen beschikbaar heeft gesteld voor het afleggen van het ankerwachtextamen. In een brief hebben wij onze erkentelijkheid betuigd.

## beoordelingsenquête

Op 31 december 1989 hebben we de enquête afgesloten. We hebben 103 ingevulde formulieren ontvangen. In maart bespreken we de uitkomsten met de OR. Vanzelfsprekend zullen we U op de hoogte houden.

## funktie-omschrijvingen

De functie-omschrijvingen van de maritieme officieren 4, 3 en 2 en de scheepstechnicus zijn in principe door de werkgroep 'B-2000' goedgekeurd. De volgende stap is dat deze naar een aantal kernbemanning-schepen zullen worden verstuurd voor eventueel commentaar en aanvullingen.

## fiskale faciliteit

Op 28 december jl. - dus **net** voor de datum van inwerkingtreding - is de wet fiscale faciliteit de Eerste Kamer gepasseerd. Zij het met de nodige kanttekeningen en het verzoek de gecompliceerde wetgeving binnen 2-3 jaar door een ander, eenvoudiger stelsel, te vervangen.

## Pertamina

Pertamina Shipping, die voor ons de recruiters-werkzaamheden voor wat betreft de Indonesiërs verricht, heeft aangekondigd deze werkzaamheden per 1

maart a.s. te willen beëindigen in het kader van een stroomlijning van de organisatie. Een dochtermaatschappij van Pertamina, Peking is bereid deze activiteiten over te nemen. Het geeft ons de gelegenheid de administratieve procedures te stroomlijnen die naar verwachting een verbetering voor onze Indonesische medewerkers zullen blijken te zijn.

## aandachtsgebieden

Op de valreep van 1989 ontvingen we de evaluatie van hoofdwerktuigkundige Bakker en de maritieme officieren van de 'Stellata'. De berichten zijn over het geheel genomen bijzonder positief. Het blijkt mogelijk te zijn een dergelijk systeem in te voeren zonder dat we vervallen in het oude systeem van subgroep-verantwoordelijkheid. Twee van de drie officieren waren zonder meer enthousiast. De volgende stap is bespreking met bovengenoemden, hoe invoering het best kan worden aangepakt, terwijl dit onderwerp eveneens op de agenda van de volgende 'B-2000'-vergadering wordt geplaatst.

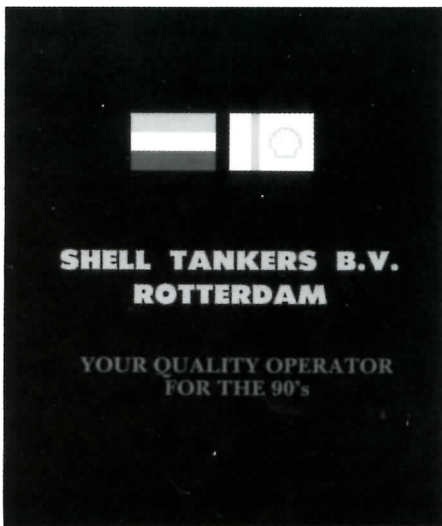
## Goede vaart,

**Tino de Vries**  
Personnel Manager

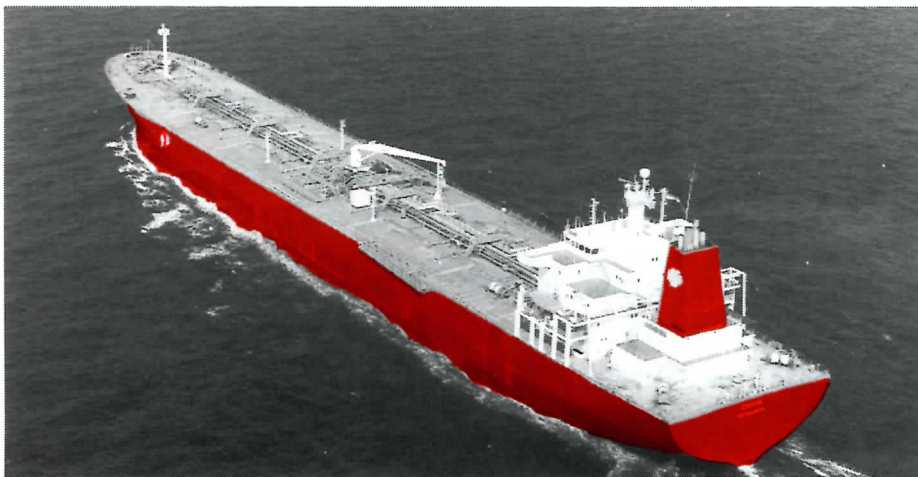
**1990 zal evenals 1989 gekenmerkt worden door veranderingen in ons schepenbestand. Met de ervaringen van de 'F's', 'E's', 'Zaria' en 'Stellaris' achter ons hebben wij het volste vertrouwen dat de overname van de 'Naticina' (1/2), de 'Zafra' (15/3) en de 'Carolyn Jane' (15/5) even vlekkeloos zal verlopen.**

## STBV-brochure

De STBV-brochure 'STBV - your quality operator for the 90's' is uit en zal bij lezing van dit artikel aan boord van al onze schepen beschikbaar zijn. Het ligt in de bedoeling dat deze brochure tesamen met de scheepsfoto, de technische- en operationele informatie van het schip en veiligheidsinformatie voor bezoekers, uitgereikt gaat worden aan derden die het schip bezoeken. In tegenstelling tot onze



adviezen aangaande het uitreiken van de nieuwe STBV-stropdassen, hoeft men met de brochure niet al te selectief te werk te gaan.



### veiligheid

Gedurende 1989 hebben de Shell Tankers-medewerkers wederom een aantal opmerkelijke prestaties verricht, waarvan zondermeer genoemd mag worden het behalen van het absolute record op 21 mei 1989 van 5,7 miljoen gewerkte uren zonder arbeidsverzuim.

Hoewel de doelstellingen voor 1989 ruim zijn gehaald, verdient het aanbeveling de ongevallen die zijn voorgevallen nog eens kritisch te analyseren.

- **Alle ongevallen werden veroorzaakt door onveilige handelingen.**
- **De meeste ongevallen vonden plaats gedurende werktijd.**
- **De ledematen waren meestal het slachtoffer.**
- **Bij de 7 ongevallen waren 2 Nederlanders en 5 Indonesiërs betrokken, waarvan 4 officieren en 3 bemanningsleden.**

Het is betreurenswaardig dat alle ongevallen werden veroorzaakt door onveilige handelingen. Ik verzoek dan ook alle medewerkers bij **alle** werkzaamheden de juiste procedures te volgen en de beschermende kleding korrekt en te allen tijde te gebruiken.

### fleet image

De directies van SIM en de Shell-vloten hebben besloten dat alle schepen - onder controle van STUK, DSTG, SMS en STBV - de kleuren zullen gaan voeren van onze 'Zaria'. Dit betekent dat de huid, zowel boven als onder de waterlijn, rood zal worden, vergelijkbaar met de rode kleur in gebruik bij Shell-benzine stations. De dekken zullen grijs worden - inderdaad zoals vroeger - en er zal een bijzonder opvallend metershoog Shell-logo aangebracht worden op de huid aan weerszijden van het voorschip. Het logo op de schoorsteen blijft gehandhaafd. Het ligt in de bedoeling de nieuwe kleuren schip voor schip - op een door ons te bepalen moment - aan te brengen, zodat een en ander niet kosten verhogend zal werken. Dit betekent dat het nog wel jaren zal duren voordat al onze schepen van de nieuwe kleuren zijn voorzien.



zijn ingevoerd. Het IVMS-systeem zal de opvarenden dan voorzien van gegevens waarmee aan boord de commerciële en charterperformance van het schip kunnen worden gemonitord. Dezelfde informatie zal elektronisch naar Rotterdam kunnen worden verzonden en vandaar naar Londen, hetgeen betekent dat de data op de verschillende kantoren kunnen zijn zodra aan boord de nodige gegevens zijn ingevoerd, in plaats van weken later. Op het ogenblik wordt het systeem op vier schepen, waaronder de 'Solaris', getest. De eerste indruk is dat het programma niet alleen bijzonder mensvriendelijk is, maar ook dat het zal leiden tot aanzienlijke werktijdbesparingen.

