

SCHIP & KA

34e jaargang
nummer 1
februari 1994



- 🐚 lekgeslagen tanker kan lading behouden
- 🐚 afscheid gaan nemen 🐚 cnooks-reünie
- 🐚 aanbiedingen vrij uit 🐚 toepraak
- jaarbijeenkomst 🐚 spaarhypotheken
- 🐚 personeelsdonatieplan

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 010-4071842
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010-4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vierendertigste jaargang nr. 1
februari 1994

Redactiecommissie
010-4071828
Haaije van der Brug
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blalweg 20
Zwolle

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
237	19.11.93	STBV Casualty Procedure Guide
238	19.11.93	Brief US Coast Guard (AMVER)
239	19.11.93	Zee- en havenindex programma Prefnew
240	23.11.93	Relatiegeschenken (Satcom)
241	01.12.93	Inventory Instruction Manual
242	30.11.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
243	30.11.93	Omvlaggen 'Halia' (Satcom)
244	30.11.93	Verdwijnen van MDCS (Satcom)
245	04.12.93	Vessel Response Plan (Satcom)
246	09.12.93	Prevention of Ship Casualties
247	14.12.93	Vervallen bagageverzekering Ind. opvarenden (Satcom)
248	31.12.93	Scheepsreglement deel I
249	23.12.93	Kerstwens (Satcom)
250	28.12.93	Guidelines on navigation
251	29.12.93	Reporting set-up (Satcom)
252	30.12.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
253	02.01.94	Annual Business Plan 1994
254	05.01.94	Medical Stores List
255	30.12.93	Scheepsreglement deel 3
256	31.12.93	HSE-manual
257	03.01.94	Update circulaire bestand (Satcom)
258	05.01.94	Fleet Changes (Satcom)
259	13.01.94	Anchor Programme (Satcom)
260	19.01.94	Inventory Instruction Manual
261	21.01.94	HSE Manual
262	20.01.94	Telefoonnummers walfunctionarissen (Satcom)

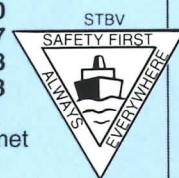
VEILIGHEIDSRISULTATEN 1993

Tot 31/12/93

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	4
Ongeval met medische behandeling	2
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	2
Herhalingsfrequentie 1*	1,2
Herhalingsfrequentie 2*	2,3
(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)	

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	7
Gerapporteerde bijna-ongevallen	28
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	3

Het aantal dagen zonder ongevallen met
arbeidsverzuim bedroeg tot 31/12/93
36, hetgeen gelijk was aan 0,3 miljoen
manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	481
ENTALINA*	1154
ERINNA	1612
ERODONA*	1142
ETREMA*	1622
NISO	527
SERICATA	2619
SHELLTRANS	479
SIDELIA	176
SOLARIS	2985
SPECTRUM	442
SPONSALIS*	2631
STELLATA	631
SUNETTA	109
ZARIA	1416
ZAFRA*	1631

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

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMANTIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Halia
Hastula
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

STBV sponsors of Barombong Seamen Training School



To raise the personnel abilities and skills of the Indonesian personnel employed by STBV, it now has been a long-standing tradition to give individual seamen a five week training period in the Barombong Seamen Training School. Both engine room and deck work is lectured and practised under the leadership of Captain E.W. Manikome, the school's principal.

Shortly a modified course for catering staff has been started.

To assist Captain Manikome and his staff to train STBV's people more in line with the Company needs, STBV donated clothing, safety appliances, welding and piping material and

sheetmetal to the school. Also our two main rope suppliers, Vermeire Company (Atlas) of Belgium and the Van der Lee Company (Leomax) of Oudewater contributed to the donation. These donations were very welcome as the majority of the mooring ropes on board of our vessels are supplied by these firms and splicing on a 1 to 1 scale now can be exercised. Also steelwire for splicing practice was handed to the school.

On October 22nd Mr. Carolus, our representative in the Shell Company in Jakarta, handed over the donation on our behalf and made the photos. We wish Capt. Manikome and his highly motivated staff much succes.



CNOOKS reünie

De algemene ledenvergadering en voorjaarsreünie van de CNOOKS wordt dit jaar gehouden in het Delta Hotel te Vlaardingen en wel op zaterdag 23 april a.s.

Bestuur CNOOKS

afscheid gaan nemen:

Op 31 maart 1994 zal er in café-restaurant Engels, Stationsplein 45, te Rotterdam, een afscheidsreceptie worden gegeven voor walcollega's die de actieve dienst gaan verlaten.

De receptie begint om 16.30 uur in de Rotonde Zaal. Een ieder is hier van harte welkom. Afscheid gaan nemen:



TOESPRAAK

gehouden door onze directeur Joop Elias tijdens de jaarbijeenkomst op 17 december 1993

Dames en heren, welkom. In het bijzonder wil ik onze commissaris de heer Stoltz welkom heten en de vele jonge officieren die hier vanavond aanwezig zijn. Ik beschouw het als zeer positief dat U allen hierheen gekomen bent.

Een jaar geleden besprak ik met U drie onderwerpen die voor ons allen van belang zijn. Het betrof de onzekere toekomst van ons bedrijf, de loyaliteit en de kwaliteit van ons personeel en de groeiende bezorgdheid ten aanzien van het punt veiligheid. Die onderwerpen zijn ook vandaag van belang.

Laat ik met het laatste punt beginnen. Het afgelopen jaar is er wederom veel gedaan op het gebied van de veiligheid. Er is veel over veiligheid gesproken en er is ook veel over het onderwerp geschreven. De resultaten zijn echter niet in overeenstemming hiermee. We hebben onze eigen veiligheidstargets helaas niet gehaald. Ik wil me daarom vanavond niet alleen tot de zeevarenden wenden, maar ook tot hun partners. Ik zou graag willen dat U allen ervan doordrongen bent dat wij willen dat onze zeevarenden veilig werken en ook weer veilig thuis komen.

Dat is geen vanzelfsprekendheid. Het betekent bijvoorbeeld dat de meer ervaren mensen de minder ervaren mensen in de gaten moeten houden en bijstaan waar dat nodig is. Het betekent dat werk- en tijdsdruk nooit een excuus mogen zijn om onveilig te werken. Ik denk hierbij ook aan de Sunetta en ik geef U in overweging dat het correct volgen van procedures een verantwoordelijkheid is van iedere opvarende. Veilig en vooral doordacht werken is de enige goede werkwijze aan boord. Ik reken in deze op Uw medewerking.

Met betrekking tot de financiële resultaten kan ik U het volgende mededelen. De verwachting was dat 1993 een slecht jaar zou worden. Helaas is die verwachting ook uitgekomen. De tarieven voor VLCC's, een belangrijke benchmark, zoals u weet, lagen rond de US\$ 10.000,- per dag. Om een reeel rendement te behalen dienen de tarieven echter rond de US\$ 35.000,- per dag te liggen. Ook voor onze schepen waren de tarieven teleurstellend, met uitzondering van onze S-klasse, die tegen relatief iets betere tarieven konden worden ingezet. Zelf acht ik het van groot belang dat wij operationeel geheel binnen het budget zijn gebleven. De posten die onder het beheer van de gezagvoerder vallen, werden alle uitstekend beheerd. De dokkingen bleven eveneens goeddeels binnen budget. Ik hecht eraan met name mijn waardering uit te spreken voor het team van Jarig Molenaar dat uitstekend werk heeft verricht met betrekking tot de verbouwing en refit van de Cardissa.

De onzekere toekomst van Shell Tankers BV is een onderwerp waar ik een jaar geleden eveneens over heb gesproken. De afgelopen maanden is hierover veelvuldig gespeculeerd. Er circuleerden ook een groot aantal geruchten. Tevens zijn er belangrijke beslissingen genomen. Een en ander betekent dat die toekomst op dit moment veel duidelijker is geworden. De stand van zaken is als volgt:

- *STBV blijft als een zelfstandige werkmaatschappij bestaan met een duidelijke eigen identiteit.*
- *STBV blijft verantwoordelijk voor alle aangelegenheden met betrekking tot de Nederlandse vlag.*
- *STBV blijft eigenaar van de S-klasse, de Cardissa en de Shelltrans. Tevens blijven we verantwoordelijk voor adviezen aan Shell maatschappijen in Nederland.*

Wat er verandert, is dat de operationele en financiële taken die daarop betrekking hebben worden overgeplaatst naar Londen. Wat betekent dit voor ons bedrijf?

In de eerste plaats wil ik er op wijzen dat dit alles een grotere flexibiliteit voor ons betekent. Zo zal ons zeevarend personeel in de toekomst niet alleen ingezet worden op olie- en produktschepen, maar ook op LPG en LNG schepen alsmede op VLCC's. De mogelijkheden voor

walpostings zullen eveneens worden vergroot. Momenteel is reeds 12 procent van onze zeevarenden werkzaam in een walbaan. De verwachting is dat dit percentage verder omhoog zal gaan. Het vlootplan wordt eveneens positief beïnvloed door de reorganisatie. Zoals U weet hebben wij op dit moment 62 schepen in de vaart. Dit aantal zal in 1997 opgelopen zijn tot 73. De toename komt voor rekening van de vijf VLCC's, waarvoor recent een bouwcontract is afgesloten en de 6 LNG-schepen die nodig zullen zijn voor het gas-project in Oman.

Met de opleiding van ons personeel is reeds een aanvang gemaakt. Inmiddels hebben een tiental officieren de stoom en gasopleiding gevolgd. Met betrekking tot de Stoom-opleiding is hiervoor nauw samengewerkt met DGSM en de Hogere Zeevaarschool Amsterdam. Alle officieren zijn geslaagd. De resultaten waren zodanig dat de school ons vroeg of wij een speciale selectie hadden toegepast ten aanzien van de kandidaten. Zoals U weet hebben wij dat niet gedaan. Eens te meer een bewijs van de kwaliteit van ons zeevarend personeel. In januari zullen vier officieren daadwerkelijk geplaatst worden op een van de gasschepen.

