

SCHIP & KA

28e Jaargang
nummer 5
januari
1989



Jaaroverzicht 1988  Veiligheidsplan 1989

OR stemt in met benoeming

 We doen het zo slecht nog niet 

Beoordelingssysteem en promotiebeleid

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774
Onderling Medisch Steunfonds 4696677

Achtentwintigste jaargang nr. 5
januari 1989

Redactiecommissie

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

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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 publicatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

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

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

Vormgeving

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuïdenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

De redactie wenst al haar lezers een gelukkig en voorspoedig 1989

Opleiding Scheepstechnicus in volle gang

Op zaterdag 29 oktober jl. vond reeds voor de vijfde keer de afsluiting plaats van het deelcertificaat 'Nautische Praktijk' Scheepstechnicus. Dat er veel belangstelling voor de nieuwe functie bestaat, mag blijken uit het grote aantal deelnemers. Men kan als Scheepstechnicus worden aangesteld als men in het bezit is van zogenaamde 'deelcertificaten' op het gebied van werkplaatstechniek en nautische praktijk. Hieronder vallen ook gasdetectie, brandbestrijding en sloepgastdiploma.



Foto: A.J. de Steur
Fred Oostdijk verdedigt met krachtige argumenten het betoog van de 'ankerwacht' aan boord van de 'Nedlloyd Dejima'.

Zij die goed bekend zijn met werkzaamheden die van de scheepstechnicus verwacht worden, kunnen direct deelnemen aan de toets; dat wil zeggen toetsing in de vakken nautische praktijk, werkplaatstechniek en gasdetectie. Is men nog niet voldoende op de hoogte van de werkplaatstechniek, dan bestaat de mogelijkheid om deel te nemen aan een applicatie-cursus. Tijdens deze cursus wordt onderwezen in de vakken bankwerken, draaien, autogeënlassen, elektrisch-lassen, hardsolderen,

snijbranden, tekening-lezen en gasdetectie. Opleidingeninstituten die deelnemen aan de profilering van de scheepstechnicus zijn de 'Stichting Belangen Maritiem Onderwijs Rotterdam' (een combinatie die de Rotterdamse Zeevaartscholen vertegenwoordigt) en het Opleidingscentrum van Wescon in de Botlek. Deelnemende bedrijven zijn op dit moment Nedlloyd Rederijdiensten B.V., Shell Tankers B.V. en Winterport Shipmanagement B.V. Het geheel van de opleidingen staat onder toezicht van de Scheepvaart Inspectie. De coördinatie van de opleiding tot scheepstechnicus berust bij afdeling Vlootpersoneel (DFP/1).

Afscheid gaat nemen



H. Sierat
(DFF/5)

Afscheidsreceptie op donderdag 26 januari 1989 om 16.30 uur in de Lunchkamer van het Shell Tankers gebouw, Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam. Een ieder die de heer Sierat ten afscheid de hand wil drukken is daarbij van harte welkom.

VLOOTCIRCULAIRES

Datum No. Onderwerp

15.11.88	2612	CAO-resultaten
23.11.88	2613	Afschaffing oorlogstoeslagregeling AG (PCOR)
24.11.88	2614	Kantoor gesloten (PCOR)
30.11.88	2615	Safetygram no. 21 (PCOR)
02.12.88	2616	Mijlpaal 4 miljoen manuren (PCOR)
02.12.88	2617	Vervanging 'Isgott-Guide' door derde editie
01.12.88	2618	Retourzendingen videotapes (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

JAAROVERZICHT

1988



Niet alleen is er wederom een jaar voorbij met alle beroering vandien, het is tevens de voltooiing van het herstructureringsplan, waar wij in 1985 een periode van drie jaar voor gekregen hebben.

De voor Shell Tankers meest belangrijke gebeurtenis van dit jaar is het op 20 augustus 1988 ingegane 'STAAKT HET VUREN' in de Arabische Golf. Hiermede kwam een einde aan een voor ons allen bijzonder onaangename tijd. Zonder iets tekort te willen doen aan Uw inzet en de grote mate van vakmanschap waarmee op steeds wisselende situaties is ingespeeld, denk ik dat ook een woord van erkentelijkheid voor de opstelling van het thuisfront zeer zeker op zijn plaats is.

Het veiligheidsgebeuren gaat gelukkig steeds meer de goede kant op. Bezien we echter het aantal lichte, niet formeel te rapporteren ongevallen en de bijna ongevallen, dan is er geen ruimte voor zelfgenoegzaamheid. De risico's zijn groot en oplettendheid blijft geboden. Een uiterst positieve ontwikkeling is de bijdrage van de vloot, bij het ontwikkelen van de veiligheidsdoelstellingen, thema's van de maand e.d., waardoor een effectiever veiligheidsbeleid kan worden gevoerd.

Maatregelen

1988 is wederom niet geruisloos verlopen. We zijn geconfronteerd met de gevolgen van de maatregelen, noodzakelijk om onze opdracht en doelstelling 'TERUG NAAR WINSTGEVENDHEID' waar te maken. In de loop van het jaar werd een aanvang gemaakt met het plaatsen van Indonesische gezellen op onze Nederlandse vlag schepen. Uit rendementsoverwegingen een goede zaak; sociaal gezien een weinig verheugende gebeurtenis. Positief is dat we een aantal mensen hebben kunnen pensioneren en dat er voor een vrij grote groep de mogelijkheid is zich tot Scheepstechnicus te bekwamen. Verder wordt aan diegenen die hier niet aan deelnemen de mogelijkheid geboden om middels benodigde omscholing een andere baan te krijgen. Het is verheugend dat we met het officierenbestand in een evenwichtssituatie zijn geraakt, zodat weer in een bescheiden mate een begin gemaakt is met recrutering om het natuurlijk verloop te compenseren. Verder is dit jaar een aanvang gemaakt om het organisatie-model dat zo'n vijf, zes jaar geleden in een aantal bijeenkomsten Lochem en Veldhoven met vlootmedewerkers is vastgelegd, te introduceren. Met deze ontwikkeling kunnen wij maximaal profijt trekken van de

Dit jaar werden wij geschokt door het bericht van het plotseling overlijden van onze kapitein Jos Hendriks. Ook is na een langdurig en bijzonder moedig gedragen periode van ernstige ziekte onze collega 3e werktuigkundige Marijs overleden. Tragisch is ook het verscheiden van hoofdvoeding van Alphen heel kort voor zijn pensionering.

ontwikkelingen in de scheepsorganisatie en het maritieme onderwijs over de afgelopen jaren. Los van het effect op de kosten, zijn de argumenten van zes jaar geleden nog even geldig, namelijk een beter en meer evenwichtig gebruik van de beschikbare talenten. De Nederlandse overheid is gelukkig bereid om voor het behoud van de koopvaardij onder Nederlandse vlag iets te doen. Voor 1988 is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat 50 miljoen beschikbaar gesteld voor de gehele koopvaardij als voorloper op een later in te voeren belastingmaatregel, de zogenaamde 35% regeling.