### 'Caurica'

Ondanks de vele geruchten die over onze vloot hebben gecirculeerd, betreffende de toekomst van de 'Caurica', kunnen wij mededelen dat het charter met Maraven voor een jaar is verlengd, en nu zal eindigen op 24 december 1990. Het is zonder meer de verdienste van alle STBV-medewerkers die betrokken waren/zijn bij de 'Caurica', dat Maraven heeft besloten om het charter te verlengen.

### verzekeringen

Op de verzekeringsmarkt stijgen de premies voor een 'Protection and Indemnity'-verzekering voor 1990 met ruim 50 procent ten opzichte van 1989. Het is bijzonder verheugend te kunnen melden dat voor STBV deze premies in 1990 13 procent lager zullen liggen dan in 1989. Deze verlaging, tegen de trend in, is te danken aan ons 'claims-record' over de afgelopen jaren, waarin gedurende 1989 zelfs helemaal geen claims werden afgehandeld.

Bij de 'Hull & Machinery'-verzekering zien wij een zelfde ontwikkeling. Dankzij een uitzonderlijk laag geclaimed bedrag gedurende 1989, zal onze premie voor 'H&M' voor 1990 15 procent lager uitvallen dan ten opzichte van 1989. Wij hopen dat het beleid, de ervaring, het zeemansschap en de expertise van alle opvarenden er borg voor zullen staan dat deze kwalitatieve prestatie zich nog vele jaren zal herhalen en dat wij met trots kunnen zeggen: 'STBV - your quality operator for the 90's'.

*Een bijzonder woord van lof dient uit te gaan naar de opvarenden van die schepen die in 1989 een 'Think Safe Certificate' mochten ontvangen, te weten: 'Fossarus' 5 jaar OMA-vrij en de 'Shelltrans', 'Fusus', 'Felipes', 'Niso', 'Sponsalis' en 'Sericata', alle 3 jaar OMA-vrij. Proficiat.*

### IVMS

Sommigen zal IVMS (ofwel Integrated Voyage Monitoring System) nog niet veel zeggen, maar toch zullen aan het eind van het jaar al onze schepen hiermee zijn uitgerust.

IVMS is een gezamenlijk project van de vier Shell-vloten en SIM, dat zal leiden tot een gecomputeriseerd reismonitoring systeem dat zal worden geïnstalleerd aan boord van alle Groepsschepen en op de kantoren van SIM en de vloten. Met de introductie van het systeem zullen de navolgende SIM-formulieren komen te vervallen: 10, 10A, 10B, 19X, 21, 35L, 35D, 35X, 54, 55 en 97. Dat is goed nieuws. Het betekent echter niet dat de informatie niet langer nodig zal zijn. Integendeel, de data zullen in een gewijzigde vorm geproduceerd worden door het IVMS-systeem, nadat dagelijkse reisinformatie en haven- en ladingdata in de computer

Met vriendelijke groeten,  
**Joop Elias**  
 Fleet Manager

## STBV-veiligheidsbeleid

Het Shell Tankers B.V. veiligheidsbeleid, zoals omschreven in ons Veiligheidshandboek, berust op de volgende principes:

- ▶ Elk ongeval en elk lichamelijk letsel kan worden voorkomen.
- ▶ Veilig werken is doeltreffend werken.
- ▶ Leidinggevenden zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van hun medewerkers en verplicht hen te wijzen op alle mogelijke gevaarsaspecten van uit te voeren werkzaamheden en op de bijbehorende veiligheidsvoorschriften.
- ▶ Het is de verantwoordelijkheid van iedere werknemer om zelf na te denken en veiligheidsbewust te werken.
- ▶ Niet iedere mogelijke bron van gevaar kan worden opgeheven, wel kunnen voor elke gevaarlijke situatie veiligheidsmaatregelen worden getroffen.
- ▶ Ervaringen op het gebied van veiligheid dienen te worden uitgewisseld.

Dit beleid zal uiteindelijk leiden tot:

**varen zonder ongevallen**



## Veiligheidsplan 1990

### DOELSTELLINGEN VOOR 1990:

#### meren/ontmeren zonder ongevallen

en verder:

- ▶ geen fatale- en/of zeer ernstige ongevallen
- ▶ maximaal 3 OMA's (FR1 < 0.8)
- ▶ maximaal 9 rapporteerbare ongevallen (FR2 < 2.4)

Door enerzijds het veiligheidsbewustzijn van elkander te stimuleren en anderzijds elkaar te behoeden voor onveilig handelen, kunnen we, naast het voorkomen van ongevallen met arbeidsverzuim, ook overige ongevallen tot een minimum beperken.

### AKTIEPLAN

- ▶ de veiligheidscommissie corrigeert onveilige situaties/gedrag
- ▶ correct gebruik gereedschappen, werktuigen en machines
- ▶ communicatie in duidelijke- en begrijpelijke taal
- ▶ het verplicht rapporteren van bijna ongevallen
- ▶ dagelijkse opdracht tot observatie onveilig gedrag
- ▶ uitvoerende partij geeft veiligheidsmaatregelen aan bij werkoverleg

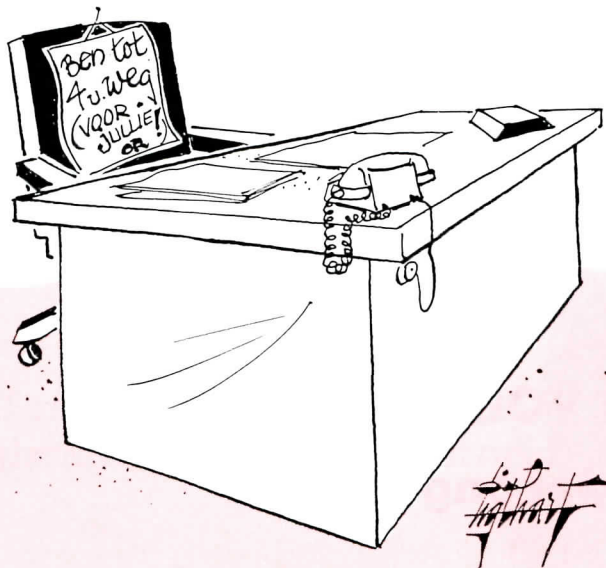
Haalbaar door: Juiste instelling, initiatief en teamgeest

### THEMA VAN HET JAAR: LEKKAGES

### AANDACHTSPUNT: THEMA VAN DE MAAND

### VEILIGHEID ..... IS GEEN VERRASSING

# aan de ORde



Het is weer even geleden dat U deze rubriek aantroft. Afleveringen van het verslag van de laatste OR/OV-vergadersessie van 4 en 5 december, alsmede de OR-enquête in de december editie van Schip & Ka, leidden tot een afwezigheid van enkele maanden. In de eerste aflevering van 'Aan de ORde' van 1989, heb ik gesproken over de OR en zijn achterban, met een verhaal over 'banmolens' en dergelijke. Dit onderwerp wilde ik ook deze aflevering aan de orde stellen. Daarnaast zal ik een aantal andere onderwerpen in kort bestek de revue laten passeren.