Het is echter niet allemaal rozegeur en maneschijn. Zoals U weet hebben wij grote problemen bij het verkrijgen van Blue Certificates van de vakbond. U heeft hierover een artikel kunnen lezen in Schip & Ka. Het artikel is geschreven naar aanleiding van vragen die ons van de zijde van gezagvoerders bereikten. Wat is er nu precies aan de hand? We hebben in april een nieuwe CAO afgesloten met de KPI in Indonesië. Deze overeenkomst heeft de volledige instemming van de KPI, maar wordt echter niet geaccepteerd door de



FWZ. De FWZ eist dat wij de arbeidsvoorwaarden voor Indonesisch personeel geheel in overeenstemming brengen met de verhoogde eisen van de ITF in Londen. De extra kosten die hiermee gemoeid zijn worden geraamd op circa 1.5 miljoen US\$ per jaar. Tegen de achtergrond van de grote verliezen, die de maatschappij lijdt, is dit niet aanvaardbaar. De KPI heeft zelf ook te kennen gegeven hier geen voorstander van te zijn omdat zij zichzelf niet uit de markt wil prijzen. Voor STBV betekent dit dat wij een verhoogd risico lopen dat onze Liberiaanse vlag schepen geconfronteerd worden met een boycot-actie. De maatschappij heeft in deze aangelegenheid slechts een zeer beperkt aantal opties. Wij kunnen onze Liberiaanse vlag schepen omvlaggen naar een register dat aanvaardbaar is, bijvoorbeeld de Isle of Man. Het is echter zeer wel denkbaar dat dit een verlies van werkgelegenheid voor onze Nederlandse officieren zou inhouden. We kunnen ook verder onderhandelen in de hoop dat de vakbond haar standpunt zal matigen.

Dat zou bepaald niet onredelijk zijn, met name gezien de financiële steun die de vakvereniging ontvangt van ons bedrijf. De administratieve kosten die gemoeid zijn met het verkrijgen van Blue Certificates bedragen sowieso al bijna f 200.000,-. Voor elke Indonesische opvarende betalen wij aan de vakbeweging per jaar US\$ 230,- voor het Welfare Fund van de ITF. Het geschat vermogen van dit Fonds wordt geraamd op US\$ 200 miljoen. Daarnaast betalen wij aan de FWZ per Indonesiër per jaar f 282,- als compensatie voor contributiederving.

Ik wil U erop wijzen dat U zelf natuurlijk ook invloed kunt uitoefenen op het beleid van Uw vakvereniging. Ik zou het op prijs stellen indien U de discussie over dit onderwerp volgt en daar een eigen standpunt over ontwikkelt. Het is overigens geen gemakkelijke materie. Ik constateer echter dat de vakvereniging niet zelden eisen stelt, waarvan ik mij afvraag of de leden het daar wel mee eens zijn. Wij geven er de voorkeur aan dat onze zeevarenden georganiseerd zijn, maar ze dienen dan ook hun stem te laten horen.

Het afgelopen jaar heeft de ondernemingsraad advies moeten uitbrengen over de voorgenomen reorganisatie. Ik ben me ervan bewust dat dit een uiterst moeilijke beslissing is geweest voor de OR. Ik wil graag mijn waardering uitspreken voor de professionele wijze waarop de ondernemingsraad met deze problematiek is omgegaan.

Bij het organiseren van de jaarlijkse retraite bleek andermaal dat het niet mogelijk was de voltallige OR bijeen te brengen. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de samenstelling van de OR nogal zwaar is. De topningen zijn relatief oververtegenwoordigd.

Zoals U weet kampen wij met een tekort in de topningen. Hierdoor kon niet iedereen aanwezig zijn. Ik zou het daarom in principe toejuichen indien meer jonge

officieren zich interesseren voor het werk van de OR en daarin ook willen participeren.

Dan wil ik nu de blik op de toekomst richten. Het motto voor 1994 is dat veranderingen nieuwe mogelijkheden bieden. Het is dus zaak de veranderingen op een positieve wijze te benaderen. Herstel van de winstgevendheid blijft een belangrijke prioriteit, ook na de reorganisatie. Ik ben mij er overigens scherp van bewust dat de vele veranderingen ook de nodige spanningen met zich mee kunnen brengen. Ook bij U thuis, in de gezinnen, die hiermee te maken krijgen.

Zoals U weet zullen circa 15 man overgeplaatst worden naar Londen.

Waardering heb ik voor de wijze waarop de betrokkenen omgaan met deze nieuwe uitdaging. Voor een aantal van onze collega's is in de nieuwe organisatie geen plaats. Zij zullen via een outplacementprogramma worden begeleidt naar een nieuwe baan. Dat is in deze tijd geen gemakkelijke zaak en stelt ons en de betrokkene voor een grote uitdaging.

Ik hoop dat u allen met een goed gevoel 1994 tegemoet gaat. Ik hoop dat mogelijke twijfels van U ten aanzien van de reorganisatie plaats zullen maken voor vertrouwen in de toekomst van de maatschappij. Mijn oprechte dank en waardering voor Uw inzet in het afgelopen jaar. Mag ik ook in 1994 rekenen op Uw inzet? Ik dank U wel.

25 jaar Vrij Uit

In 25 jaar is Vrij Uit gegroeid tot - gerekend naar het aantal klanten - de grootste reisorganisatie van Nederland. Het jubileum wordt gevierd met veel aanbiedingen. Verder heeft Vrij Uit tien jubileumaanbiedingen samengesteld, waarmee tientallen, of zelfs honderden guldens voordeel te behalen zijn bij Uw volgende vakantie.

Vanaf heden zijn de volgende zomerbrochures verkrijgbaar: 'Vrij Uit Europa', 'Vrij Uit Benelux', 'Euro Disney', 'Europa exclusief' en de 'Camping Centrale Europa'. Als U in de zomer van 1993 bij Vrij Uit heeft geboekt, ontvangt U

de nieuwe zomerbrochure op Uw huisadres. Als U de zomerbrochure 1993 wel heeft aangevraagd, maar geen reis heeft geboekt, ontvangt U een brief met antwoordcoupon waarmee U de nieuwe brochure(s) kunt aanvragen. Bij inzending van die coupon gelieve U daarop het codenummer SH 9900 in te vullen. Degene die geen brochure of coupon van Vrij Uit ontvangen, kunnen de brochures schriftelijk aanvragen. U kunt hiervoor gebruik maken van onderstaande coupon, die U in een open envelop kunt verzenden. Als U wilt boeken op de speciale voorwaarden voor Shell-medewerkers en gepensioneerden, alsmede hun medereizigers, dan kan dat uitsluitend telefonisch, rechtstreeks bij Vrij Uit via het telefoonnummer 020 - 6588888. Bij boeking moet U het code nummer SH 9900 en Uw SP-nummer opgeven.

Stuur mij vrijblijvend:

- Vrij Uit Europa brochure zomer 1994
- Vrij Uit Benelux brochure zomer 1994
- Euro Disney brochure zomer 1994
- Europa Exclusief brochure zomer 1994
- Camping Centrale Europa zomer 1994 (bijdrage f 3,50)

Invullen met blokletters s.v.p.:

Naam

Adres

Postcode Woonplaats

Sturen aan: Vrij Uit Autovakanties, Postbus 151, 1170 AD Badhoevedorp

Lekgeslagen tanker kan met behulp van waterdruk lading behouden

De Delftse provendus ir. Markus van der Laan werkt samen met Shell aan een veilige en milieuvriendelijke tanker, die ook nog betaalbaar moet zijn. Een tanker vol slimmigheidjes die niet alleen moeten voorkomen dat ladingtanks lek raken en het schip zinkt, maar ook dat de olie wegstroomt wanneer de tank toch scheurt.