Aanpassing arbeidsvoorwaarden

Naast het door het bedrijf en de overheid genomen maatregelen werd ook aan de werknemers gevraagd middels gage- en verlofinlevering hun bijdrage te leveren aan de kostenreductie.

De grote vraag is nu, in hoeverre we erin geslaagd zijn om de doelstelling van 3 jaar geleden, namelijk de terugkeer naar winstgevendheid te realiseren.

Bezien we dit zuiver cijfermatig, dan is het antwoord neen. We zijn we dicht in de buurt, zelfs zo dicht dat indien alle

maatregelen wat vlotter en vollediger hadden kunnen worden ingevoerd, we inderdaad geen verlies meer gemaakt zouden hebben. Dit betekent dat we nu pas in de loop van 1989 een 'break even' punt hopen te bereiken.

Kijken we terug over de afgelopen drie jaar dan zijn we er in geslaagd de operationele kosten met zo'n 40% terug te dringen en kantoor- en personeelskosten te halveren. U weet dat dit soort operaties niet pijnloos verlopen. De pijn is voornamelijk gevallen bij hen die zijn overgeplaatst, vaak tegen mindere voorwaarden, en bij de Nederlandse gezellen. Het is de vervanging van deze groep werknemers door goedkope Indonesische bemanning waardoor STBV op een redelijk peil van operationele kosten komt.

Het is dan ook bijzonder teleurstellend geweest, dat degenen wier werkgelegenheid en bestaan hier door is zeker gesteld, ondanks uitvoerige informatie over de bedrijfssituatie en de perspectieven voor de toekomst, hebben gemeend een onder de omstandigheden alleszins redelijk voorstel tot tijdelijke verlof vermindering, te moeten afwijzen. Als in dat onderhandelingsproces, senior medewerkers, middels hun belangen vereniging aansporen tot destructie van het eigen bedrijf, weet U nog: 'de beuk erin', dan wil ik dat toch een redelijk unieke situatie noemen. Men schijnt dan toch weinig begrip of waardering te hebben voor de miljoenen door de Maatschappij uitgegeven om vervroegde pensioneringen en overplaatsingen mogelijk te maken, waardoor een redelijk promotieniveau kon worden gehandhaafd. Ter staving van deze bewering noem ik U dat de afgelopen jaren 57 promoties bij officieren hebben plaatsgevonden en 27 bij de gezellen.

m.s. 'Spectrum'





Operationeel

Operationeel en commercieel is er in 1988 ook het een en ander gebeurd. De carterexplosie op de 'Spectrum' met de daaropvolgende sleepreis is in deze categorie wel het meest spectaculaire geweest. Een woord van waardering is zeker gerechtvaardigd. Er is daar werkelijk gedaan wat menselijkerwijs mogelijk was. Met de op Japan varende 'F'-klasse schepen werden wij plotseling geconfronteerd met een actie van ladingafnemers. Schepen ouder dan 12 jaar bleken niet langer welkom. Door een verbetering van de cosmetische aanblik, bleek daarna de 'Fusus' wederom acceptabel. Vanuit Londen wordt alles in het werk gesteld om ongewenste Japanse initiatieven de kop in te drukken.

Belangrijkste van alles is de vraag:

Wat gaat de toekomst brengen

In de planning documenten wordt een schepen aantal van 20 gegeven. Dat betekent niet dat het de 20 zelfde schepen hoeven te zijn. Uiteraard zal voortdurend getracht worden onrendabele eenheden te vervangen door beter in de markt liggende schepen.

Daar verder ook het bestand aan officieren in balans is met het aantal schepen, betekent dit een terugkeer naar een normale situatie waar het promoties en aanname betreft.

De concurrentie/kostenpositie zal zich nog verder verbeteren omdat een aantal maatregelen nog niet onmiddellijk effect sorteert maar pas op termijn.

Mondiaal kunnen we een versteviging van de markt verwachten omdat er meer balans in schepenaanbod en -vraag komt. Het zal allemaal niet spectaculair zijn maar hopelijk wel structureel. Dat betekent dat op termijn de rederij die zijn huis op orde heeft, zijn kosten op acceptabel niveau

heeft, en een behoorlijke standaard van operaties levert, langzaam maar zeker weer in een betere positie komt. In huis zal 1989 in het teken van het **Quality Management** staan. Dat betekent dat wij binnen de ons gegeven speelruimte een effectieve dienstverlening zullen moeten verzorgen. Onder de paraplu van het kwaliteitsproduct zullen zaken als: veiligheid, cosmetisch onderhoud, performance en klantgerichtheid, de nodige aandacht krijgen. Dit alles met als basis Uw vakmanschap en inzet voor het bedrijf.

De positie van de Marof zal worden vastgelegd in de nieuwe reglementen en nieuwe rangen. Het ligt in de bedoeling tot een verdeling in aandachtsgebieden aan boord te komen, waardoor wij hopen een evenwichtiger taakverdeling en wat belangrijk is, grotere arbeidsvreugde te scheppen.

m.s. 'Fusus'

Zetten we bij dit alles nog eens de leeftijd en samenstelling van onze vloot af tegen de marktmogelijkheden dan ben ik ervan overtuigd, dat Shell Tankers een rol in het vervoersgebeuren kan en zal blijven vervullen. Gewaakt moet worden dat STBV nooit meer in een situatie geraakt, waarbij slechts een gesubsidieerd bestaan mogelijk is.

Het probleem waar we nu voor staan is om van een niet rendementspositie met een rampzalig verleden tot een toekomst te geraken waarin een redelijk rendement op geïnvesteerd vermogen zal worden waargemaakt. In deze is tijd van groot belang. De vraag is hoe lang aandeelhouders bereid zijn met een uiterst bescheiden - in Groepstermen laag - rendement genoegen te nemen.

In dit alles dient U zich te realiseren dat het gaat om Uw eigen werkgelegenheid en bestaanszekerheid. Drie jaar geleden heb ik aan u de woorden van Sir Winston Churchill herhaalt: 'Never give up'. Door niet bij de pakken neer te zitten hebben we de eerste ronde met redelijk succes voltooid, ik durf zelfs te stellen met meer succes dan onze collega vloten.

Met diezelfde instelling moet dan ook de tweede ronde naar nieuwe investeringen en vervanging van oudere schepen te maken zijn. Ik wil wel nogmaals benadrukken dat de mate van succes voor een goed deel van de medewerkers zelve zal afhangen. Weet U nog?

'Nobody owes us a living'

Tot slot wens ik alle collega's op zee en elders een voorspoedig en veilig 1989.