## retraite

Als U dit leest, is de Raad inmiddels op 'jaarbijeenkomst' geweest. Deze bijeenkomst, gepland voor de periode 15 tot en met 19 januari 1990, vindt voor de vierde achtereenvolgende maal plaats in vormingscentrum 'De Haaf' te Bergen (N-H). Tijdens de retraite worden diverse, steeds terugkerende aspecten behandeld, alsmede een aantal actuele zaken.

De Raad maakt gedurende deze week een planning voor het komende vergaderjaar, hetgeen zal worden vastgelegd in het 'OR-beleidsplan 1990'. De eerste dag zal het STBV-management een presentatie verzorgen, primair gericht op de afdelingsdoelstellingen. Tevens is er aan het einde van de week een Overlegvergadering. In de maart editie van Schip & Ka zult U een uitgebreid verslag aantreffen van de bijeenkomst, de uitslag van de interne verkiezingen (voorzitter, secretaris en commissies), alsmede het OR-beleidsplan. U ziet, we houden U op de hoogte!

## scheepsbedrijfsvoering met maritieme officieren

De werkgroep die zich bezig houdt met ontwikkelingen ten aanzien van de bedrijfsvoering met MO'ers, voorheen genaamd de SGO/MO werkgroep, is enige tijd stil geweest. De vanuit de werkgroep verschenen discussienotitie 'Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officiëren', is uitvoerig aan de orde geweest tijdens de MO-dagen en bij de '6x6'-bijeenkomsten. Een uitvloeisel van deze discussie is de proef die momenteel aan boord van de 'Stellata' wordt gedaan, en die in het kort neerkomt op het splitsen van de werkzaamheden in wachtgebonden pakketten. In de 'B2000'-werkgroep is het formuleren van functieomschrijvingen voor de maritieme officieren en scheepstechnici in een ver gevorderd stadium.

## OR en achterban

Het thema van de jaarbijeenkomst is dit keer 'OR en achterban'. Dit heeft alles te maken met de komende OR-verkiezingen die in de tweede helft van dit jaar gehouden gaan worden. De huidige Raad gaat namelijk haar derde zittingsjaar in. Er moet aandacht besteed worden aan de tijdsplanning en aan eventuele actiepunten - die met het oog op de verkiezingen - uitgevoerd dienen te worden. Het contact tussen de Raad en de achterban loopt via verschillende wegen; de OR-leden - zowel in de walorganisatie als aan boord -, het secretariaat en de berichtgeving in de vorm van het OR-verslag en de rubriek 'aan de ORde'. In vergelijking met het walpersoneel is het vlootpersoneel in het nadeel ten aanzien van contacten. Dit is specifiek een probleem voor rederij-OR'en. Wij hopen dat zowel het secretariaat, als de leden voldoende voor U bereikbaar zijn. Daarnaast streven we naar een zo goed en duidelijk mogelijke berichtgeving.

## enquête

In de december editie van Schip & Ka stond een enquête, die vragen bevatte welke de Raad inzicht moeten verschaffen over wat men vindt van de kwaliteit van het OR-werk, alsmede van het imago van de OR. In alle eerlijkheid moet ik stellen dat de response nog niet erg groot is. Tot nu toe is ongeveer 7 procent teruggestuurd, en ik zou graag willen dat dat meer zou zijn. We hebben in verband met de operatie/kosten gekozen voor de opzet via Schip & Ka. Op het gevaar af, dat het gezeur lijkt, wil ik toch graag nog een oproep doen, daartoe is de termijn van insturen verlengd tot 16 februari aanstaande.

## training- en opleidingsbeleid

lets wat zeer zeker een veel groter respons heeft is de peiling onder de collega's over enkele vragen die de werkgroep 'Training en Opleiding' heeft verspreid. Deze

moeten een idee geven over de behoefte aan cursussen op het gebied van electronica, pneumatic/hydraulic storingzoeken en microprocessen. Daarnaast zal de werkgroep komen tot het formuleren van een totaal training- en opleidingsbeleid, hetgeen zal leiden tot een instemmingsverzoek aan de OR.

## outplacement

Tijdens de laatste vergadering heeft de Raad een positief geluid laten horen ten aanzien van de mogelijkheid voor Nederlandse gezellen om bij een ander outplacement bureau resultaat te behalen. Inmiddels zijn een dertiental collega's begonnen aan de begeleiding door het bureau 'Jobmatch'. Dit bureau stelt prijs op nauwe contacten met een OR, zodat in februari een afspraak gemaakt gaat worden tussen de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken en enkele leden van Jobmatch. Indien collega's bepaalde geluiden willen laten horen ten aanzien van de operatie 'outplacement', welke ook voor een groot gedeelte van 1990 nog met ons zal zijn, kan dat aan het secretariaat kenbaar worden gemaakt.

## CAO-onderhandelingen

Een terugkerende vraag is die naar de rol welke een Ondernemingsraad speelt in de onderhandelingen zoals die de komende tijd gevoerd gaan worden. Het antwoord is kort: **geen enkele**. Inzake alle onderwerpen die via een CAO zijn geregeld is de ondernemer niet verplicht aan de Raad instemming of advies te vragen. Er wordt van uit gegaan dat de werknemers via de vakbonden voldoende mogelijkheden hebben tot inspraak. Dit neemt niet weg dat er regelmatig gesproken wordt over de voortgang van de onderhandelingen.

Met vriendelijke groeten,

Ed Barsingerhorn  
OR-voorzitter

Na een succesvolle en -relatief- makkelijke eerste etappe in de Whitbread Round the World Race, begon voor de bemanning van de 'Equity & Law II' het echte werk. Het rondenvan de wereld op het zuidelijk halfrond, in een gebied dat berucht is om de slechte weersomstandigheden en de barre kou. Adviesgroep CombiNed, één van de medesponsors van Dirk Nauta en zijn mannen, hield ons op de hoogte.



# afzien voor bemanning 'Equity & Law II'

De stop in Punta del Este werd gebruikt om een paar kleine reparaties aan het schip te verrichten. Voor de bemanning betekende deze stop meer ruimte, goed eten en de mogelijkheid het drank- en rookverbod aan boord even te vergeten. Vanuit Nederland werden poolondergoed, overlevingspakken en een extra bemanningslid ingevlogen, om de wachtende barre omstandigheden het hoofd te kunnen bieden. De volgende etappe bracht het schip namelijk van Punta del Este naar Australië. Dat betekende afzakken naar het gebied van de veertigste en vijftigste breedtegraad, de 'Roaring Forties' en 'Furious Fifties'.

Op 28 oktober 1989 viel het startschot en begon de 'Equity & Law II' aan het eerste deel van de te varen cirkel. Al snel werden T-shirts en korte broeken

vervangen door zeilkleding. Bijna nog sneller kwamen het poolondergoed en de overlevingspakken uit de kast. Van wacht komen, betekende nu eerste voeten warmwrijven en dan snel de slaapzak in. Afwassen werd echt een corvee, omdat het afwas(water) maar een paar graden boven nul was. Ineens was drinken uit een minder schone mok geen enkel probleem meer.