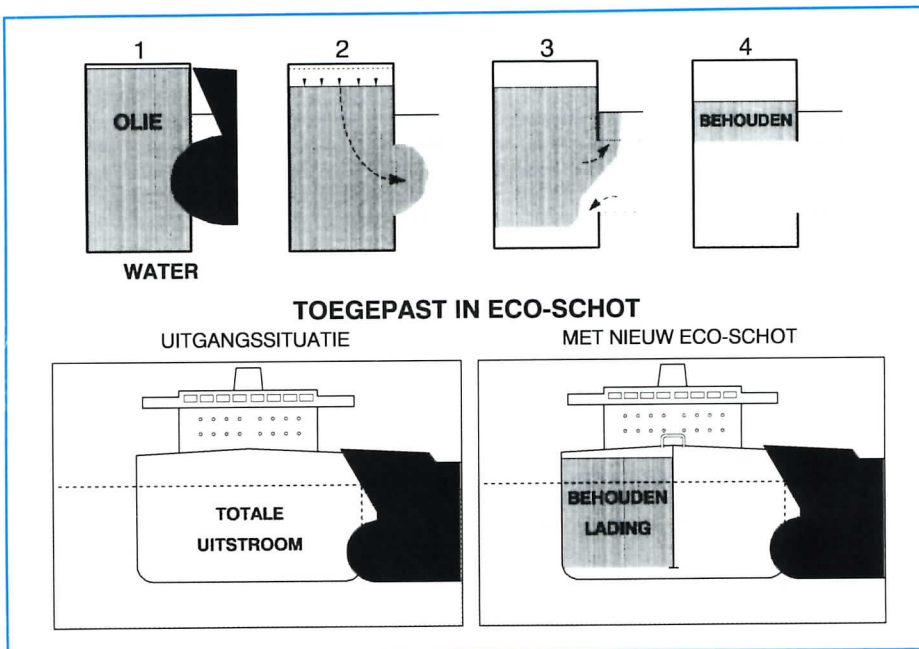
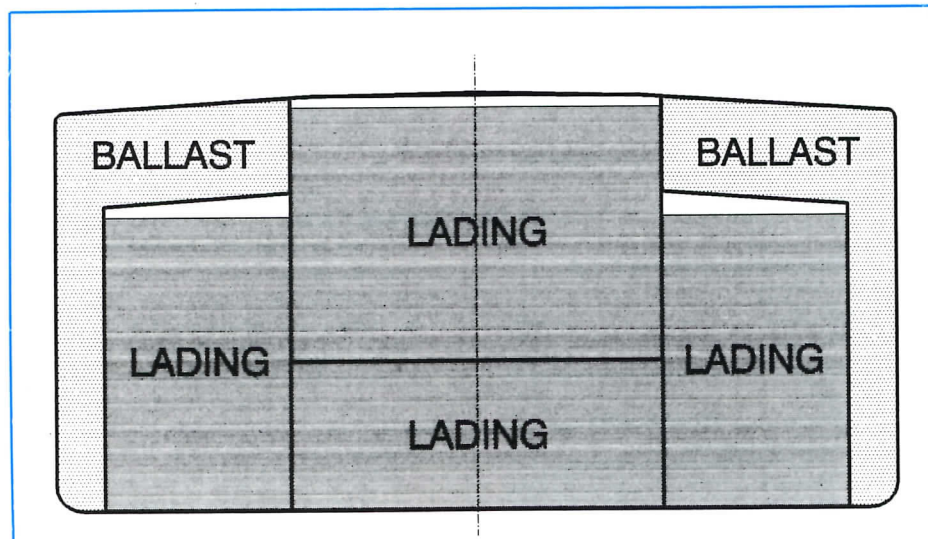
Het heeft Van der Laan dikwijls verbaasd dat de dubbelwandige tanker als de beste oplossing voor olierampen wordt aangeprezen. Voor nieuwe tankers zijn een dubbele wand en bodem zelfs verplicht. Bij mooi weer en relatief kleine deuken mag de dubbele huid zijn waarde bewijzen, bij ruwe zee en botsingen tussen schepen van verschillende grootten gaat die vlieger niet op. 'De dubbele huid van het schip scheurt gewoon doormidden bij een aanvaring met een groot schip', weet Van der Laan, die is afgestudeerd op double hull tankers. Om nog maar te zwijgen over wat er gebeurt als het schip op de klippen loopt en bij eb op een rif blijft hangen. 'De puntbelasting kan al snel oplopen tot 50.000 ton', aldus Van der Laan. 'De constructie die die belasting kan weerstaan, ben ik nog nooit tegengekomen.'

De promovendus betreurt het al met al dat men - de internationale maritieme organisatie (IMO) met de politiek in haar kielzog - de nadruk legt op het beschermen van de tanks en zo weinig oog heeft voor het voorkomen van olie-uitstroom, als de tank toch lek raakt.

Energie-absorptie

Van der Laan streeft ernaar doelgericht te ontwerpen ten gunste van het milieu en de

Figuur 1. Schets dwarsdoorsnede



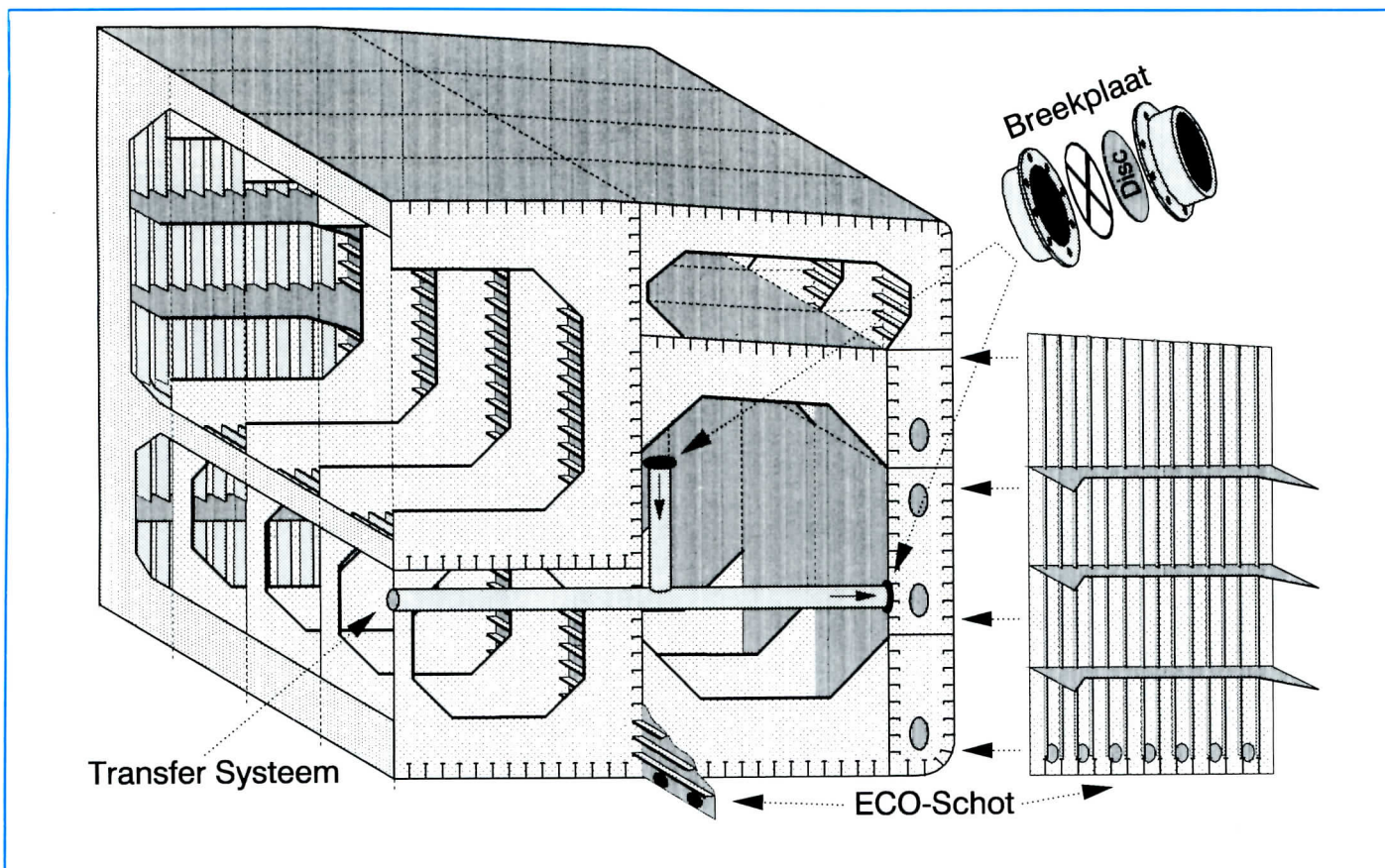
Figuur 2. Principe verdringingsuitstroom na zijschade

veiligheid, in plaats van zo goedkoop mogelijk te willen bouwen. Zijn uitgangspunt daarbij is dat het schip zo ontworpen moet worden dat het zo veel mogelijk energie kan opnemen. Een constructie met andere woorden, die kan vervormen, die een kreukelzone heeft. Dit betekent dat zowel het staal als de lassen moeten vervormen. 'Door het gebruik van het stijve high tensile steel in combinatie met (goedkope) dunne lassen voor dubbelwandige tankers zijn we mooi in de aap gelogeerd. Die scheuren al bij een kleine druk in een keer over de hele lengte', aldus Van der Laan. De constructieve vormgeving van de enkelwandige tankers uit de jaren zeventig met dik vervormbaar staal en dikke lassen is beter.

Behalve een doordachter materiaalgebruik is het ook zaak stijve punten te voorkomen, zoals scherpe knikken. Daar scheurt de tank het eerste. In het ontwerp van Van der Laan zijn de stijve punten er zo veel mogelijk uitgehaald. De meeste winst is volgens Van der Laan te halen uit het voorkomen van olie-uitstroom. Uit de 68 ideeën die hij uit de literatuur heeft gehaald, blijken 29 bruikbaar. Aangevuld met eigen ideeën heeft dit geresulteerd in het meest ideale ontwerp, Cobo genaamd: combination of basic objectives.

Het begon allemaal met het horizontale middendek, als alternatief voor de dubbele bodem. Onafhankelijk van elkaar kwamen Van der Laan en Mitsubishi gelijktijdig met het idee voor een dek dat de tanker door midden deelt. Door de hydrostatische druk van het water (water is zwaarder dan de meeste vloeistoffen) stroomt er bij een gat in de bodem wel water in de tank maar geen olie naar buiten.

Dit ontwerp heeft Van der Laan verder verfijnd (zie figuur 1). Door de olietanks aan de zijkant onder de waterspiegel te leggen en de ballasttanks daarboven, ontstaat een hydrostatische onderbalans, die uitstroom van olie voorkomt. Dan is er de merkwaardige vorm van de ballasttanks. Uitgangspunt voor Van der Laan was dat als een schip vastloopt, het bij vloed meteen weer loskomt. Dat betekent dat het schip niet te veel drijfvermogen mag verliezen. Het volume dat vol water kan lopen, moet daarom zo klein mogelijk worden gehouden. Daarom heeft Van der Laan de ballasttanks (die bij een geladen schip normaliter leeg zijn) zo ontworpen, dat het grootste deel boven de waterspiegel uitsteekt. Door olie over te pompen naar de beschadigde



Figuur 3. Het Compromis Concept: De COMCON

ballasttanks, kan na een stranding het drijfvermogen voor een groot deel worden hersteld.

Eco-schot

Een andere vondst van de promovendus is het Ecoschot (zie figuur 2), waarop hij deze zomer patent heeft aangevraagd. Het Ecoschot is een variant op de slingerschotten die zijn voorzien van kleine gaten om de golfslag van de olie door de scheepsbewegingen te dempen.

Bijzonder aan het Ecoschot is dat er alleen gaten onderin zitten. Mocht een tank lek raken, dan loopt alleen de olie aan de ene kant van het schot eruit. De hydrostatische druk van het water zorgt er opnieuw voor dat niet meer olie in zee stroomt. De breekplaat (rupture disk) is een andere wijze om olievlies in te dammen. Een speciale schijf houdt onder normale omstandigheden de verbindingspijp tussen lading- en ballasttank dicht. Wanneer de druk tijdens een aanvaring sterk toeneemt, breekt de plaat automatisch waardoor de olie naar een lege maar ongedeerde ballasttank wordt geleid.