Selamat Tahun Baru 1989 dan semoga senantiasa dalam kesehatan yang baik dan selamat berlayar

SCHIP & KA

We doen het zo slecht nog niet!

In de Schip & Ka editie van augustus 1988 heeft de redactiecommissie de lezer om zijn/haar mening gevraagd over Schip & Ka. De conclusie die wij uit de tot nu toe ontvangen enquêteformulieren trekken, is dat het zo slecht nog niet gaat met ons personeelsblad. Wel moeten wij onze conclusie baseren op een, hopelijk voorlopig, nog beperkt aantal retourgezonden enquêteformulieren (50). Wat dat betreft hopen wij dat het voorbeeld van de 'Sericata' navolging vindt, want daar zijn de formulieren gezamenlijk ingevuld en door gezagvoerder Van Westendorp met een leuke begeleidende brief naar de redactiecommissie gezonden.

Uit de antwoorden die wij mochten ontvangen is gebleken dat vrijwel iedereen Schip & Ka **altijd** leest. Het merendeel van U leest Schip & Ka in zijn geheel, zonder op voorhand bepaalde rubrieken of artikelen bewust niet te lezen. Het commentaar dat wel werd gegeven betrof in hoofdzaak het OR-verslag. De meningen lopen daarover nogal uiteen, en wel van 'altijd van A tot Z' tot 'absoluut niet'. Kennelijk speelt de persoonlijke interesse en/of mening over het functioneren van de OR bij de beantwoording van deze vraag een grote rol. De redactie wil echter benadrukken dat juist het verslag in Schip & Ka het communicatiemiddel bij uitstek is van de OR naar U toe.

Mede-lezers

In vraag A5 werd gevraagd of behalve de STBV medewerk(st)ers nog andere mensen in de familie en/of kennissenkring Schip & Ka lezen. Het antwoord hierop was wat wij eigenlijk al hadden verwacht. In hoofdzaak betreft het de huiselijke kring, dus echtgenote, partner, kinderen, broers, zussen en soms zelfs kleinkinderen. Eigenlijk ook vanzelfsprekend leest deze laatste categorie lezers alleen die artikelen die hun interesseren en niet Schip & Ka in zijn geheel. Een enkeling deelde nog mee dat het blad na lezing nog werd doorgegeven aan een ex-vlootcollega.

Steekwoorden

Bij vraag zes werd U middels het aangeven van een aantal steekwoorden gevraagd Uw mening over Schip & Ka te formuleren. Tot onze grote vreugde is het merendeel van de vragen met de positieve steekwoorden beantwoord. Dat betekent in het algemeen dat U Schip & Ka gemakkelijk leesbaar, boeiend, actueel, van een redelijk niveau, helder, volledig, zakelijk, persoonlijk, objectief en betrokken vindt. Dit houdt echter niet in dat er geen negatief commentaar op Schip & Ka is. Dat is er wel degelijk en zo werd bij deze vraag de actualiteit (antiquiteit) van de vlootpersonalia met name aan de kaak gesteld. De redactiecommissie is inmiddels met de DFP-organisatie aan het overleggen hoe we dit kunnen verbeteren.

'Heeft U een leuk verhaal voor Schip & Ka, laat het schrijven daarvan dan niet na'

Deze zin geeft aan wat eigenlijk één van de grootste bezwaren is van U als lezer van Schip & Ka. Het blad is te dun. De redactie streeft er momenteel naar om elke editie minimaal zestien pagina's te laten beslaan, doch een enkele keer ontbreekt zelfs daartoe de kopy. De extra benodigde kopy is een punt waar U als lezer zelf aan kunt werken en wij roepen dan ook allen,

die op wat voor manier dan ook een bijdrage voor ons blad willen verzorgen, op om dit te doen. De te kiezen onderwerpen behoeven echt niet zakelijk te zijn. Integendeel zelfs, de wens van enige lezers om meer artikelen van het personeel vóór het personeel in Schip & Ka te zien kan juist uitstekend vervuld worden door artikelen over Uw hobbies of Uw vakanties.

PR-doeleinden

De mening van de geënquêteerden ten aanzien van de vraag of Schip & Ka in eerste instantie een blad moet zijn voor medewerkers of juist een blad om naar buiten toe 'public relations' te bedrijven, was vrijwel unaniem. Schip & Ka moet in de eerste plaats een blad zijn voor de medewerkers. Schip & Ka, in de huidige vorm, is niet geschikt voor PR-doeleinden. Het blad zou dan dikker - 20 pagina's minimaal - moeten zijn en er zouden meer artikelen over zaken die voor de buitenwacht interessanter zijn in moeten worden opgenomen. Dit betekent de hoeveelheid beleids- en OR-informatie verminderen.

SCHOON SCHIP

Uitvoering

De uitvoering van Schip & Ka leverde een aantal verschillende commentaren op. Over het aantal foto's en illustraties zijn de meningen enigszins verdeeld, doch de tendens in de commentaren is dat dit wel eens wat meer zou kunnen worden. Verder vindt men dat de schrijver of bron van een artikel duidelijk vermeld moet worden. En natuurlijk was er de voorpagina als doelwit van zeer uiteenlopende commentaren. De één vond de huidige voorpagina 'schitterend en zeer eigentijds' terwijl een ander de oude uitvoering 'veel, maar dan ook echt veel beter' beoordeelde. Gezien de zeer uiteenlopende meningen hierover, en onze mening dat we de voorpagina niet al te vaak van stijl en vorm moeten laten veranderen, laten we de voorpagina voorlopig zoals die nu is. Natuurlijk zullen we al uw goede suggesties in serieuze overweging nemen.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMTIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felpes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

VLOOTPERSONALIA

Ingestuurde suggesties

- * Een nieuwe rubriek 'goud van oud' of 'weet U nog'
- * 'Sterke' verhalen van gepensioneerden
- * Artikelen over nieuw materiaal/apparatuur
- * Artikelen over de concurrentie
- * Meer aandacht voor moeilijke zaken die echt goed zijn gegaan
- * Interview met een klant van STBV
- * Maak van vlootpersonalia een inlegvel om dat te actualiseren
- * Meer exemplaren aan boord van schepen

- * Nieuwe rubriek 'blunder van de maand'
- * Een rubriek 'Van de Vloot', met de laatste nieuwtjes van de schepen
- * Vlootmedewerkers in de redactiecommissie (zouden wij ook toejuichen!)

Dit zijn nog slechts de meest voorkomende suggesties. Naast deze waren er echter nog veel meer, waar wij als redactiecommissie zeer blij mee zijn. U zult echter begrijpen dat de uitvoering van deze suggesties nog enig nader overleg vergt.

Binnenkort gaan we dan ook rond de tafel zitten om het een en ander te bespreken in het licht van de planning voor 1989.