## de eerste sneeuw

Op 8 november 1989 raasden de eerste sneeuwbuien over het dek. Dit maakte de visuele waarneming een stuk moeilijker. Een radar was niet aan boord. Toen 's nachts de maan even doorbrak, zag de wacht een reusachtige ijsberg aan bakboord. Een uur later was er recht voor de boeg een witte schim zichtbaar. In eerste instantie werd er gedacht aan een ijsberg, maar omdat even later óók navigatieverlichting door de nacht

priemde, werd dat idee verworpen. Het bleek het Duitse expeditieschip 'Polarstern' te zijn, dat in dit gebied bezig was met waarnemingen. De 'Equity & Law II' was het derde zeiljacht dat even een praatje maakte met de officier van de wacht. De wetenschappers aan boord moesten in ieder geval hebben gemeend een populair zeilgebied te hebben ontdekt.

De omstandigheden werden nog slechter. De wind nam toe tot windkracht acht à negen. Er viel sneeuw, hagel en regen. De temperatuur was onder nul en het zicht nihil. Een binnengelopen golf bereikte de electriciteitskast en zorgde voor kortsluiting. Het probleem werd door de navigator met - gespeeld - gemak opgelost. Met een rif in het grootzeil jaagde de 'Equity & Law II' door de nacht. De 'voordeckers' kregen last van bevrozingsblaren in het gezicht.

## water buiten, water binnen

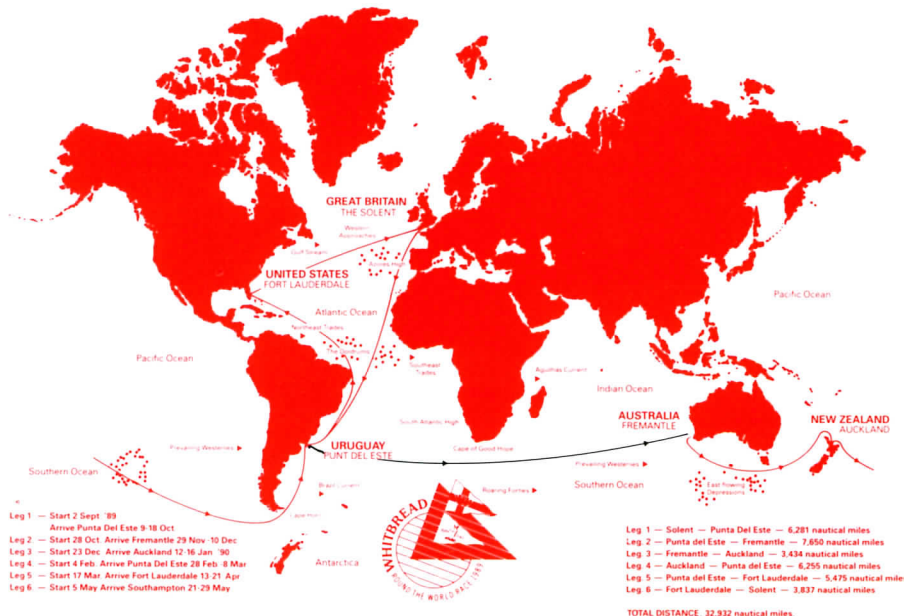
Na de sneeuw, hagel en regen volgde de mist. De windkracht bleef zes tot zeven, de snelheid van het schip tussen de elf en dertien mijl. Door de mist werd alles nat. In de boot was geen droog plekje meer te bekennen en het water droop van het plafond. De kachel rookte wel, maar gaf geen warmte. Boven de motor was een netje gespannen, om tijdens het stoomdraaien kleine dingen als handschoenen en dergelijke te drogen. Voor zeilpakken en slaapzakken was het netje veel te klein.

De ijskaart, die via de 'weatherfax' werd ontvangen, gaf aan dat de 'Equity & Law II' nog maar 1,5 tot 2 graden ten noorden van het pakijs zat. Dit was een afstand tussen de 90 en 120 mijl. Dirk Nauta drukte zijn bemanning nogmaals op het hart, geen risico's te nemen en in alle omstandigheden aan de veiligheid te denken.

## terug naar de warmte

Half november werd de koers verlegd naar omhoog. Het werd weer wat warmer en de pakken werden gedroogd in de zon. Op 28 november liep de 'Equity & Law II' binnen in Fremantle. Eén zware etappe was weer achter de rug. De volgende lag alweer voor de boeg.

De 'Equity & Law II' heeft ook deze tweede etappe als winnaar in de non-maxi-divisie afgesloten.



# nieuwe gezichten bij STBV



**I. Steinz-van Muyden**  
01.10.89 in dienst  
DFF/1



**Inge Steinz-van Muyden**  
31 jaar  
ex-SIPM

'Op 15 jarige leeftijd trad ik bij het Ministerie van Defensie in dienst. Daar werkte ik 8 jaar. Zevenenhalf jaar geleden kwam ik bij Shell in dienst in de afdeling Finance. In de avonden haalde ik MAVO, HAVO, MBA-praktijkdiploma. Ik ben nu 5 jaar met SPD bezig. Ik hoop dit in april af te ronden. Gelukkig heb ik veel steun van mijn man. Anders red je het ook niet in combinatie met het huishouden. Hobby's? Voetballen - helaas nu geen tijd meer - en scheidsrechters van voetbalwedstrijden in competitie verband. Daarnaast ben ik gek op dieren. Onze 'veestapel' bestaat uit een hond, een parkiet en een aquarium. We hebben ook nog een konijn gehad. Verder houden we van wintersport en lekker eten. Het bevalt me erg goed bij Shell Tankers. Het werken in DFF is erg gevarieerd en omvat alle aspecten van het Finance-werk.'



**J. Minnaard**  
24.11.89 in dienst  
m.s. 'Zaria'



**Ko Minnaard**  
23 jaar  
ex-Vlissingen

'Na aan de Rijksscholengemeenschap 'Het Goese Lyceum' de HAVO en het Atheneum-B te hebben gevolgd, ben ik anderhalf jaar werkzaam geweest als veehandelaar. Omdat ik in dit vak mijn toekomst niet zag liggen, heb ik daarna aan het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen de nautische opleiding gevolgd. Mijn stageperiode heb ik bij de Nedlloyd gevaren. Aansluitend heb ik de plusopleiding voor het 'A'-diploma gevolgd, omdat ik besef dat hierdoor de mogelijkheden voor de toekomst worden vergroot. In mijn vrije tijd mag ik graag veel lezen, ik ben lid van een tafeltennisvereniging en spaar postzegels. Omdat mijn ouders een boerenbedrijf hebben, zullen hier ook veel van mijn toekomstige verlofdagen worden benut.'

**Theo Troost**  
23 jaar  
ex-Terschelling

'In mijn woonplaats Ommen heb ik de Groen van Prinsterer school voor MAVO gevolgd, waarna ik aan het Carolus Clusius College te Zwolle mijn HAVO diploma heb behaald. Zowel mijn nautische - als de plus-opleiding voor het 'A'-diploma volgde ik aan de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' op Terschelling. Mijn belangstelling gaat primair uit naar de nautische kant van mijn functie, maar ook de bijscholing tot werktuigkundige - waarbij ik de stage bij Vinke & Co. heb gelopen - is mij erg goed bevallen. Van mijn informatica-hobby hoop ik ook in mijn werk veel plezier te hebben. Ik vind het leuk om mijn eigen programma's in basic te schrijven en in mijn stage-tijd nam ik m'n home-computertje al mee aan boord. Als er nog vrije tijd over blijft, houd ik me graag bezig met het oplossen van 'logi-quiz' puzzels. Maar ik mag ook graag rustig een boek lezen.'