Goedkoper

De Cobo is zo'n vijf procent duurder dan een tanker met een dubbele huid maar wel tien keer zo veilig. Vanwege de huidige malaise in de scheepsbouw heeft Van der Laan ook een goedkoop alternatief uitgedacht, dat twee keer zo veilig is. Bij dit zogeheten Comcon (compromis concept) (zie figuur 3) zijn de schuine schotten vervangen door rechte, vallen de

ladingtanks groter uit en wordt het materiaal efficiënter gebruikt. Scheepsbouwer Mitsubishi, die met zijn ideeën voor een middeck tanker het

meeste in de lijn ligt met Cobo casu quo Comcon, heeft al belangstelling getoond.

Bron: Polytechnisch Weekblad

Spaarhypotheken in de Shell-arrangementen

[Onlangs is met de ABN AMRO bank, met Van Lanschot Bankiers en het hypotheekbedrijf van de Nationale Nederlanden overeenstemming bereikt over het opnemen van de spaarhypothek in de overeenkomsten die Shell Nederland BV ten behoeve van de medewerkers heeft gesloten.](#)

Zoals U wellicht weet, wordt er bij een spaarhypothek (ook genoemd de verbeterde levenhypothek) niet op de hoofdsom afgelost, waardoor men gedurende de gehele looptijd de betaalde rente over het gehele hypotheekbedrag fiscaal kan aftrekken. De aflossing geschiedt met de uitkering van een te sluiten levensverzekering. Deze uitkering vindt plaats aan het einde van de looptijd van de hypotheek, dan wel bij eerder overlijden. Voor deze levensverzekering

betaalt men een premie die enerzijds bestaat uit een spaardeel en anderzijds uit een risicodeel. Over het spaardeel van de premie ontvangt men jaarlijks hetzelfde rentepercentage als men betaalt voor de hypotheek. Op de einddatum hebt U dan het volledige hypotheekbedrag gespaard. Het risicodeel zorgt ervoor dat de hypotheek bij overlijden vóór de einddatum wordt afgelost. De over de spaarpremie ontvangen rente is vrijgesteld van belasting, indien men aan de fiscale spelregels voldoet.

Indien U meer informatie wenst over deze soort hypotheken, dan kunt U hiervoor bijvoorbeeld de Hypothekengids van de Vereniging Eigen Huis bestuderen. Hierin worden ondermeer de kenmerken en de voor- en nadelen van de spaarhypothek in detail behandeld. Bij de afdeling Personeel is een vergelijkend overzicht verkrijgbaar met de voorwaarden die voor Shell-medewerkers gelden bij de hierboven vermelde organisaties, alsmede informatie over het omzetten van lopende hypotheken. Mocht U na lezing nadere informatie willen hebben, dan kunt U contact opnemen met de heer B. Knoester (tel.: 010 - 4071832).

Het 'WAKEND OOG'

Sommige dingen, kunstwerken en gebouwen kunnen een bepaalde sfeer uitstralen die onbewust wordt aangevoeld. Vooral een kunstenaar weet dit in zijn produkt te leggen. Als voorbeeld hiervan het volgende:

Ik las eens een boek wat betrekking had op een schilderij van 'Willink'. Het was een huis met een balkon in een straat die geheel verlaten was, alleen op de achtergrond een verkreukelde krant en een dreigende lucht. Een aantal schrijvers was gevraagd hun geschiedenis van dit huis te schrijven. Opvallend was nu dat alle schrijvers een verhaal brachten met een trieste achtergrond of strekking. Aan het einde van het boek komt dan de echte geschiedenis en ook die stemt niet tot vreugde. Het huis werd lange tijd bewoond door twee Joodse broers waarvan een in de oorlog de dans ontsnapte omdat die getrouwd was met een niet Joodse vrouw, terwijl de andere uit het huis werd gehaald en omkwam.

Op Terschelling staat bij de haven een gebouwtje dat door de eilanders het 'Wachthûske' wordt genoemd, maar officieel het 'Wakend Oog' heet. Rond 1680 had Terschelling nog geen haven en lagen de schepen in de baai ten anker. Bij zuidelijke storm moesten de ruim 60 vissers hun schepen bewaken. Om deze mensen beschutting te geven werd door de toenmalige burgemeester, Jacob Moock, een houten schuur gebouwd, die later in 1882 tot een stenen gebouw werd herbouwd. Boven de ingang is een 'Wakend Oog' ingemetseld. Omringd door een tros en met zijn vier bijzondere gedenksteden heeft het gebouw een wat geheimzinnige sfeer.



Als zeevaartschoolleerling ben ik eens op een stormachtige zaterdagavond nieuwsgierig binnen gestapt. Er zaten een aantal oude mannen in donkere zeemanskleren met tabaksap om de mond van het pruimen, mij onderzoekend aan te kijken. Door het gaslicht waren hun gezichten wasbleek, net of ze verdronken waren. Het deed mij toen denken aan de 'Opwekking van Lazerus'. Het was toen 1949 en het eiland was nog geheel een samenleving van zeelieden en boeren met een paar toeristen in de zomer.

Dat ik niet de enige was die deze vreemde sfeer van het gebouw proefde, bleek wel uit

de stripverhalen van Kapitein Rob. In het verhaal 'Kapitein Rob en de Bosplaat' krijgt het 'Wakend Oog' ook een wat geheimzinnige functie.

Toen, als nieuwsgierige aankomend stuurmansleerling kon, ik niet bevroeden dat ik ruim 40 jaar later als gepensioneerd kapitein, weer te maken zou krijgen met dit 'Wakend Oog'.

Personeelsdonatiefonds nie

Per 1 januari 1994 gelden er nieuwe regels voor het Personeelsdonatiefonds. Om de aanvragen sneller en beter te kunnen verwerken en een ander budgettair beheersbaar te houden, is besloten alleen nog financiële bijdragen te verlenen en geen betaalde advertenties en geschenkartikelen meer beschikbaar te stellen.

De hoogte van de financiële bijdrage blijft ongewijzigd, te weten 250 gulden, 500



Op mijn eerste vergadering als voorzitter van de Watersport en Schippers vereniging van Terschelling, bleek deze vereniging, als eigenaar van het gebouw, de benodigde onderhoudskosten niet te kunnen opbrengen. Een gedeelte van de leden wilde dan ook het gebouw aan een particulier verkopen. Impulsief voelde ik dat dit niet moest gebeuren en schoot mij de zinsnede 'SHELL HELPT' in de gedachte. Ik deelde de vergadering mee dat ik Shell om een financiële steun zou vragen en kreeg toen meteen een aantal meesters. Hierdoor kwam spontaan een actie op gang kwam die uiteindelijk het gebouw voor de gemeenschap heeft



behouden. Van 'Shell' kregen wij een vorstelijke gift. Mijn probleem is nu alleen dat men vanaf dat moment op het eiland denkt dat bij alle soorten financiële steun die men voor verenigingen en zo nodig heeft, ik maar even met 'SHELL' hoeft te bellen.

Voor tweemaal vijf jaar is nu het 'Wakend Oog' verpacht als koffiehuis/wachtruimte



aan een oud leerling van Shell Tankers. De pacht is voldoende om komend groot onderhoud te kunnen betalen. Na deze periode kan de watersportvereniging opnieuw bekijken hoe ze het unieke gebouw wenst te gebruiken. Ik schreef uniek, want waarschijnlijk is het een van de oudste maritieme curiositeiten van West Europa.

Het houden van een goede uitkijk is voor

ons zeelieden uiterst belangrijk. Als leerling werd dat er bij ons in gestampt op zodanige wijze, dat later als eerste stuurman, ik mij altijd betrap voelde als de kapitein mij in de kaartenkamer aantrof. In het nabije en verre Oosten brengen vele zeelieden het 'Wakend Oog' aan op de voorzijde van hun vaartuig. Dit wellicht als ondersteuning van een goede uitkijk. Een soort van spirituele voorloper van de radar.

In ieder geval, 'Shell' nogmaals hartelijk dank!

Jolle de Jong
Gepensioneerd Gezagvoeder

neelsdonatiefonds uwe stijl

gulden of 1.000 gulden. De maximumbijdrage zal alleen nog worden toegekend aan verenigingen of instellingen die actief zijn op één van de gebieden die op dat moment ook binnen het algemene donatiebeleid van Shell Nederland prioriteit hebben.

Voor de komende periode zijn dat de sectoren Onderwijs (basis- en middelbaar onderwijs en studieverenigingen) en Maatschappelijk Welzijn (initiatieven voor ouderen, minder validen en allochtonen). Of een instelling/vereniging inderdaad tot een van de prioriteitsgebieden behoort, is volledig ter beoordeling van de sectie Donaties en Sponsoring.

Andere wijzigingen zijn dat een werknemer

nog maar één aanvraag per kalenderjaar kan indienen en dat de vereniging/instelling één keer per twee jaar (was twee keer per drie jaar) voor een bijdrage in aanmerking kan komen. Dit betekent dat in 1994 de instellingen/verenigingen aan bod kunnen komen die in 1993 geen bijdrage via het Personeelsdonatiefonds of het Gepensioneerdendonatiefonds hebben ontvangen en degenen die in 1993 alleen een pakket geschenkartikelen via deze fondsen hebben gekregen.

Met ingang van 1994 zullen de verenigingen/instellingen die van het fonds profiteren, bereid moeten zijn als tegenprestatie eenmalig een gratis advertentie in hun verenigingsblad, programmaboekje of ander drukwerk te

plaatsen. Bij afwezigheid hiervan kunnen zij ook het advertentiemateriaal als miniposter op hun mededelingenbord ophangen.