Namens de redactiecommissie,
Wim Reininga

Wet Persoonsregistraties in 1989 van kracht

In Nederland wordt binnenkort de Wet Persoonsregistraties (**WPR**) ingevoerd. Organisaties, instellingen en bedrijven zullen dan de in deze nieuwe Wet vastgelegde regels moeten gaan naleven. Als Shell Tankers B.V. is het steeds ons streven geweest persoonsregistraties met de nodige zorgvuldigheid te omringen. Ons beleid is erop gericht de vertrouwelijkheid en de juistheid van de opgenomen gegevens, alsmede de privacy van de geregistreerde personen zeker te stellen. Zo zijn er duidelijke richtlijnen voor het interne gebruik en is verstrekking van gegevens aan instanties buiten Shell aan strikte voorwaarden gebonden. Om de betrokken personen in de gelegenheid te stellen te weten welke gegevens hun persoon betreffende geregistreerd staan, en tevens om de juistheid van deze gegevens te controleren, wordt er van tijd tot tijd een uitdraai van gemaakt. In 1987 is dat al eens gedaan voor onze vlootmedewerkers en medio 1989 zal, na de invoering van het nieuwe personeelsadministratiesysteem voor vlootmedewerkers (**SHAPE genaamd**), deze exercitie herhaald worden. Dan zal ook de brochure 'Wet Persoonsregistraties' aan de werknemers toegezonden worden. Daarin staat uitgebreid beschreven wat de

rechten en plichten van werknemers en werkgever zijn onder de nieuwe Wet. Vlootmedewerkers die deze brochure reeds eerder willen hebben moeten dat even aan DFP/3 doorgeven. De walmedewerkers staan geregistreerd in het SCOPE-systeem, beheerd door

Shell Nederland. Zij zullen binnenkort reeds een uitdraai met hun gegevens ontvangen. Mocht U desondanks nog vragen hebben dan kunt U contact opnemen met DFP/3 (vloot) of DFP/5 (wal).



STBV-Veiligheidsbeleid

S A I

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 de 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 veilig werken e.d. dienen te worden uitgewisseld.

Dit beleid zal uiteindelijk leiden tot:

Varen zonder ongevallen

Veiligheidsplan 1989

Doelstelling voor 1989:

- geen fatale- en zeer ernstige ongevallen
- maximaal 4 OMA's (FR1 < 0.8)
- maximaal 12 rapporteerbare ongevallen (FR2 < 2.4)

Door een gemotiveerd en goed veiligheidsgedrag ook dit jaar alle ongevallen proberen te voorkomen

Aktiepunten:

- Eis duidelijke communicatie
- Verbeter voorbeeld functie leidinggevenden
- Bevorder juiste teamgeest en eigen initiatief
- Verklaar de methode Observatie Onveilig Gedrag (OOG) in groter verband aan boord
- Verhoog rapportage van bijna ongevallen (onderwaterdeel ijsberg concept) en tekortkomingen
- Meer bezoeken en meevaren lijnmanagement
- Bevorder training met veiligheidsmiddelen en het omgaan met operationele uitrusting
- Aanmoedigingssysteem de juiste inhoud geven

Thema van het jaar: meren en ontmeren

Extra aandacht voor:

Hijs- en takelwerkzaamheden

Toegang besloten ruimten

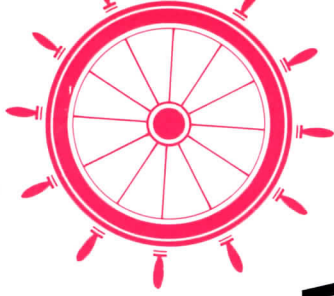
Thema van de maand

Dokveiligheid

Autogeen/Elektrisch lassen

Schoon schip = veilig werken

Juiste persoonlijke bescherming



VAART HOUDEN

Een behouden 1989 toegewenst

Ongevallen veroorzaken veel pijn, leed, ongerief, soms invaliditeit en dood en dan is er nog het enorme economisch verlies als gevolg van ziektekosten en verlies van produktiviteit. We weten het allemaal en het is niet voor niets dat aan het voorkomen van ongevallen zulk een hoge prioriteit gegeven wordt. Het is voor U en voor ons namelijk ontzettend belangrijk dat U na vier maanden op zee weer heel en gezond thuis komt.

Maar dan: eenmaal thuis is het toch ook niet zo veilig en komen er kennelijk aanzienlijke risico's voor. Ik duid hiermede op het grote aantal ongevallen in de privé-sfeer welke ieder jaar weer plaatsvinden. Op de voorjaarsvergadering van onze Ondernemingsraad heb ik dit aan de hand van enkele getallen kunnen demonstreren in de vergelijking bedrijfsongevallen en privé-ongevallen.

Nu het aantal bedrijfsongevallen zo duidelijk verminderd is, gaan de privé-ongevallen steeds meer opvallen. Ze zijn overigens even ernstig en hebben even grote gevolgen.

In de jaren 1984 t/m 1987 waren er in totaal 24 bedrijfsongevallen met arbeidsverzuim.

In diezelfde vier jaar gebeurden er 62 ongevallen met arbeidsverzuim in de privé-sfeer. Dit is **twee-en-een-half** keer zoveel en ze troffen zowel vloot- als walpersoneel. Als we 1983 erbij betrekken zijn er vanaf die tijd twee fatale bedrijfsongevallen en twee fatale privé-ongevallen gebeurd. In beide categorieën vond ook een aantal ongevallen plaats die zodanig ernstig van aard waren, dat betrokkenen blijvende restverschijnselen hebben.

Als we het jaar 1988 nader bezien dan is er (tot nu toe) geen ongeval met arbeidsverzuim van Shell Tankers-staf geregistreerd. Wel echter zijn er 13 ongevallen (6 bij officieren, 7 bij gezellen en civiele dienst personeel) geregistreerd in de privé-sfeer. Deze 13 ongevallen waren goed voor bijna 800 dagen arbeidsverzuim, dit is ruim twee manjaren aan verlies. Deze ongevallen vonden dus allen in en rond het huis, bij sport en in het verkeer plaats.

Als we dit allemaal bezien vraag je je af of het niet mogelijk zou zijn de principes van ons **Veiligheidsplan 1989** ook toe te passen op het voorkomen van **alle** ongevallen, dus ook in de privé-sfeer.