**T. Troost**  
20.12.89 in dienst  
m.s. 'Naticina'



**Johan Spoor**  
22 jaar  
ex-Vlissingen

'In mijn woonplaats Vught volgde ik de HAVO-opleiding aan het Maurick College, waarna ik de nautische opleiding te Vlissingen volgde. Ik zocht namelijk een beroep met wat ruimte en vrijheid zonder dagelijks binnen vier muren te moeten zitten. Mijn stagetijd als stuurman heb ik bij de firma Wijsmuller gevaren. Tijdens de nautische opleiding was tevens mijn belangstelling gewekt voor de werktuigkundige kant en ik besloot dan ook deel te nemen aan de plusopleiding voor het diploma in de tegendiscipline. Als hobby heb ik zeilen op de binnenwateren van Vught en omstreken en tegenwoordig toer ik graag met mijn vrienden op de motor door het land.'



**J.T.E.M. Spoor**  
11.12.89 in dienst  
m.s. 'Sidelia'



**Jelle Gepkens**  
24 jaar  
ex-Terschelling



**J.W. Gepkens**  
15.12.89 in dienst  
m.s. 'Sarda'

'Na het volgen van de Atheneum-B opleiding aan de Rijksscholengemeenschap te Heerenveen, ben ik naar de zeevaartschool te Terschelling gegaan, waar ik de nautische opleiding volgde. Mijn stage als stuurman heb ik bij de Holland Amerika Lijn gevaren. Omdat het totale scheepsgebeuren mijn interesse heeft, en daar ik graag veel afwisseling in mijn werkzaamheden heb, ben ik tevens de plus-opleiding voor het 'A'-diploma te Vlissingen gaan volgen. Met mijn vrouw, die net als ik erg avontuurlijk is, breng ik mijn vakanties en vrije tijd graag door met kano, fiets of trektochten met de rugzak door de vrije natuur van Frankrijk en de Ardennen. Als instructeur geef ik in de Franse Alpen les in wild water varen. Tijdens mijn komende verlofperiode hoop ik met mijn vrouw nog veel zwerftochten in de mooiste natuurgebieden der aarde te maken, terwijl bijvoorbeeld parachutespringen nog tot onze plannen hoort.'



**C.G.A. Ligtfoot**  
24.11.89 in dienst  
m.s. 'Niso'



**Cees Ligtfoot**  
24 jaar  
ex-Vlissingen

'Aan de Nijmeegse scholengemeenschap heb ik mijn diploma VWO behaald. Nadien heb ik de nautische opleiding aan het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen gedaan. Ik kom uit een zeevarend geslacht, vandaar mijn belangstelling voor het varen. Hoewel ik aanvankelijk heb gekozen voor de nautische richting (mijn stagetijd heb ik bij de Nedlloyd gehaald), heb ik ingezien dat de zeevarende functies steeds verder worden geïntegreerd, zodat ik het behalen van het 'A'-diploma tevens als noodzakelijk onderdeel van mijn opleiding heb gezien. Zowel de nautische als de technische discipline heeft mijn belangstelling. Ook in mijn vrije tijd houd ik me bezig op het water met zeilen en surfen. Mijn grootste hobby is echter reizen en kennis maken met andere beschavingen en volkeren. Zo ben ik met rugzak de zuidelijke landen van Europa door getrokken en via het zuiden van Egypte naar Israël gereisd. Mijn komende verlofperiodes denk ik ook heel wat van de wereld te kunnen gaan zien.'

**Jeanne Dumoulin**  
26 jaar  
ex-SIPM

*'Na het eindexamen MAVO heb ik in Den Haag het MEAO (secretarieel) diploma gehaald in juni 1982. Ik ben toen via een 'open' sollicitatie bij Shell in dienst getreden. Ik werd geplaatst bij de Europese-organisatie, waar ik zeven jaar heb gewerkt. Toen vond ik het tijd voor een verandering. Hobby's? Bijna teveel om op te noemen. Allereerst sport. Ik heb tien jaar als doelvredigster in competitieverband gespeeld bij KMD-Wateringen. Sinds oktober speel ik zaalvoetbal bij Westlandia. Verder fitness, squash en schaatsen. Ik schilder ook graag, waarbij m'n voorkeur uitgaat naar abstracte kunstvormen waarbij je nog wel kunt herkennen wat het voorstelt. Ik bof, want ik heb een serre waar je erg veel zonlicht hebt. Mijn favoriete schilders zijn Hobbema, Willink en Mondriaan. Lezen doe ik ook graag: Ludlum, Archer, Barber en Erwin Shaw. O ja, en reizen. Ik ben naar de Verenigde Staten, Canada en Maleisië geweest bij voorkeur op eenvoudige manier, met rugzak en slaapzak. Voor ik het vergeet, STBV is een leuke Maatschappij!'*

**A.L.M. Dumoulin**  
01.11.89 in dienst  
secr. DFM, DFF, DFP



na tentoonstelling  
in Pulchri op tournee

## ARTI ET PECTINI

**De kunstmanifestatie Arti et Pectini 1990, waaraan veel Shell-medewerkers en hun partners een bijdrage hebben geleverd, staat voor de deur. Vanaf woensdag 14 februari opent Pulchri Studio aan het Lange Voorhout 15 in Den Haag zijn deuren voor alle belangstellenden. De tentoonstelling duurt tot en met zondag 19 februari. Na deze complete kunstmanifestatie worden de werken gesplitst naar werkmaatschappijen en volgen deeltentoonstellingen op de verschillende locaties. De kunstwerken die in de prijzen zijn gevallen zullen met al de deeltentoonstellingen meereizen.**

De openingstijden van Pulchri Studio zijn: woensdag tot en met zaterdag van 11.00 tot 17.00 uur en zondag van 13.00 tot 17.00 uur. Het is alweer zes jaar geleden dat Arti et Pectini voor het laatst gehouden is, dus een bezoek aan

deze kunstmanifestatie is voor velen nieuw. De afwisselende aard van de verzamelde werken van Shell-amateurs maakt overigens elke Arti et Pectini de moeite van een bezoekje waard. Verscheidene locaties hebben gevraagd om een deeltentoonstelling van hun inzending en de prijswinnaars. De kunstwerken komen na de Pulchri-expositie bij diverse Shell-maatschappijen terug en worden daar ook nog eens apart geëxposeerd.

De deeltentoonstellingen zijn gepland op:

**NAM-Assen:** 20 februari - 25 februari  
**KSLA-Amsterdam:** 27 februari - 4 maart  
**KSEPL-Rijswijk:** 6 maart - 11 maart  
**SNC-Moerdijk, Zevenbergen, 'De Schuur':**  
13 maart - 18 maart  
**Centraal Kantoor Den Haag:** 20 maart - 1 april  
**SN, SNV, SNC-Hofplein Rotterdam:** 3 april - 8 april  
**SNI-Rijswijk:** 10 april - 22 april

De teruggave van de werken zal geschieden op de plaatsen waar ze zijn ingeleverd, tenzij men anders op de registratiekaart heeft aangegeven.

### uit de postbak

Als redacteur van Voeksnieuws was ik op de nieuwjaarsreünie van de Voeks. De reünie was in Avifauna in Alphen aan de Rijn en vond plaats op zaterdag 13 januari jl. Totaal aantal



gepensioneerden aanwezig: ruim 1200. Ten behoeve van ons eigen blad nam ik een aantal foto's. Je treft er nooit zo erg veel gepensioneerden van Shell Tankers, maar tot mijn grote verrassing zag ik toch een tafel met, naar ik meen, allen gepensioneerde scheepsgezellen, met partners.

Aan een ander tafeltje een van de gepensioneerde 'superintendents' of hoe ze tegenwoordig ook mogen heten.