De nieuwe regels staan uitgebreid beschreven in een folder die U, samen met het nieuwe aanvraagformulier, kunt opvragen bij Ingrid Braun, SN-PAG/30 (tel.: 010 - 4696031) in Rotterdam of bij de PR-afdeling op de locaties van de deelnemende groepsmaatschappijen. De afdeling Donaties en Sponsoring hoopt op deze wijze in de komende jaren de vrijetijds-activiteiten van de medewerkers van de deelnemende groepsmaatschappijen te kunnen blijven ondersteunen.

Aan de ORde

Voor het eerst in de nieuw gekozen samenstelling ging de OR op retraits. Weer niet compleet helaas. Wegens de personeelstekorten in vooral de hogere rangen konden vier van de twaalf OR-leden niet worden afgelost. Uiteraard betreurde de OR dit zeer en heeft dit ook als zodanig aan de bestuurder meegedeeld. De jaarbijeenkomst is eigenlijk de enige gelegenheid waarbij de voltallige OR bij elkaar dient te zijn. Zeker voor de nieuwe, maar ook voor de herkozen leden, is het belangrijk dat men collega's leert kennen.

Het stukje scholing telt natuurlijk ook mee. Onder leiding van onze vaste begeleider (hij deed dit al voor de negende keer) Fons Everaard van Opleidings- en Conferentiecentrum Reliëf werd gewerkt aan het omgaan met de Wet op de Ondernemingsraden, het omgaan met adviesaanvragen en vergadertechniek. Hiervoor werden voorbeelden aangedragen, die met de WOR bij de hand, moesten worden opgelost. Dit is lang niet altijd even makkelijk, maar wel leerzaam. Op deze manier wordt het best en snelst inzicht verkregen hoe de Wet op de Ondernemingsraden in elkaar zit en wat de rechten en plichten van een OR zijn.

Naast deze scholing waren er nog een aantal andere onderwerpen waar de OR zich mee bezig hield. Een heel belangrijke was de behandeling van een reglementswijziging. Noodzakelijk geworden door verandering van een aantal erin genoemde data en door een voorstel tot verandering van de werkwijze van de OR. Tot nu toe had onze OR een zestal commissies, waarvan drie vaste en drie voorbereidingscommissies.

Tijdens een langdurige interne verkiezing werden deze commissies gekozen. In praktijk werd echter het commissiewerk meestal gedaan door de thuiszittende leden,

of ze nu wel of niet in de commissie zaten. Waarvoor dan zo'n verkiezingsprocedure. Het voorstel was dan ook om maar één commissie te kiezen, de CDA (Commissie Dagelijkse Aangelegenheden) en indien nodig met ad-hoc commissies te werken.

Op advies van onze begeleider werd dat laatste echter niet gedaan. Procedureel is het makkelijker om een OR- (werk)vergadering bijeen te roepen, dan een ad-hoc commissie. Aldus werd besloten. Vooruitlopend op de invoering van het gewijzigde reglement werd dan ook maar die ene commissie gekozen, de CDA, bestaande uit de voorzitter en secretaris van de OR en twee OR-leden, die voor de periode tot de volgende vergadering beschikbaar zijn. Deze CDA gaat dus het voorbereidende werk doen, maar indien nodig kan een extra OR-vergadering bijeen worden geroepen. Er is nu elke maand een OR/OV- of een CDA-vergadering.

Een jaarlijks terugkerend onderwerp tijdens de retraits is de managementpresentatie. Deze was anders opgezet dan bij vorige gelegenheden. Bestuurder Joop Elias gaf eerst een samenvatting van de voortgang van de reorganisatie vanaf het begin tot nu. Daarna vervolgde hij met de visie over de

toekomst van STBV. In het kort komt het er op neer, dat er goede carrièremogelijkheden zijn voor goed opgeleide Nederlandse officieren binnen SIS. Onze begeleider zou later zeggen, dat dit de eerste keer was in al de jaren dat hij met onze OR werkte, dat er zulke positieve vooruitzichten werden gegeven.

In het tweede deel van de bijeenkomst met het management was gekozen voor een discussie over wat er leeft onder de medewerkers en wat we daar eventueel aan kunnen doen. Daarom was Wim Dufourné hierbij aanwezig op verzoek van de OR. Voor dit gebeuren waren punten aangeleverd door OR-leden, maar ook door andere STBV-medewerkers. Deze waren samengevat en tevoren aan het management overhandigd, zodat zij zich konden voorbereiden.

Ook de OR had tijdens de jaarbijeenkomst voorbereidend werk gedaan, zodat het een goede uitwisseling van standpunten werd. Deze benadering werd door beide partijen als positief en nuttig ervaren, zodat het waarschijnlijk een vervolg krijgt in de toekomst. De belangrijkste punten, die aan de orde kwamen:

De reorganisatie

Over dit onderwerp zijn nogal wat vragen gesteld. Hier volgt een korte samenvatting van de antwoorden:

- Het wordt in de toekomst niet uitgesloten, maar op korte termijn wordt er niet met internationaal gemengde officieren gevaren.
- Het aantal door STBV te bemannen schepen hangt af van het aantal bemanningen dat we kunnen leveren. Dus het personeelsbestand wordt vertaald in schepen. Ons wervingstarget voor 1994 blijft hetzelfde als in 1993 namelijk 30 Marofs. Ook zullen er gas en stoomcursussen gegeven worden, zodat we in de toekomst LNG- schepen kunnen bemannen.
- De onrust om 'ondergesneeuwd' te raken door Engelsen is niet terecht, zolang we voldoende goede mensen kunnen leveren.
- Verschillen in regelingen tussen de verschillende nationaliteiten zullen er altijd blijven. Maar dat hoeft geen probleem te zijn. Het is zelfs vrij normaal binnen de multinationale structuur van Shell.

De (te) lange dienstperioden in samenhang met hoge werkdruk

Dit is nog steeds een gevolg van personeelstekort in vooral de topangen. Dit leidt tot soms niet gewenste hoge verantwoording van jonge MO'ers en kan in individuele gevallen nadelig zijn voor de gezondheid. Als mogelijke oplossingen werden aangedragen het tijdelijk in dienst nemen van extra personeel (uitzendkrachten, pas gepensioneerd, personeel van andere rederijen) of het met dispensatie laten varen van beloftevolle MO2- en als MO1. Verder hoopt het management dat er ruimte komt, als er



V.l.n.r.: Willem Pols, Jan van Overbeek, Jan Verheul, Nico van der Palen, Bart Broekhuijsen, Fred Boot, Fons Everaard en Hans Orië. Niet op de foto staan: Henne Hennis, Dolf Mittelmeijer, Chris Sliker, Jaap van Triet (ziek) en Jan Herman van Zanden.



Jan Verheul, Fons Everaard, Joop Elias en Wim Dufourné.

enkele schepen uit het vlootbestand verdwijnen. Ook het inzetten van IJO's kan Nederlandse officieren vrijmaken.

Communicatie met kantoor

Er blijkt nogal eens irritatie te ontstaan ten

gevolge van telex-wisselingen tussen schip en kantoor. Om dit te vermijden is het misschien een goede suggestie meer de telefoon te nemen. Men kan dan meteen antwoord geven en de toonzetting wordt anders en misschien beter begrepen.

Onervarenheid MO'ers

Dit wordt als een groot probleem gezien. Zeker een MO4 moet een behoorlijke tijd boven de sterkte meevaren alvorens hij zelfstandig gaat meedraaien, maar dat geldt in mindere mate ook voor hogere MO'ers, die van een andere rederij komen. Verschervend aflossen van ervaren MO'ers voorkomt verdwijning van ervaring/kennis aan boord.

Men vindt STBV een 'papieren' maatschappij worden

De blauwe boeken met procedures etc. stoten af. Dit is ook een moeilijk punt. Men beschouwt het kwaliteit-gebeuren teveel als bureaucratisch en dat is niet nodig. Het zal echter nog een hele omschakeling vergen, voordat kwaliteit een 'normale' zaak is.

Uiteraard heeft de OR zich beziggehouden met het opstellen van het Werkplan 1994. Het is voornamelijk gebaseerd op de bevindingen, die uit de discussie met het management naar voren kwamen, zoals het toezien op de ontwikkelingen rond de reorganisatie, werkdrukvermindering, er aan meewerken dat aan procedures kan worden voldaan, het bevorderen van vertrouwen/begrip tussen wal en vloot en het invoeren van een betere en actualere berichtgeving naar de achterban.

O VERSLAG

Verslag van de OR/OV-vergaderingen van 26 en 29 november 1993.

Overleg werd gevoerd met J.A.M. Elias (DF) en R. Wijmer (DFP/2). Aanwezig was ook commissaris E. v. Mourik Broekman. De notulering was in handen van Jeanne Dumoulin.

Aanwezig waren:

Groep A

F.A.J. Boot
B.E. Broekhuijsen
N.J.C.M. van der Palen
W.D. Pols
A.J. Verheul

Agendapunten waren naast de vaste punten (mededelingen bestuurder, HSEQ en STBV-organisatie) onder andere uitslag interne verkiezingen OR, presentatie werkplan OR 1994, vaststelling raamagenda/vergaderschema 1994, doelstellingen STBV 1994 en kwartaalrapportage management Q3/93.

Mededelingen bestuurder

- Op 28 november is de 'Halia' te Singapore omgevlagd. Het proces voor het omvlaggen van de 'Hastula' is begonnen en men hoopt dat een en ander in drie weken zal zijn afgerond.
- Tien van onze officieren hebben de stoomcursus met goed gevolg doorlopen; de cijfers waren goed. De

volgende cursus zal in februari 1994 plaatsvinden en zal een week korter duren.