- *Als we er vanuit gaan dat alle ongevallen voorkomen moeten kunnen worden, dan is dit in de totale samenleving gecompliceerder dan in de beter te beheersen kleine samenleving aan boord, maar het streven wordt er niet minder om.*
- *Een leven zonder letsel of invaliditeit is een beter leven en voorkomt aanzienlijke kosten voor onszelf en de gemeenschap.*
- *De leidinggevendenden in ons privéleven zijn we grotendeels zelf. Daarnaast zijn er wel een overheid en diverse instellingen die op een aantal gebieden veiligheidsadviezen of soms voorschriften geven.*
- *Door de juiste veiligheidsmaatregelen te nemen moet iedere gevaarlijke situatie tot een - in principe - veiliger situatie gemaakt kunnen worden. Toch worden bijvoorbeeld in sport en verkeer zoals bekend, bewust veel risico's genomen.*
- *Het blijft natuurlijk ook in de privé-sfeer ieders eigen verantwoordelijkheid om veilig door het leven te gaan en andermans veiligheid te waarborgen.*
- *Ook in de privé-sfeer is het uitwisselen van ervaringen op het gebied van veiligheid van belang; denk aan de opvoeding van de kinderen, de latere volwassenen.*

Conclusie

Een totaal veiligheidsconcept

Na het vele wat bereikt is op het gebied van voorkomen van ongevallen op het werk, blijft er nog een forse taak over om ook in het privéleven het aantal ongevallen terug te brengen. Uiteindelijk doen ze evenveel pijn en kan de schade eveneens enorm groot zijn.

R. Louwe
Bedrijfsarts



Cursus Scheepvaartkunde voor Scheepswerktuigkundigen

Scheepswerktuigkundigen die in het bezit zijn van het diploma B, verkregen via de HTS-structuur, en die voldoende vaartijd hebben voor het diploma C, kunnen zich opgeven voor de cursus

Scheepvaartkunde

die vereist is voor het verkrijgen van het diploma C. De cursus wordt gegeven aan het Instituut voor Hoger Technisch en Nautisch Onderwijs 'Amsterdam', Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam (☎: 020 - 154508).

De aanvangsdatum is maandag 13 februari 1989. De cursus omvat 4 weken van 30 lessen. Door middel van een discussie op vrijdag 10 maart 1989 wordt de cursus afgesloten. Ook zij die nog vaartijd te kort komen, kunnen zich opgeven. Aan de hand van het aantal vaardagen dat men te kort komt wordt bekeken of men de cursus kan volgen. De vaartijd na het diploma B dient behaald te zijn op schepen met een voortstuwingsvermogen van minimaal 2944 KW (4000 PK).

Ook scheepswerktuigkundigen die reeds in het bezit zijn van het diploma C kunnen zich opgeven voor deze cursus.

Zij, die wensen op te geven voor bovengenoemde cursus, dienen dit in overleg te doen met de heer J. Lindeman (DFFP/11 - ☎ 010 - 4071844).



-VERSLAG

- ➔ **OR stemt in met benoeming G. Veldt als nieuwe Bestuurder**
- ➔ **STBV de beste op veiligheidsgebied, maar!**
- ➔ **Beoordelingssysteem en promotiebeleid onder de loep**

Ir. T. P. J. M. Stoltz



Bij het altijd belangrijke agendapunt 'Mededelingen Bestuurder', stond de heer Busker een moment stil bij het ziekbed van enkele medewerkers. Busker sprak namens alle aanwezigen de hoop uit op een spoedig en volledig herstel. Vervolgens roemde de Bestuurder de veiligheidsprestatie van STBV tot dusver, die ons tot aanvoerder van de Groepsvloten over 1988 bestempelt. Mocht ook de maand december ongevalsrijk blijven, dan hebben we een uitzonderlijk jaar achter de rug, aldus Busker. Meer hierover onder het hoofd **Veiligheid**.

De situatie in de Arabische Golf blijkt zich steeds verder te normaliseren. Sinds de afkondiging van een 'staakt het vuren' per half augustus, is het risico van vijandigheden dermate teruggelopen, dat de Britse National Maritime Board het gerechtvaardigd achtte om de **oorlogstoelageregeling** per 16 november jl. te beëindigen. Aangezien STBV krachtens de CAO een beslissing van deze NMB volgt, is de toeslag per dezelfde datum stop gezet. Ook de aanverwante vrijwilligheids- en speciale meevoarregeling zijn hiermee vervallen. Busker sprak zijn waardering uit voor allen die in de afgelopen jaren onder de moeilijke omstandigheden die in de Golf heersten, dienst hebben gedaan op onze schepen.

Op 5 en 6 december jl. werd voor de laatste keer in 1988 een vergadersessie van de Ondernemingsraad gehouden. Naast de OR-leden woonden diverse gasten de vergaderingen bij. Jos Lindeman (DFP/11) kon deze keer worden verwelkomd als notulist. In verband met het vertrek van onze Personeelsmanager Peter Otten naar Shell Nederland per 1 januari 1989, werden beide overlegvergaderingen bijgewoond door zijn opvolger, Tino de Vries. De Raad toonde zich bijzonder verheugd met de aanwezigheid van onze Commissaris de heer T.P.J.M. Stoltz bij de eerste overlegvergadering, zulks in verband met de adviesaanvraag 'benoeming nieuwe Bestuurder'.

Het bezoek van Busker en Veldt aan **Shell International Marine** begin december, gaf weinig reden tot vreugde. Ons gemiddeld kostenniveau (per schip) zal hoe dan ook verder omlaag moeten om in de huidige markt te kunnen concurreren en ons bestaansrecht te waarborgen. Desalniettemin lijkt de Marine-functie van de Shell Groep in staat om voor het eerst in de tachtiger jaren, een jaar te kunnen afsluiten zonder kasverlies (dat wil zeggen, in totaliteit ongeveer net zoveel operationele inkomsten als uitgaven, zonder echter afschrijvingen in aanmerking te nemen). Hoopgevend is dat de vrachtenmarkt gemiddeld genomen een langzaam stijgende tendens vertoont. Deze ontwikkeling, gekoppeld aan het gegeven dat het surplus tankertonnage nog steeds dalende is, geeft meer vertrouwen voor de langere termijn. Dit vertrouwen vertaalt zich bij STBV in selectieve werving van nieuwe officieren, aldus de heer Busker.

Adviesaanvraag benoeming nieuwe Bestuurder

Op 8 november jl. werden ingrijpende wisselingen binnen de Directie aangekondigd, te weten:

- vertrek van de Bestuurder
- opvolging door de vlootmanager
- komst nieuwe vlootmanager
- vertrek personeelsmanager
- komst nieuwe personeelsmanager.

Dit alles zich afspelend in een tijdsbestek van enige maanden. In de voorgaande editie van dit blad werd U reeds een blik gegund op de komende functionarissen, zodat hier met deze opsomming volstaan wordt.