W.N. Wouters

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Situatie aan boord 20.01.1990

## **m.s. 'Cardissa'**

*Roff.:* L.P. de Regt  
*Gezagv.:* W. Bosma (10/2 R. Westendorp)  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke (4/2 L. van den Ende)  
*MO2:* H.T.J. Meyer  
*MO3:* F.J. Ringersma, J.W. van Duuren  
*MO4:* H.A.J. Stoop  
*Stag.:* N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen  
*Tech.:* J.P.W. Dallmeyer, H.S. Elia  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* Bingen  
*PO:* Sukardi Achmad  
*G1S:* Muyoto, Sur'an Gozali  
*G2S:* Herman Lumohing, Makrop  
*ASTD:* Masiran  
*CHCK:* Suharto Bin Jas

## **m.s. 'Caurica'**

*Roff.:* P.J. Balkstra (31/1 Bradshaw)  
*Gezagv.:* M.F.D. Becx  
*Wnd. Hwtk.:* J.H.M.A. van Jaarsveld  
*1e Stm.:* R.P. Regout  
*MO2:* P.H. Stegeman, B.A. Glas  
*MO3:* M.P. Vogels  
*MO4:* M.B. Siderius  
*Stag.:* F. van den Berg, A.C. Droppers  
*Tech.:* J. Brederveld, J.J. Donleben  
*Hovo:* J.G. Volleberg  
*CPO:* Erens Robot Wow  
*PO:* Gozali  
*G1S:* Aki Bin Samiri, Djusup Bin Maru  
*G2S:* Leonard Runtula, Julius Tohmas  
*ASTD:* Warno S  
*2NDC:* Bambang Suyanto

## **m.s. 'Erinna'**

*Gezagv.:* A.T. van Es (15/2 F. de Vries)  
*1e Stm.:* H.J. Lenstra  
*Hwtk.:* H.L. de Koning (16/2 J.L. de Bondt)  
*2e Wtk.:* A.J.A. de Groot, J.W. van Velze  
*Stag.:* D. van Steenis  
*Off2:* Arsamada Marwi, Knoch  
*Off3:* Makangiras  
*Eng3:* Gilalo  
*Eng4:* Aribowo, Pangaribuan  
*Rdof.:* Yacob  
*ASV:* R. Mammen  
*CPO:* Bin Satimin  
*PO:* J.D.M. Paath, Kamal Adyaprana  
*G1S:* Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz  
*G2S:* Moch Bachri, Siradjudin,

Salam Nurdin  
*HECA:* Tjasmito  
*ASTD:* Salim  
*JSCJ:* Maruji  
*2NDC:* Bin Ngaripandi

## **m.s. 'Etrema'**

*Gezagv.:* R. Knol  
*1e Stm.:* R.A. de Boer  
*Hwtk.:* G.J. van Eyk  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts (25/1 H.J. Lammertink)  
*VO:* H. Waitz  
*Stag.:* J.M. Muselaars  
*Rdof.:* Nurardja  
*Off2:* Luntungan, Prihandjono  
*Off3:* Soeyono  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* Pangemanan  
*ASV:* E. Kuitems  
*CPO:* Suhari  
*PO:* Nuron Djuhana, Yusuf Arkani  
*G1S:* Muljono Adhy Su, Sanusi, Bin Anwar, Sugjadi  
*G2S:* Mustar Bin Must, Hasri Kasim, Syamsul Bachri  
*ASTD:* Madsaleh  
*JSCJ:* Moh Masykur  
*HECA:* Moh Idrus Sopan  
*2NDC:* Adjisman

## **m.s. 'Fossarina'**

*Gezagv.:* L.A. Groendijk (10/2 G.J. Knol)  
*1e Stm.:* W.J. Netelenbos  
*Hwtk.:* W. Muis  
*2e Wtk.:* J.A. Willems  
*Stag.:* W.J. Krynsen, J.M. Vader, K.J.A. van Zijl  
*Rdof.:* Achyari  
*Off2:* Sugianto  
*Off3:* Danuwidjaya  
*Eng3:* Masinambow  
*Eng4:* Johnny Edward  
*CPO:* Pattileuw  
*PO:* Jamil Erang, Buntarari  
*G1S:* Madjen Nawi, Sunaela Fardiya, Achmad Husin, Wahyutomo  
*G2S:* Nasir, Rodji, Tjuandy  
*ASTD:* Tubagus Moh Isa  
*HECA:* Sardi  
*JSCJ:* Inuh Bin Tamin  
*CHCK:* Tanggan Bin Idr

## **m.s. 'Fossarus'**

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren (3/2 B. Ritman)  
*1e Stm.:* G.J.C. van Eeten  
*Hwtk.:* H. Brand  
*2e Wtk.:* J.D. Compier (5/2 R.H. de Haan), A. Houwaard jr.  
*Stag.:* B. Meerstadt, L.F. Maas,

R.J. Blonk  
*Rdof.:* Hasan  
*Off2:* Djajadiputro  
*Off3:* Niode  
*Eng3:* Yadi  
*Eng4:* Subijakto  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* M Kadar, Hins Manurung  
*G1S:* Matrawi Bin Rof, Didik Adiyanto, Suari, Huzairi Shah  
*G2S:* Atim B Pereman, Suhandi Andi, Satiman  
*ASTD:* Ripin  
*HECA:* Wawan Setiawan  
*JSCJ:* Iwan Syafril  
*2NDC:* Kusnadi

## **m.s. 'Fulgur'**

*Gezagv.:* J. Baard  
*1e Stm.:* R. Hendriks  
*Hwtk.:* J. Japin (3/2 J.P. Kalkman)  
*2e Wtk.:* C.N.A. Vreke  
*Stag.:* S.H. Appeldoorn  
*Rdof.:* Santosa  
*Off2:* Utomo  
*Off3:* Husain  
*Eng3:* Baroto  
*Eng4:* Sujadi  
*CPO:* Rustam Zen  
*PO:* Bachri, Hasanuddin Poha  
*G1S:* Bin Muridi, Daie, Arifuddin, Sugandi  
*G2S:* Wawan Herawan, Simanjuntak, Burhan  
*ASTD:* Abraham Pieter  
*JSCJ:* Mohamad Nasir  
*2NDC:* Sidik  
*HECA:* Zainal Abidin

## **m.s. 'Naticina'**

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Stm.:* F. van Bommel  
*Wnd. 2e Stm.:* A.W.F. Pera  
*3e Stm.:* M.C. Swart  
*Hwtk.:* C.W.H. van Holthuysen  
*2e Wtk.:* L.F. Kruyt  
*3e Wtk.:* J.H.A. Schulten  
*4e Wtk.:* W.G. de Leeuw van Weenen  
*MO4:* D.J. Gijbers, T. Troost  
*Wass.:* H. Klynstra  
*Rdof.:* Kasio  
*CPO:* Hendrik Boy Pas  
*PO:* Albert Dondokam, Ali Mudin  
*G1S:* Dukak, Sitepu, Hosen, Daud Sonan  
*G2S:* Bin Nasik, Suparno, Munandar  
*HECA:* Nurdin  
*ASTD:* Anas Idham  
*JSCJ:* Rakli  
*2NDC:* Maman Suparman