- De 'Sidelia' heeft in Gothenburg bezoek gehad van mensen van de Zweedse vakbond vanwege het ontbreken van Blue Certificates. Na een gesprek met de gezagvoerder zijn ze, zonder verdere actie te ondernemen, tevreden van boord gegaan. De besprekingen met de FWZ hierover duren voort. De bonden concentreren zich op de gages van de Indonesiërs. Verhogen van die gages zou STBV jaarlijks US\$ 1,5 miljoen meer kosten. Het voorstel van STBV is om dat voor de officieren in vier stappen te doen. De gezellen komen vooralsnog niet voor een verhoging in aanmerking. De bestuurder meldt dat er nog altijd de mogelijkheid bestaat de Liberiaanse schepen om te vlaggen naar Isle of Man met alle gevolgen van dien voor de Nederlandse opvarenden. Binnenkort zal binnen de KVNR een bestuursvergadering plaatsvinden waarin moet worden bewerkstelligd dat alle reders één standpunt innemen, zodat ze niet tegenover elkaar worden uitgespeeld.
- Twee 'E'-schepen zijn op de markt gebracht voor verkoop. We willen ze voor 31 december hebben verkocht en overgedragen. Er zijn zeven gegadigden.
- Naar aanleiding van uitkomsten van de SMT-cursus gaan we een werkgroep vormen die gaat onderzoeken waarom procedures aan boord niet worden opgevolgd. De OR-voorzitter wordt uitgenodigd hiervan als secretaris te fungeren.

Groep B

J.H.A.J. Orié

Groep C

J. van Overbeek

- De profielschets voor de volledig geïntegreerde Marof is gereed. Het voorstel houdt in dat de student in het vierde jaar geen keuze meer heeft tussen de nautische of technische discipline. Na bespreking in de KVNR en met de scholen zal het aan DGSM worden voorgelegd.
- Binnen de Groep worden berichten verstuurd via MDSCS. Dit wordt binnenkort verandert in SIMIS. Ook voor communicatie naar de schepen zal STBV van dit systeem gebruik gaan maken. Van deze overgang zal men aan boord niets merken, al kan tijdens de overgangsfase aan de schepen gevraagd worden om te communiceren buiten Marinet om.

Mededelingen voorzitter OR

- De behandeling adviesaanvraag voorgenomen verkoop 'Niso' kon nu formeel worden afgehandeld, omdat eerder het quorum niet aanwezig was. Maar door de verkoop van de 'Naticina' was er ook geen urgentie aanwezig. De OR bracht een positief advies uit en kon akkoord gaan met de verkoop. Of het voor de sloep of voor floating storage aan Shell Gibraltar is, is nog niet zeker. Beide mogelijkheden werden in het advies mogelijk gemaakt.
- Formele afhandeling van een verzoek om de 'korting' op pensioenen bij nog enige gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen met een bevroren gage recht te trekken. Door de bestuurder werden enkele redenen aangevoerd om het verzoek niet in te willigen: Het is onjuist tegenover de mensen die onder deze regeling met pensioen zijn gegaan, het is een grote extra uitgave voor maar een klein deel van het personeel, de financiële middelen ontbreken hiervoor en voor de betrokkenen is het verschil niet groot meer. Deze argumenten acht de OR redelijk, zodat werd besloten mee te gaan met de bestuurder in het niet inwilligen van het verzoek.

Presentatie Werkplan OR 1994

De tijdens de jaarbijeenkomst geformuleerde tekst werd op papier gezet en goedgekeurd. Door middel van een slide werd het geheel door Bart Broekhuijsen tijdens de OV-vergadering gepresenteerd en waar nodig verduidelijkt.

De 'Cardissa'



Vaststelling Raamagenda en vergaderschema 1994

De reeds in een eerder stadium behandelde concepten van de Raamagenda 1994 en het OR-vergaderschema 1994 worden goedgekeurd. Het was niet nodig om naar aanleiding van de jaarbijeenkomst wijzigingen of aanvullingen te doen.

Reacties op de management presentatie

Een eerste algemene reactie op deze presentatie met de daarop volgende discussie met het management tijdens de jaarbijeenkomst was duidelijk positief. De presentatie over de toekomst van STBV was verhelderend. Voor opname in de notulen werd van enige punten nog een verduidelijking gevraagd namelijk over het aantal schepen en de bemanning daarvan. Als antwoord hierop het volgende:

- SIS heeft een contract getekend voor vijf VLCC's die geleverd zullen worden in 1995. Er is een optie voor nog eens vijf, maar niet noodzakelijk van dezelfde werf of via dezelfde constructie.
- In Frankrijk zijn vijf LNG-schepen in aanbouw waarvan de levering in 1994 begint. Er is een optie voor een zesde.
- Shell is betrokken bij een LNG-project in Oman. Hiervoor zijn naar verwachting zes LNG-schepen nodig die in 1998 in de vaart komen. Naar verwachting gaat SIS deze schepen managen.
- Met betrekking tot het bemannen van gasschepen door STBV: eind 1994 kunnen we 1 gastanker bemannen, in 1995 twee en drie in 1996.

Omdat deze vorm van management-presentatie zo positief is ontvangen wordt voorgesteld, dit volgend jaar eveneens op deze manier te doen.

Doelstellingen STBV 1994

Het motto is 'Verandering biedt nieuwe mogelijkheden'.

In het verleden is altijd gesproken over kosten en verlies. De verwachtingen voor de vrachttarieven zijn niet rooskleurig en er zijn nog geen tekenen dat dit zal veranderen. Daarom zal het kostenaspect ook in de toekomst belangrijk blijven. De budgetmiddelen aan boord worden goed bewaakt en we moeten er met zijn allen aan werken, dat dat zo blijft.

STBV-organisatie/herstructurering

Hierover valt het volgende te melden:

- Alle mensen die een functie in Londen aangeboden hebben gekregen hebben

hun loan-assignment letter ontvangen. De assignment gaat in op 5 januari 1994. Alle uitstaande vragen zijn inmiddels beantwoordt en er zijn afspraken gemaakt voor de house-hunting trips.

- Het outplacement proces is gestart en de eerste oriëntatiegesprekken hebben plaatsgevonden. Op dit moment zijn drie personen in de oriëntatie-fase. Als zij kiezen voor outplacement, gaat het per 1 december 1993 van start.
- Manning agreements: Er komen drie agreements met SIS. Een charterers agreement tussen STBV en SIS voor de eigendomsschepen van STBV, een manning agreement tussen STBV en SIS (wij voorzien schepen van bemanningen) en een agreement waarin SIS verzocht wordt de operaties te doen voor de 'Cardissa' en de 'Shelltrans'. Alle drie de contracten zijn nog in conceptvorm.

HSEQ

De cijfers zijn niet zo goed. We hebben 3 LTI's en de target voor 1993 was 2. Wat betreft de TRC's zitten we precies op het target. De rapportage van 'near-misses' loopt beter dan vorig jaar, maar het kan altijd beter. Deze rapportage is belangrijk. Op de vraag waar in de toekomst het HSEQ-beleid wordt gemaakt antwoordde de bestuurder dat het in de bedoeling ligt om tot n HSE-manual te komen voor de hele vloot. De veiligheidsofficieren rapporteren naar één persoon in Londen. De rapportages zullen waarschijnlijk gelijk blijven, maar daarover komt nog nader bericht.

Gevraagd werd of het mogelijk is als MO een NC te rapporteren buiten het SMT om. De bestuurder benadrukte nadrukkelijk dat dit niet mogelijk is. Een NC is een afwijking van de procedures en hierover beslist alleen de gezagvoerder. De gebruikelijke weg is dat de voorzitter van de HSEQ-werkgroep rapporteert in de SMT-vergadering. Vervolgens kwam de vraag of het functioneren van de HSEQ werkgroepen aan boord ooit is geëvalueerd. Hierop antwoordt de bestuurder dat ze ruim een jaar draaien en dat er nog niet concreet is geëvalueerd. Een mogelijkheid hiertoe is via de beoordelingsrapporten. Als zulke rapporten aanleiding geven om met medewerkers te praten dan zal dat gebeuren. Op kantoor was voorheen elke zes weken een HSEQ-vergadering, nu is er wekelijks in de Management Team vergadering een vast agendapunt HSEQ.

Kwartaalrapportage management Q3/93

Op de rapportage als zodanig had de OR geen vragen of opmerkingen. Wel maakte de raad een kanttekening. De strekking van de rapportage zou positiever kunnen, zodat positieve punten daarin ook als zodanig worden opgepakt. De presentatie tijdens de jaarbijeenkomst kwam duidelijk wel positief over, getuige de opmerking van onze begeleider. Op deze manier zou dan ook de schriftelijke rapportage moeten zijn. De bestuurder benadrukte nogmaals dat iedereen die twijfels heeft bij het management terecht kan voor verduidelijking.



feest op de zaria

Op een zwoele tropische zaterdagavond, net na passage Singapore, was het dan zover. Een afscheidsfeest voor zowel kapitein Venendaal als meester Muis, die beide na de volgende haven met pensioen zouden gaan.

Het achterdek was met vereende krachten omgetoverd in een ware feesthal, met vlaggen en sfeervolle verlichting. De toch al uitstekende civiele dienst had onder

leiding van Maman nog eens extra z'n best gedaan en het resultaat, een fantastische rijsttafel, was er dan ook naar. Verder was er een keur aan al dan niet alcoholische drankjes beschikbaar, dus met de inwendige mens zat het wel goed. Namens de bemanning bood bootsman Tawakid beide echtparen een fraai kado aan, na een mooie toespraak van kok Abdul. De officieren moesten zich beperken tot de belofte dat een verlofganger het ingezamelde geld voor het bestemde doel zou gebruiken. Bij gebrek aan bloemen werd aan de dames nog een non-professionele fruitschaal aangeboden en na een dankwoord van de

kapitein was het officiële deel ten einde. Zoniet het feest, want tot in de late uurtjes bleef het zeer gezellig onder leiding van het ingehuurde Tilburgse 'Van der Brink entertainment'. Eén en ander werd professioneel gefilmd en gefotografeerd door de beide MO'ers in spe. Bij dit verhaal kunt U een bewijs hiervan aanschouwen. Beide dames lieten zien uitstekend op de dansvloer uit de voeten te kunnen, zonder dat we hiermee de heren tekort willen doen, uiteraard. Ook voor enkele, al dan niet authentieke Javaanse dansen, bewees de dansvloer goede diensten. Onder het zingen van een iets aangepast Sinterklaasliedje werden kapitein Venendaal en zijn vrouw uitgeleide gedaan, waarna het feest onder het motto 'Een mens is niet van steen, we nemen er nog één' in alle rust nog even doorging. Rest ons nog de echtparen Muis en Venendaal te bedanken voor een gezellige reis en welgemeend een heel goed pensioen toe te wensen.