Volgens de Wet op de Ondernemingsraden kan de OR zijn invloed doen gelden op de voorgenomen benoeming van een Bestuurder, en wel via het zogenaamde adviesrecht. Overeenkomstig dit recht werd de Raad op 8 november schriftelijk in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

De toekomstige bestuurder G. Veldt



De Commissie Dagelijkse Aangelegenheden maakte op 29 november jl. gebruik van de geboden mogelijkheid om een gesprek te hebben met de voorgestelde Bestuurder, ter voorbereiding op de behandeling van de adviesaanvraag. Bij deze gedachtenwisseling stond Veldt's visie op het STBV-beleid nu en in de toekomst centraal, in welk kader ook de rol van de OR ter sprake kwam. Na afloop van dit gesprek formuleerde de CDA een advies aan de Raad, welk de basis vormde voor het overleg binnen de Ondernemingsraad. Uiteindelijk legde Bert Zwierns namens de Raad de volgende verklaring af in de tweede overlegvergadering.

De Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V., in de vergadering bijeen op 5 en 6 december 1988, heeft tegen het voornemen van de Aandeelhouder om de heer G. Veldt per 1 maart 1989 tot Bestuurder te benoemen, 'geen bezwaar'.

De Raad stelt zijn vertrouwen in de heer G. Veldt als Bestuurder van onze Onderneming.

Daarnaast vertrouwt de Raad erop, dat de Onderneming gedurende tenminste enkele jaren gebruik kan maken van de diensten van de heer Veldt, zulks uit oogpunt van continuïteit in beleid.

Van dit Raadsbesluit werd het walpersoneel in kennis gesteld door de verspreiding van een OR-bulletin, terwijl de vloot telegrafisch op de hoogte werd gebracht.



Veiligheid

Zoals reeds gesteld in het eerste gedeelte van dit verslag, zijn onze resultaten op veiligheidsgebied bepaald goed te noemen. In de maand december konden twee mijlpalen worden bereikt:

- **4.000.000 gewerkte uren zonder Ongevallen Met Arbeidsverzuim (OMA) onder het eigen personeel;**
- **op 14 december een vol jaar zonder OMA's (eigen personeel).**

Gepaste bescheidenheid siert ons echter wanneer we de ongevallen zonder arbeidsverzuim uit 1988 de revue laten passeren. Menig voorval droeg in potentie ernstig letsel met zich mee, slechts de faktor 'geluk' hield de schade beperkt. Zonder dit geluk vaart echter niemand wel; de Bestuurder stelde dan ook een blijvend

Willem Hoogendijk (l.) en Gerrit Boonzaaijer (r.)

aandenken voor alle STBV-medewerkers in het vooruitzicht. Resultaten op het gebied van **bedrijfsvoering**, of dat nu veiligheid is of andere aspecten, krijgen pas betekenis als men ze vergelijkt met die van anderen. In de Nederlandse koopvaardij is echter nauwelijks goed vergelijkingsmateriaal voorhanden, omdat methodieken ter registratie tussen de rederijen onderling nogal verschillen. Binnen de Marine-functie van Shell staan wij echter op de eerste plaats, en dat dit een gunstig effect heeft op onze positie op andere gebieden hoeft geen betoog.

Richten we het oog op de toekomst, dan kunnen we vaststellen dat deze veilig tegemoet gezien kan worden. Het **VEILIGHEIDSPAN 1989** is geheel gebaseerd op voorstellen en suggesties van de vloot. Met andere woorden, het veiligheidsbeleid wordt aan boord gemaakt en uitgevoerd, aktie- en aandachtspunten worden 'gedragen' door onze vlootmedewerkers zelf en niet eenzijdig door kantoor opgelegd. De Raad kon dan ook niets dan waardering opbrengen voor het opgemaakte plan, ook al doordat de OR middels de twee vertegenwoordigers in de walveiligheidscommissie in een vroeg stadium betrokken is geweest bij het tot

stand komen van het STBV-veiligheidsbeleid en -plan voor 1989. De OR beoordeelde het onderhavige plan als goed werkbaar, en solide uitgangspunten biedend voor een veilige vaart in het voor ons liggende jaar.

Het bewuste plan is als 'centerfold' in deze editie opgenomen en op die manier eenvoudig uitneembaar.

Instemmingsverzoek promotiebeleid

De aanloop tot dit uiteindelijke instemmingsverzoek is een lange geweest; een tipje van de sluier werd opgelicht middels de rubriek 'Aan de ORde' in de voorgaande editie van deze periodiek. Alvorens zich te wijden aan dit instemmingsverzoek, nam de OR eerst het gebruik van het (relatief) nieuwe beoordelingssysteem onder de loep. Een doelmatig gebruik van het gehele beoordelingsproces - waarvan het ingevulde formulier uiteindelijk een getrouwe weergave dient te zijn - ligt aan de basis van een juist promotiesysteem. Ongeveer een halfjaar na de introductie op de vloot zijn er nogal wat kanttekeningen te plaatsen, aldus Peter Otten. Hierbij dient

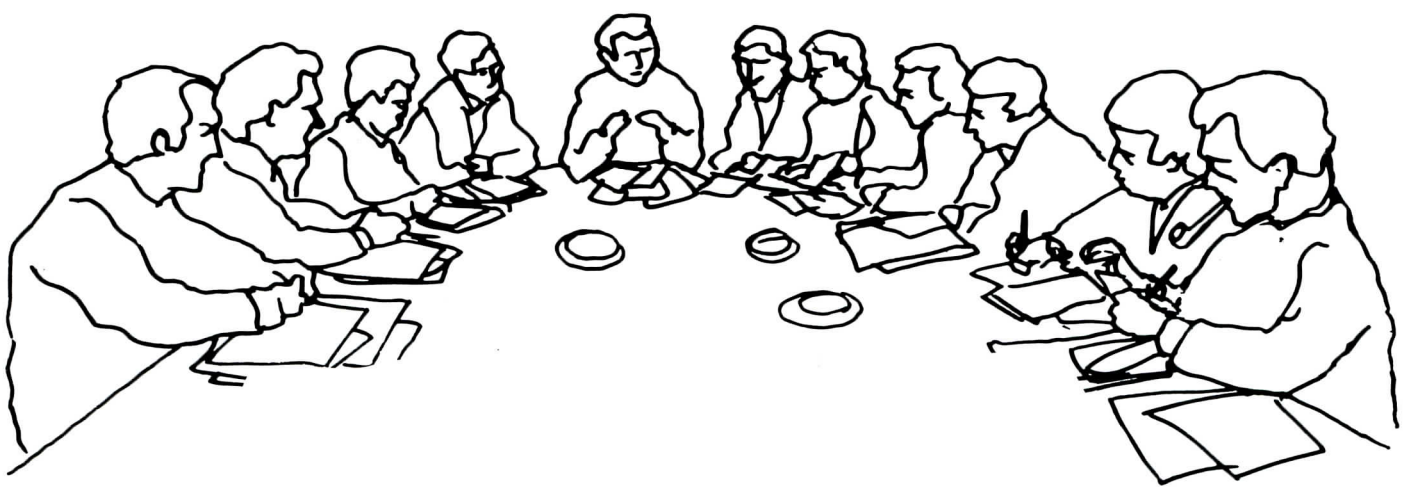
Aanwezig tijdens de vergaderingen op 5 en 6 december jl. waren:

Groep A
Ed Barsingerhorn
Jos Govers
Willem Hoogendijk
Dolf Mittelmeijer
Fred van de Vorm
Bert Zwierns

Groep B
Hans van Haarst
Hans Orië

Groep C
Gerrit Boonzaaijer
Estella Juursema
Henk Steenstra





echter bedacht te worden, dat het hele gebeuren zich nog in een aanloopfase bevindt. Enige constatering:

- **relatief veel vlakke beoordelingen: alle criteria als 'voldoende' of 'goed' gewaardeerd;**
- **ontbreken van toelichting bij waardering met 'onvoldoende' of 'uitstekend';**
- **weinig gebruik van het blok 'Training en Ontwikkeling';**
- **weinig commentaar van beoordeelde.**

Ook aan het beoordelingsgesprek blijkt nog wel het een en ander te verbeteren in kwalitatief opzicht. In een aantal gevallen wordt tijdsgebrek gebruikt als excuus om een behoorlijk gesprek uit de weg te gaan. Otten tekende hierbij aan dat uiteraard ook enige daadkracht van de beoordeelde mag worden verwacht, waarin hij bijgevallen werd door de Raad.

Overeengekomen werd om de gemaakte constatering te bundelen en bij onze gezagvoerders aan te bieden. Daarnaast pleitte de Raad voor de nodige aandacht op deze materie bij de zogenaamde 'briefings'-gesprekken met gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen. Ook vroeg de Raad om het beoordelingsproces (met de nadruk op het beoordelingsgesprek) apart te belichten bij bijvoorbeeld de '6 x 6'-bijeenkomsten en de 'pre-command'-dagen voor nieuwe gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen. Hierna kwam het instemmingsverzoek aan bod. Enkele citaten hieruit:

'Het voornemen houdt in dat Shell Tankers B.V. aan de haar in de Collectieve Arbeidsovereenkomsten toegekende beslissingsbevoegdheid (zoals verwoord in artikel B-4 Dienstreglementen) met betrekking tot promoties een nadere invulling wil geven. Om dat nieuw promotiebeleid gestalte te geven zal, naast het beoordelingsformulier, ook ranking als instrument een doorslaggevende rol gaan spelen. Onder ranking verstaan wij het onderling vergelijken van een groep medewerkers om aan de hand van door de Maatschappij opgestelde criteria en weegfactoren in die groep een rangorde aan te brengen.'

Na diepgaand overleg en bestudering van de bij het instemmingsverzoek gevoegde

nota 'Promotiebeleid nu en in de toekomst' van 10 november 1988, kwam de Raad met de volgende verklaring:

'De Ondernemingsraad stemt unaniem in met de nadere invulling van het in artikel B-4 Dienstreglementen verwoorde beginsel, zoals aangeduid is in het daartoe strekkende instemmingsverzoek, gedateerd op 21 november 1988.

De Raad acht deze nadere invulling, gebruik makend van het instrument 'ranking', van belang voor het doen verdwijnen van het eerder opgetreden automatisme bij promoties en het extra motiveren van zeer goede medewerkers.'

De Bestuurder toonde zich zichtbaar ingenomen met deze instemming en gaf aan dat een en ander binnenkort aan de vloot zal worden gepresenteerd.



OR-Allerlei

- ☆ *Tot en met de volgende vergadersessie fungeert Ed Barsingerhorn als plaatsvervangend voorzitter en Gerrit Boonzaaijer als plaatsvervangend secretaris. Hans Orië is gekozen tot lid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA) in de betreffende periode.*
- ☆ *Aan het slot van de tweede overlegvergadering sprak Peter Otten een kort woord ten afscheid, aangezien dit zijn laatste OV-vergadering bij Shell Tankers was. Peter roemde de kwaliteit van het overleg met de Raad en gaf aan STBV in al zijn facetten node te zullen missen. In de twee jaar die hij werkzaam was voor STBV is veel bereikt, doch kon niet alles worden afgerond. Peter vertrouwt echter de afronding van lopende zaken, zoals het **Projekt EOS**, volledig toe aan zijn opvolger Tino de Vries.*
- ☆ *De Commissie Walaangelegenheden heeft onder het walpersoneel een enquête gehouden over het eventueel op vrijwillige basis ter beschikking van de Maatschappij stellen van ADV-dagen en/of de jaarlijkse verhoging voor 1989, dit alles tegen de achtergrond van kostenreduktie. De uitslag werd door de Raad aan de Directie gepresenteerd; het draagvlak blijkt niet breed genoeg te zijn om van vrijwilligheid te kunnen spreken.*
- ☆ *Vorbereidende besprekingen tussen de CDA en de cursusbegeleider van het vormingscentrum 'De Haaf' te Bergen hebben geleid tot het samenstellen van het programma voor de **OR-jaarbijeenkomst 1989**. In het programma is een belangrijke plaats ingeruimd voor het thema '**Quality Management**'. Een ter zake deskundig spreker zal de Raad van kwaliteitsvoer voorzien. De jaarbijeenkomst zal na een OR-vergadering op 2 februari worden afgerond met een overlegvergadering op 3 februari 1989.*
- ☆ *De PC-priveregeling (oftewel de aanschaf van een Personal Computer met financiële medewerking van STBV) kende tot de vergadersessie **79 deelnemers**, 60 vloot- en 19 walmedewerkers. Zoals bekend, is de regeling bij STBV per 1 januari 1989 beëindigd.*

☆ Dit verslag is geschreven door Henk Steenstra en Bert Zwiers.



'Fossarina'

Zoals reeds eerder vermeld in het 'Nieuws van Shell Tankers' is er bij dit schip in Curacao een noodreparatie uitgevoerd aan de schroef. Dit was vrij plotseling, zodat de reparatiewerf CDM niet de mogelijkheid had om een goede werkplanning voor te bereiden. Soms was het dan ook noodzakelijk dat de opvarenden zelf de voortgang van de reparatie ter hand namen onder toezicht van een service-engineer en een van onze inspecteurs. Zoals de bijgaande foto toont liet ook de Indonesische bemanning zich van zijn beste kant zien. Mede door aller inzet en het werken als 'Team' werd de noodzakelijke reparatie vakkundig en vlot uitgevoerd.