## **m.s. 'Niso'**

*Roff.:* D. Beets  
*Gezagv.:* T.W. Scharrenburg (2/2 W.S. van der Ham)  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*2e Stm.:* P.A.D. Bouwman  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman  
*2e Wtk.:* T. Scholte  
*3e Wtk.:* F.P. van der Star  
*4e Wtk.:* S. van der Zee  
*MO4:* C.G.A. Ligtvoet  
*Stag.:* R.W. Visser, L. de Wolff, F.C.M. Buys  
*Tech.:* B. Corputty, F.J. Tryselaar  
*CPO:* Zulani Adjeri  
*PO:* Suhandan Warjo, Tahalea Joazab  
*G1S:* Mardjub, Sudjadi Rahardj, Rachman, Sukri  
*G2S:* Bambang Prasety, Nandang Ansori, Mohamad Amin  
*ASTD:* Achman Djarkasi  
*JSCJ:* Eddy Djunaedi  
*HECA:* Ujang

## **m.s. 'Sarda'**

*Gezagv.:* A. van Leeuwen  
*1e Stm.:* L.A.H. Vader  
*Wnd. 2e Stm.:* M.J.A. Kryvenaar  
*3e Stm.:* T. Barth  
*Hwtk.:* J. Smid  
*3e Wtk.:* P. Hack  
*4e Wtk.:* H. van Weenen  
*MO4:* J.W. Gepkens  
*Rdof.:* Trijono  
*CPO:* Monafi  
*PO:* Mamam Suwarman, Ilham Pandji M.  
*G1S:* Sukkur, Jaja Ahmur, Sutrisman, Nahhu  
*G2S:* Abdullah, Arif, Endang Sukirman  
*JSCJ:* Sukma Gunawan  
*HECA:* Purnomo Jasman  
*ASTD:* Sudarmono  
*2NDC:* Musali

## **m.s. 'Sericata'**

*Roff.:* R.P. Verschoor  
*Gezagv.:* O.A. van Drueten  
*1e Stm.:* W. Koeze  
*Hwtk.:* W. Vroling (10/2 E. van Aanen)  
*MO2:* M.P.M. Boeren  
*MO3:* A.D.N. Smith, R.W. Eeuwijk  
*Stag.:* M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade  
*Tech.:* O. Barrau, Q.A.P. de Wit  
*Hovo:* C. Westbroek  
*CPO:* Hengky S Pasumi  
*PO:* Anwar  
*G1S:* Lalan Djaelani, Supartoyo  
*G2S:* Umar, Latuheru  
*ASTD:* Edy Yusuf Setia  
*2NDC:* Lopies Salvador

### **m.s. 'Shelltrans'**

*Wvd. Gezagv.:* W. Beekman  
*1e Stm.:* B. Crum  
*3e Stm.:* C.J.M. Roels  
*2e Wtk.:* J.J.J. Ludekuse  
*3e Wtk.:* J. Kruize  
*MO3:* L.P.A. van Saasse  
*MO4:* A.H. van Loon  
*Stag.:* R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen  
*CPO:* Robert Ferdinan  
*PO:* Abdon Tatuwo  
*G1S:* Munir, Achmad Marpudin, Abdul Haji S., Mat Nawi Bin MO  
*G2S:* Fadjeri, Abdul Hadi  
*ASTD:* Fandi Bin Satam  
*HECA:* Djabar Tilamahu  
*2NDC:* Aksan Busri

### **m.s. 'Sidelia'**

*Gezagv.:* C.J. Clarisse (23/1 A.J. Bloem)  
*1e Stm.:* R. Agema  
*2e Stm.:* A.E.R. van der Griend  
*3e Stm.:* W.J. Levering  
*Hwtk.:* J.L. van der Rijst  
*3e Wtk.:* P.D. Koudenburg, G.J. Harlaar  
*MO4:* J.T.E.M. Spoor  
*Rdof.:* Manalu, Hutabarat  
*CPO:* Gunugn H. Ritong  
*PO:* Sjaifulluh Sire, Abdul Rachman  
*G1S:* Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muh, Abdul Halil, Mail Bin Toyib  
*G2S:* Rukman, Usman Madjoka, Dedi Bukhori  
*HECA:* Irsal  
*ASTD:* Umar Bin Salian  
*JSCJ:* Bahari Madruiso  
*2NDC:* Suparman

### **m.s. 'Solaris'**

*Roff.:* B. Hansen  
*Gezagv.:* L.A. Veer  
*1e Stm.:* A.L.M. van Dun  
*Hwtk.:* H. Kuijper  
*MO1:* J.C. van Koten  
*MO2:* A.B.M. Bokkers  
*MO3:* W.P. Kolijn, N.G. Butter (1/2 F. van Troost)  
*MO4:* A.J. Geerds  
*Stag.:* F. Kessener, F.U. Pernards  
*ASV:* C.H. Roozendaal, H. de Vries  
*Hovo:* L.H. Thibaudier  
*CPO:* Ch A Rumengan  
*PO:* Paniran  
*G1S:* Nafir, Ashari Bin Abdi, Abdul Haris Bin, Ismail  
*G2S:* Mashuri, Mardas  
*ASTD:* Swryana  
*CHCK:* Sujai

### **m.s. 'Spectrum'**

*Roff.:* J. Hissink  
*Gezagv.:* J.M. Huygens (5/2 A.H. van Haften)  
*Hwtk.:* J. Kruysse  
*2e Wtk.:* J.C. Ganzinga  
*MO1:* C.A.M. Rovers  
*MO2:* H. Oudenes  
*MO3:* P.B. van Leunen, B. Scholten  
*Stag.:* P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. van Grootel  
*ASV:* R.B.F. Stroet, E.H. Vissia  
*Tech.:* K. van der Sluis  
*Hovo:* C.P. Hoogesteger  
*CPO:* Djuhaeni Bin As  
*PO:* Ahmad Serang  
*G1S:* Nasril Bin Matj, Achmad

Dasuki  
*G2S:* Hery Kaharu, Nasperi B Igwan  
*ASTD:* Suharto  
*2NDC:* Mohamad Jusuf

### **m.s. 'Sponsalis'**

*Roff.:* I. Hopkins  
*Gezagv.:* F.W. van Oerle  
*1e Stm.:* F.B. Schröder  
*Hwtk.:* G. de Goede  
*MO3:* J.H. van Zanden, R.M. Simondes  
*MO4:* P.J.H.M. Daal, J.X.J. Klaaysen (1/2 P. Kees)  
*Stag.:* P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer  
*Tech.:* B.A. Amstelveen, R.J. Dekker  
*ASV:* R.G. van den Brink, P.M. Hendriks, L.R. Stevens  
*Hovo:* C.F. van der Ende (21/1 J.H.A.J. Orie)  
*CPO:* Naim Bin Dulasi  
*PO:* Maman Suparman  
*G1S:* Abdul Manika, Ardiansjah  
*G2S:* Komarudin, Bin Jumadin  
*CHCK:* Mamam  
*ASTD:* Mostafa Bin Mon

### **m.s. 'Stellata'**

*Gezagv.:* N. Venendaal  
*Hwtk.:* L.W. Jorissen  
*2e Wtk.:* M. Schmidt  
*MO1:* A. Leffers  
*MO2:* R. Roor  
*MO3:* G.H. Reitsema, H.C. van Petersen  
*MO4:* N. de Vries  
*Stag.:* S.W. van den Brink, P.A. Zwolle  
*ASV:* J.M. van Hoeven, R.E. Curial, M.A.J. Veen, K.G.J. Schefferlie  
*Hovo:* C.A. Breederland  
*CPO:* Moh Toha  
*PO:* F X Djoko Nursj  
*G1S:* Desmond Kordak, Nurkalam  
*G2S:* Sutjipto  
*ASTD:* Harjono  
*JSCJ:* Chairuddin  
*2NDC:* Abdu