Bemanning Zaria

Dank

Langs deze helaas onpersoonlijke weg, wilde ik een ieder toch hartelijk danken voor hun bijdrage aan de afscheidskado's, die ik aan boord van de 'Sidelia' mocht ontvangen. De klok heeft een speciaal plaatsje in huis gekregen. Mijn vrouw was compleet verrast door het prachtige bloemstuk, dat thuis werd afgeleverd. Ook van haar kant heel veel dank. Wij wensen iedereen al het goede toe voor de toekomst en wie weet tot ziens.

Paul en Nank Ankerman

nieuwe gezichten bij stbv

Jan-Hendrik Ruiters
23 jaar
ex Vlissingen



'Hallo, ik ben Jan Ruiters. Ik kom uit Oldenzaal waar ik de MAVO en de HAVO heb doorlopen. Daarna ben ik naar het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen gegaan. Hier heb ik mijn diploma Maritiem Officier gehaald, met als hoofdrichting Werktuigkunde. Mijn stage heb ik bij rederij Vroon te Breskens doorbracht. Hier heb ik enige tijd op een produkten tanker gevaren. Daar dit mij uitstekend beviel verwacht ik ook bij Shell met plezier te varen. Mijn hobby's zijn motorrijden, wielrennen en 's winters schaatsen.'

J.H. Ruiters
MO4
ms 'Zafra'

Manon van Slogteren
34 jaar
ex STBV



'Drie keer is scheepsrecht'. Voor een aantal werknemers bij Shell Tankers geen nieuw gezicht, wel een nieuwe functie. Ik ben Manon van Slogteren en mijn eerste functie in 1982 bij STBV was stewardess. Na in 1987 de benodigde diploma's voor proces operator VAPRO A+B te hebben behaald, werd ik als eerste vrouw in de continu dienst bij Shell Nederland Raffinaderij te Pernis aangesteld. Na een aantal jaren aan de wal, besloot ik weer naar zee te gaan, dit keer met zeevaarddiploma's. Zowel de opleiding SKA in 1990 als MA in 1992 heb ik in Rotterdam gevolgd.'

M.S. van Slogteren
3e Stuurman
ms 'Zaria'

Charlotte Insinger
28 jaar
ex Shell
Pensioenfonds



'Mijn naam is Charlotte Insinger, ben 28 jaar en sinds 1 jaar getrouwd. Sedert 20 december ben ik werkzaam bij STBV als Head Finance. Na mijn rechtenstudie in Leiden ben ik in 1989 bij Shell Verkoop begonnen op de afdeling management informatie. Twee jaar later werd ik overgeplaatst naar het Pensioenfonds in Rijswijk. Van pensioenen naar schepen is een grote overstap en ik hoop dat ik bij Shell Tankers een nuttige bijdrage kan leveren. Vooral hoop ik veel vlotmensen op kantoor te ontmoeten, zodat ik ook wat meer hoor over het leven aan boord. Over mijn hobby's kan ik nog zeggen dat ik graag naar muziek luister, een boek lees en hockey en tennis speel.'

C.M. Insinger
DFF
STBV

situatie aan boord 30.01.1994

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J. Verheul
 Hwtk.: J.L. de Bondt
 MO1: H. van Weenen
 MO2: W.M. de Bruyn, H.J.A.
 Stoop, J.W. Gepkens
 MO3: R.C.R. Oldenburger, F. van den Berg, R.C.F. Straver
 MO4: C. Noordhoek
 SST: J.P.W. Dallmeyer, W.H. Klein
 Hovo: C.F. van der Ende
 StagMO: M.C.T. Ravesteijn
 CPO: Jamil Erang
 PO: Cece Suganda
 G1S: Rudolf H.J. Lapien, Ibrahim Cachtiar
 G2S: Maruji, Agus Naftali
 ASTD: Masiran
 2NDC: D. Abdu

ms 'Entalina'

Gezagv.: C.B. Slieker
 Hwtk.: E.S. Petrusma
 2e Wtk.: B.K. Frans
 MO1: J.P.J.G. IJzerman
 StagMO: M.A. Brunet de Rochebrune, R.W. Verhulst, R.J. de Vries
 IJE: A.L.J. Sandehang
 Off2: B.E. Priyatno
 Off3: J.L. Takaria, S.A. Sungkowo
 Eng3: J. Edward
 Eng4: E. Sardjono Eko
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: F.X. Djoko Nursjamad, Eddy Nurhati
 G1S: Muyoto, Achmad Dasuki, Ismail
 G2S: Sugiarto, Abdullah B. Moh. Arif, J. Yosepanus, Bin Sarmadi Suhairi
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 JSJC: Andi Jamaludin
 CICA: Abdul Rodjak Moh Ili
 2NDC: Hasjardi

ms 'Erinna'

Gezagv.: G.L.A. Martens
 1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
 Wnd. Hwtk.: J.J.F. Govers
 2e Wtk.: I.J. Albrechts
 Off2: O. Pratondo
 Off3: Irfan Ahmad
 Eng3: Nursodik
 Eng4: A.S. Lasimoen
 IJD: Irfan Ahmad
 IRO: H. Anwar
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Sudjiman, Sulaiman
 G1S: Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin Muhammad, P. Simanjutak
 G2S: Achmad, Achmad Fadjeri, Wari, Hosen Sani
 ASTD: Budiyo
 JSJC: Bahari Madruisdi
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Erodona'

Gezagv.: T.H. Tromp
 1e Stm.: F. van Bommel
 Hwtk.: J.P. Kalkman
 2e Wtk.: H.J. Lammertink
 MO3: W. Pleyzier
 StagHO: C. Boldizsar, J.D. Boomsma, J.J. Rem
 Off3: B.H. Purwanto
 Eng3: A. Sukarsan
 Eng4: c. Ganur
 IJD: J. Surjana
 CPO: Amos Radjah

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

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

PO: Mohamad Sibli, Nurkalam
 G1S: Muh Irwan, Achmad Husin, Panut, Komarudin
 G2S: Mardas Bin Jamsir, Nurdin Abu, J.D. Loppies
 ASTD: O. Juhari
 JSCJ: Muhamad Rodji
 CICA: Suparman

ms 'Etrema'

Gezagv.: F. de Vries
 Hwtk.: D. Westdorp
 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
 MO1: A.L.M. Nagelkerke
 MO4: J.F. Schraa
 IJD: Sabar Manahan
 IRO: Machfud
 Eng4: Masinambow
 CPO: Max Ch. Ferdinandus
 PO: Suhardi
 G1S: Sugandi, Rachman, Muhammad Said, Suhandi Andi
 G2S: A. Siradjudin, Sutomo, I. Bouty
 ASTD: Husein
 JSJG: Mahsus
 CICA: Tony Sugihartono
 2NDC: Sidik

ms 'Halia'

Gezagv.: M. Buth
 1e Stm.: L.A.H. Vader
 Hwtk.: A.J.A. de Groot
 MO2: S. van der Zee
 MO3: R. Corba, M. van Vlierden, F. Kruythoff
 ST: N.H. van der Geugten
 SST: E.R. van Engel
 StagMO: J.H. Bruil
 StagHO: A.C. Mulder, S.A. Agema
 CPO: Rustam Zen
 PO: Idit Irianto
 G1S: Max Donald Hosang
 G2S: Dedi Bukhori, Mohamad Sukran, Jakfar, Gondo Gulton, Suparjo
 ASTD: O. Harun
 CICA: Koesman
 2NDC: Musairin

ms 'Hastula'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
 1e Stm.: B. Crum
 Hwtk.: H. Japin
 MO2: T. Troost
 MO3: J.C. Geuze, G.J.F. Damen
 MO4: W.D. van Amersfoort, N. Labrijn
 ST: J.H. Winands
 StagMO: J. Gelders
 StagHO: J.A. Spans, P.A. van der Wal
 CPO: J.R. Pattileuw
 PO: Paniran
 G1S: M. Ali Tanete, M.J. Sitepu
 G2S: Solihin, Amri Bin Muyono, Solihin Bin Djuki, OjanDarmawan
 ASTD: Suharto
 CICA: Tjasmito
 2NDC: Eli Ahmad

ms 'Niso'

Gezagv.: R. Dijkstra
 1e Stm.: W. Holwerda
 Hwtk.: E. Dallinga
 2e Wtk.: G.J. Harlaar
 3e Wtk.: K. Elshout
 MO2: M. van der Woud
 MO3: H. de Bruin, P. Frederiks
 ST: R. Mammen, R.B.F. Stroet, G.H. de Visser
 StagHO: O.E. Bijstra, M.D. van Putten, H. Visser
 CPO: Abdul Rasjid
 PO: Hasoloan Siregar, Muh Djupri Rachman
 G1S: Rukning B. Abuhusen, Henky B. Pangaila, SyamsulBachri
 G2S: E. Sukirman, Kasim Bin Mohamad, Moch. Syaifullah, Suraki Bin Imran
 ASTD: Abu Umar
 JSJC: Santoso Bin Sanusi
 CICA: Dominques Mustamu
 2NDC: Umar Bin Maun

ms 'Sericata'

Gezagv.: W. Hoogendijk
 1e Stm.: H.J. Otte
 Hwtk.: B.E. Broekhuijsen
 MO2: J.F. van Dijk, D.J. Gijsbers
 MO3: H.J.G. Reurslag
 MO4: W. van der Laan
 StagHO: T. Collignon, F. Jager, M.A. Reyhoudt
 ST: J.M. van Hoeven
 SST: G. Struik
 Hovo: H. Otter
 CPO: Nicolas Walukow
 PO: Sutrisman
 G1S: Herman Lumohing, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: O. Arif, Djaelani
 ASTD: Hary Kurnia Djaya
 2NDC: T. Kusnadi