### **m.s. 'Zaria'**

*Gezagv.:* R.W. Overdijkink (8/2 A.J. Verheul)  
*1e Stm.:* W.A. Mostert  
*Hwtk.:* B. Oudkerk (8/2 K.L.J. Aertssen)  
*MO1:* E.S. Petrusma  
*MO2:* H. Ammerlaan  
*MO3:* A.C.M. Zijlmans  
*MO4:* J. Minnaard  
*Tech.:* G. Struik, R. van Buuren  
*Rdof.:* Ruskam  
*CPO:* Rohadi  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Kuswara, Ade Taryat  
*G2S:* Djaka Senjaya, Henky Hendrik H  
*CHCK:* Djunaedi Arsim  
*HECA:* Dedy Mustahady  
*ASTD:* Tirai Bin Moi

### **Vlootjubilarissen**



**P.J. de Lange**  
Hoofdwerktuigkundige  
35 jaar op 28.02.90

### **Huwelijk**

08.12.89 - 3e Wtk. J.H.A. Schulten met mw. J. Reijntjes  
14.12.89 - MO3 F. van Troost met mw. N.F. Hamelink

### **Aanstellingen**

14.12.89 - MO1 S.S. Abma  
01.12.89 - MO1 L. van den Ende  
01.12.89 - MO2 H. Oudenes  
01.12.89 - MO2 G.H.G.M. Scheres  
01.12.89 - MO2 P.H. Stegeman  
01.12.89 - MO2 M.P.M. Boeren  
01.12.89 - MO2 B.A. Glas  
01.12.89 - MO2 H.T.J. Meyer  
01.12.89 - MO2 J.G. Verbeek  
01.12.89 - MO2 R.L.H. Mooring  
01.12.89 - MO3 P.B. van Leunen  
01.12.89 - MO3 P.C. Hollander  
01.12.89 - MO3 N.G. Butter  
01.12.89 - MO3 J.W. van Duuren  
01.12.89 - MO3 R.W. Eeuwijk  
01.12.89 - MO3 H.C. van Petersen  
01.12.89 - MO3 L.P.A. van Saase  
01.12.89 - MO3 F. van Troost  
01.12.89 - MO3 M.P. Vogels  
01.12.89 - MO3 A.C.M. Zijlmans

### **Behaalde diploma's**

'A' - S.S. Abma

### **Over naar Groep binnen Nederland**

01.01.90 - Bed. H.H.P. van Koppen (SNI)

### **Uit dienst**

3e Wtk. M. Kik  
*Hovo* W.E.M. van Lieshout  
*SAWR.* de Jong  
*SAWH.* Sandifort

## **In memoriam**

Op 18 december 1989 is op 61 jarige leeftijd overleden de heer **R.W.H. Buitenrust Hetteema**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Buitenrust Hetteema verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1981 na 31 dienstjaren.

Op 9 januari jl. is op 70 jarige leeftijd overleden de heer **A. Buren**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Buren verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1972 na 35 dienstjaren.

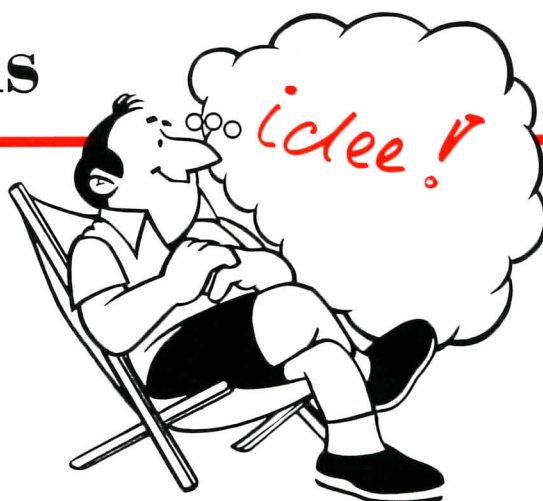
Op 11 januari 1990 is op 77 jarige leeftijd overleden de heer **P. Scherpenzeel**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Scherpenzeel verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1965 na 32 dienstjaren.

# jaarbijeenkomst STBV

Op 15 december jl. vond weer de traditionele jaarbijeenkomst op het Hofplein plaats. De Shell-winkel had tevoren al een grote groep bezoekers te verwerken gekregen. En voor de klanten was het openzetten van de winkeldeuren een kans bij uitstek om zich voordeliger dan elders iets uit het assortiment aan te schaffen. De door de heer Veldt gehouden toespraak werd in de januari editie volledig afgedrukt. Aan het einde van zijn speech deelde de heer Veldt mede dat de Directie had besloten om een nieuwe gezagvoerder en een nieuwe hoofdwerktuigkundige aan te stellen. De heer J.L. de Bondt (2e werktuigkundige) en zijn vrouw werden verzocht naar voren te komen. Zichtbaar verrast ontving de heer de Bondt zijn reversembleem. Mevrouw de Bondt ontving een boeket bloemen. De nieuwe gezagvoerder F. Kuyt was middels een telex op de hoogte gesteld van zijn aanstelling. Zijn vrouw kreeg thuis een bloemstuk. Kortom, van deze enige gelegenheid die er jaarlijks is om elkaar weer eens te ontmoeten, is door velen dankbaar gebruik gemaakt. En dat is mede het doel van wat je zo langzamerhand de jaarlijkse reünie kunt noemen.



## ideeënbus



## commissie

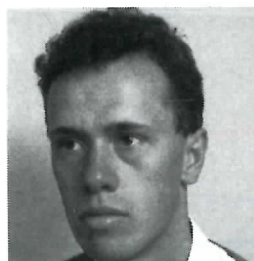


### idee no. 573 - gezagvoerder J.W. Nieuwerf

Inzender stelt voor essentiële informatie, opgenomen in Port Information Books, in verkorte vorm in te brengen in een databank teneinde gezagvoerders, indien in het bezit van een PC, gebundelde gegevens te bieden omtrent de havens die door onze schepen aangedaan worden.

*Het idee van informatie verzamelen is niet nieuw, zie het boek 'Ins and Outs on ports world wide', waarin wordt verzocht aanvullende haveninformatie naar kantoor te zenden. Wat betreft computerisatie: aanvullingen en correcties van bovengenoemd boek staan reeds op schijf.*

De commissie kent geen beloning toe.

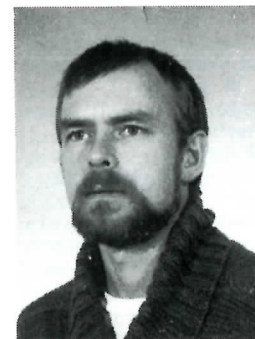


### idee no. 574 - MO4 J.W. van Duuren

Inzender stelt voor drie veiligheidssteunen aan te brengen waarop de cylinderkop rust, zodoende de veiligheid te waarborgen van de man die de onderkant van de kop schoonmaakt. Bovenstaande dient als extra beveiliging en niet als vervanging.

*Onderzocht wordt of het idee overgenomen kan worden door andere schepen.*

De commissie acht een beloning van f 250,- op zijn plaats.



### idee no. 575 - 2e stuurman R.M. van der Aa

Inzender stelt voor het op Teflon gebaseerde smeerolietoevoegingsmiddel 'SLIK 50' te gebruiken voor slijtageproces van liners en zuigers te vertragen, het cylindermeeerolieverbruik te verminderen en langer te kunnen beschikken over het volledige motorvermogen.

*Gezien het feit dat verbrandingsdruk en verbrandingstemperaturen bij schepsmotoren veel hoger liggen dan bij automotoren zal de Teflontoevoeging zeker verbranden.*

De commissie kent geen beloning toe.