Wnd. Gezagv.: H. Ammerlaan
 Wnd. Hwtk.: J.H. Burger
 3e Wtk.: R.F. van Loon
 MO2: G.H. Reitsema
 MO3: E. Huisman, W.D. Pols, B.M. Toemen-Visser
 MO4: H.T.M. Nieuwmeijer
 StagHO: F.C. Bos
 CPO: Moh Sjamsudin
 PO: Kamal Adyaprana
 G1S: O. Sukkur, M. Bin Muridi, Umar, Mohamad Mahfud
 G2S: Slamet Thohir, Imu Bin Satimin
 ASTD: Umar Bin Salian
 CICA: Oman Rochman
 2NDC: Aksan Busri

ms 'Sidelia'

Gezagv.: C.J. Clarisse
 1e Stm.: A. Breevaart
 Hwtk.: M.F. Koens
 3e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen

4e Wtk.: E.P. Alves
 MO2: A. Blok
 MO3: A. Slot
 MO4: C. van der Molen
 StagMO: H.R.W. van Kempen
 CPO: Naim Bin Dulasik
 PO: Sudjadi Rahardjo, Syaful Anwar
 G1S: Sur'an Gozali, Lalal Suparno, Munir
 G2S: Nandang Ansori, Achmad Taufik, Mar'i, O. Nahhu
 ASTD: W. Tjuandy
 JSJC: Mulyono
 2NDC: Musali
 CICA: Syahrudin Ujang

ms 'Solaris'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
 1e Stm.: J.S. de Vos
 Hwtk.: M. Schmidt
 MO1: J.C. van Koten
 MO3: J.E. Toxopeus, J.W. Voortman
 MO4: E.W. de Jong
 StagHO: E.J. Koenz, T. Stammes
 SST: E.L. Boldewijn
 ST: E. Kuitens
 Hovo: L.H. Thibaudier
 CPO: Chaniago F. Aromande
 PO: Eddy Subardi
 G1S: Mat Nawi Bin Monai, Husni Thamrin
 G2S: Sudarmono, Faisal Muchtar, Bachrol Bin Supayah, Mansur, Misdi Bin Juki
 ASTD: Tubagus Moh Isa
 2NDC: P. Bin Abdul Rokib

ms 'Spectrum'

Wnd. Gezagv.: R.A. de Boer
 1e Stm.: A.L.M. van Dun
 Hwtk.: J. Kruysse
 MO2: J.K. de Boer, A. Eijgenraam, P. Kees
 MO3: J.D. Kampinga
 MO4: L.M. Anento Glim
 StagHO: J.J.E. Blaak, M. Broekhuizen, H. Schuurman
 SST: F. Oostdijk
 ST: J.P. de Landes
 Hovo: H.W.J. van Haarst
 Off2: M.T. Laisa
 CPO: Mat Tohir
 PO: Suhandan Warjo
 G1S: Dukak, Djaelani
 G2S: Abdul Hadi, Abdur Rohim
 ASTD: M. Ripin
 2NDC: Dadang Ruslan

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: R. Agema
 Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
 MO1: P.J.B. de Jong, P. Molendijk
 MO3: J. Brands, L.J. Salomons
 MO4: D. de Rijk, L.H. van Dijk
 ST: C.H. Roozendaal, R.G. van den Brink
 StagHO: H.C.M. van Kessel, C.I. Muijlwijk

Hovo: A.P. Maat
CPO: Monafi
PO: Wawan Herawan
G1S: Makrop, Masji
G2S: Sahid, A.J. Kohar
ASTD: Safer Bin Hadarun
2NDC: Sahri Bin Sa'i

ms 'Stellata'

Gezagnv.: W.A. Mostert
1e Stm.: F.J. Kronenberg
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO2: M.P. Vogels
MO3: E.J. Driehuizen, G.H. Bosker
MO4: G.J. Hellinga
StagHO: J. Ferwerda, G.W.D. Winkel
StagMO: P.R. van Maaren
ST: A.A.O. Schenk
SST: M.J.W.A. Schuurs
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Zulani Adjeri
PO: J. Ben Pattilima
G1S: Mohamad Tupu, Moch. Ali
G2S: Moch. Ismail, Tarjudin
ASTD: Budiman
2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Sunetta'

Wnd. Gezagnv.: H. Sieders
1e Stm.: E.M.M. van den Bosch
2e Stm.: A. Jawook
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: H. Brand
3e Wtk.: M.J.E. van den Broek
Eng4: Pangemanan
IJE: Suwarman, Johny Uruilal, Najemis, Panggabean Hilton
CPO: Erens Robat Wowor
PO: G. Gozali, M. Bin Matroyal
G1S: Amir Hanif, Achmad Danari, Robby Obtom Podung, Mail Bin Toyib
G2S: Saruly, Yac. Faut Ngil Janan, Sarupi
ASTD: Warno S.
JSCJ: Eddy Djunaedi
CICA: Moh Idrus Sopandi
2NDC: Sukiman

ms 'Zafra'

Gezagnv.: A. van Leeuwen
Hwtk.: E. Aanen
MO1: R.L.H. Mooring
MO2: J. Minnaard, M.J. Oosterkamp
MO3: A. Gabriël
MO4: J.H. Ruitier
SST: F.J. Trijselaar
ST: M.A.J. Veen

StagHO: A. Visser, B.W.L. van der Mee
IRO: K.B. Nunardja
CPO: Mahmud
PO: Andrias An Data
G1S: Kuswara, M. Hosen
G2S: Safer Bin Marsan, Rafdianto
ASTD: Tiwar
CICA: M. Sardi
2NDC: O. Djafri

ms 'Zaria'

Gezagnv.: L.A. Veer
1e Stm.: R. Hendriks
3e Stm.: M.S. van Slogteren
Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO2: P. Bandringa, H. van den Elsaker
MO3: R.J. Blonk
ST: R. van Buuren, A. van der Windt
StagHO: R.J. Boers, E. Kooren
IRO: S. Rizal
CPO: Tawakid
PO: Abdul Rachman
G1S: Asdi Bin Asmat, Abdul Halil
G2S: Mohamad Amin, Mujakir
ASTD: Taufic Nafi
CICA: Maman Suparman
2NDC: Abdul Razak

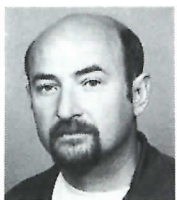
Uit dienst

1e Stm.: D. M. Alderlieste
Gezagnv.: A. H. van Haaften

Onze vlootjubilaris



W.C. Kapper
 Hoofdvoeding
 35 jaar op 26.03.94



F.J. Trijselaar
 Scheepstechnicus
 30 jaar op 26.03.94

Afscheid gepensioneerden



V.l.n.r. de echtparen Van Druten, Muis, Groendijk, De Goede, Baard en De Groot.

Op 17 december jl. nam Shell Tankers BV afscheid van de gezagvoerders Van Druten, Groendijk en Baard en tevens van de hoofdwerktuigkundigen Muis, De Goede en De Groot. Directeur Joop Elias, bedankte een ieder persoonlijk voor de geleverde prestaties en memoreerde daarbij de meest in het oogspringende karaktertrekken van de betrokkene. Uiteraard werden de echtgenotes van de gepensioneerden eveneens uitvoerig bedankt voor hun steun en inzet. De avond werd afgesloten met een diner in restaurant 'La Bourgogne'.



W. Holwerda
 1e Stuurman
 25 jaar op 03.04.94



F. van Bommel
 1e Stuurman
 25 jaar op 04.04.94



W. van der Laan
 MO4

Walpersonalia

Onze waljubilaris



Joop van de Kreeke
 DFM/22
 25 jaar op 01.04.94

Geboren

Jelle Arjen, zoon van MO2 J.W. Gepkens en mevrouw T. Gepkens-Jansma
Riekelt, zoon van MO3 J. Brands en mevrouw F.M. Brands

Over naar Groep buiten Nederland

J.W. van Duuren (SISL)
 J.H. ten Katen (SISL)
 F.C. Koens (SISL)
 H.J. Lenstra (SISL)
 J.C. Molenaar (SISL)
 E.C. Paardekooper (SISL)
 T. Scholte (SISL)
 L.P.A. de Winter (SISL)
 A.G.J. de Wit (SISL)
 A.C.M. Zijlmans (SISL)

Met pensioen

Hwtk.: J.A. de Groot
Hwtk.: W. Muis
Gezagnv.: N. Venendaal

Nieuw in dienst



R. Corba
 MO3

Met pensioen

A. de Rijcke (DFF)
 C. Oppelaar (DFM/1)
 F.A. Voogt (DFM/23)

In Memoriam

Op 11 september 1993 is op 86 jarige leeftijd overleden de heer **W. Buninga**, oud-gezagvoerder. De heer Buninga verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1960 na 25 dienstjaren.

Op 1 november 1993 is op 81 jarige leeftijd overleden de heer **P.C. van de Dood**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van de Dood verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 26 dienstjaren.

Op 20 november 1993 is op 75 jarige leeftijd overleden de heer **A. van Bokkum**, oud-walemployeee. De heer Van Bokkum verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1973 na 40 dienstjaren.

Op 28 december 1993 is op 84 jarige leeftijd overleden de heer **J.C.M. Schuller tot Peursum**, oud-walemployeee. De heer Schuller tot Peursum verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1969 na 40 dienstjaren.

Op 3 januari 1994 is op 92 jarige leeftijd overleden de heer **W. van Klink**, oud-gezagvoerder. De heer Van Klink verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1952 na 27 dienstjaren.

Drie maanden Zuidchinese Zee.



Twee maanden Zandvoort aan Zee.



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

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

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

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

Opleiding: _____

Leeftijd: _____

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

KOM BIJ SHELL TANKERS WERKEN ALS JE VAN VRIJE TIJD HOUDT