Singapore

Dat is nu een stad met een bruisend dag- en nachtleven. Het laatste hoort er niet te zijn. De overheid doet er ook van alles aan om het te verhinderen. Je moet dus alleen de weg weten. Eigenlijk hoeft dat ook niet want elke, zichzelf respecterende, taxichauffeur weet die weg wel voor je. En zo kon het gebeuren dat ik, na een dag aan boord zweten, 's avonds in mijn hotelkamer zat. Daar viel mijn oog op een kleine annonce waarin de woorden 'Young, Qualified and Experienced' opvielen. Daar was onze Maatschappij toch al jaren naar op zoek? Het verhaal

nauwkeuriger bestuderend, zoiets lees je niet, bleek in dit geval over masseuses te gaan. Met overslaan van de Chinese tekst bleek er onderaan ook nog een telefoonnummer te staan. **77829**

Ik heb, aan boord, dat nummer weleens geprobeerd te draaien. Dan blijkt dat de firma Ericson, U kent ze wel van de telefooncentrales aan boord, toch een zeldzaam gevoel voor sportiviteit heeft. Je krijgt gewoon de in gesprek toon.

Kwabbernot

'Think Safe Award'

Op 29 oktober jl. vond aan boord van de 'Fossarina' een feestelijke presentatie plaats van de 'Think Safe Award' voor **5 jaar OMA-vrij varen**. De oorkonde heeft een plaats gekregen in het trappenhuis naast de 'Veiligheidsdriehoek' en de '3-jaar Think Safe Award'. De ceremoniële bevestiging is verricht door de CPO Max Ferdinandus en de 3e Wtk. Gerard Siahaya, beiden leden van de Veiligheidscommissie. Uiteraard hebben ook de anderen zich niet onbetuigd gelaten bij het indraaien van de bevestigingsschroeven.

3rd Engineer Gerald L. Siahaya memasang baut terakhir certificate 5 tahun kecelakaan di dinding kapal MT Fossarina



SCHOON SCHIP



'Stellata'

Tijdens de reis van Esmeraldas naar Yosu, werd er een feest georganiseerd door de Commissie van Aanbeveling, ter gelegenheid van de aanstelling van scheepsgezel P.P. van der Pol, als actief adviseur van de Veiligheidscommissie. De officiële erkenning vond plaats onder het genot van een aangeklede borrel. Dit alles had een feestelijk tintje omdat de 'Stellata' 'sailed 506 day's without accidents'.

Uit de postbak

Beste medewerkers, Ik ben 10 jaar, en ik woon in Oirschot.

Ik heb een idee hoe de zeeën schoon kunnen worden. Mijn idee is: Als er achter in de boot (onderin) nou eens een heel stuk wort leeggehaalt. En in die plaats een grote tank wordt geplaatst. en dan loopt er een grote buis van de motor naar die tank. Alle olie of dergelijke dingen van de motor komen dan in die buis terecht. Als die tank nou vol is dan leegt U die.

MAAR NIET IN ZEE!

De groeten

Vrij-Uit zomergidsen zijn er al!

De Vrij-Uit zomergidsen voor 1989 zijn alweer uit. Ze kunnen worden aangevraagd bij het verzendbureau 'De Handel' (☎ 070 - 992711). Shell-werknemers die van de voor hen geldende kortingsregeling willen profiteren, moeten direct boeken bij Vrij-Uit, dus niet via een reisbureau! Daarbij moet U op het aanmeldingsformulier vermelden, bij 'verkoopplaats' het speciale Shell-codenummer: **SH 9900**, plus Uw Shell-personeelsnummer.

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 30 november 1988

Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

m.s. 'Cardissa'

Wnd. Gezagv.: A. van Leeuwen, SGO: G.J.A.M. Voets

m.s. 'Caurica'

SGO: A.C.M. Zijlmans, Techn.: B.A. Amstelveen, Hovo: C.A. Brederland

m.s. 'Felania'

Hwtk.: H. Kuijper, 2e Wtk.: H.J. Lammertink

m.s. 'Felipes'

2e Wtk.: R.H. de Haan

m.s. 'Fossarina'

VO: H. van Popta

m.s. 'Fossarus'

Eng4: Ramses Sibuea

m.s. 'Fulgur'

3e Wtk.: G.J. Harlaar, Rdf.: Manalu, CPO: Gunugn H Ritonga, PO: Anton Prasetyo, Suradi Raklani, G1S: Munir, Husni Thamrin, Robby Obtom Podung, Ilham Pandji M., G2S: Mohamad Nasir, Bin Nasik, Mardas, ASTD: Abdul Rodjak, JSCJ: S. F. Suharto, Sukiman

m.s. 'Fusus'

Off3: Soeyono, Eng4: Rasyidin, Rdf.: Kasio

m.s. 'Niso'

1e Stm.: W. Holwerda, 2e Stm.: A. Breevaart, 4e Stm.: J.N.M. Sinnige, Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen

m.s. 'Sarda'

1e Stm.: F. van Bommel, Wnd. 2e Stm.: H. Hennis, Hwtk.: J.L. van der Rijnst, Wnd. 4e Wtk.: J.A. Beukelman

m.s. 'Sericata'

SGO: L.F.F.T. van Oudvorst, SAW: E.H. Vissia, ASV: N.H. van Geugten, J.H. Winands, Hovo: A.P. Maat, Bed.: A. Scheffer

m.s. 'Shelltrans'

3e Stm.: P.J. Veenman, SGO: P.B. van Leunen, R.W. Eeuwijk

m.s. 'Sidelia'

Wnd. 2e Stm.: W.M. de Bruyn, 3e Stm.: M.C. Swart, 3e Wtk.: P. Hack

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: R. Knol, SGO: C.B. Slieker, Beko: H. Domselaar, Bed.: A.M.M. Wintjens

m.s. 'Spectrum'

SGO: C.A.M. Rovers, F. van Troost, F.A.M. Vergroesen, SAW: J.G. Cornelissen, ASV: B. Corputty, R.F. Huysers, PO: Frederik Pelopessy, Chaniago F Aromande, G1S: Jaja Ahmur,

Sukkur, G2S: Daud Sonan, ASTD: Abu Umar, JSCJ: Harun, 2NDC: Slamet Thohir

m.s. 'Sponsalis'

Gezagv.: F.W. van Oerle, SGO: B. Scholten, Roff.: N. Eijlers, Techn.: A. van der Windt

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: G.A.M. Dorren, 1e Stm.: S.S. Abma, SGO: A.H. van Loon, Hwtk.: F. Bakker, 2e Wtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld, SGO: H.G. Besselink, SAW: E. Kuitems, ASV: R.E. Curial

Aflossingen/Signed Off

Gezagv.: W. Bosma, G.C.H. Dijkstra, F. Kuyt, G.M. Schipper

1e Stm.: J. Jongeneel, G.L.A. Martens

2e Stm.: T. Barth, J.A. Koenraad

3e Stm.: W.J. Levering, D.F.A. Maljers

4e Stm.: D. Gadjradi, J.D.C. Plug

SGO: J. Buren, P.J.B. de Jong,

K.G.E. van Lieshout, A.L.M. Nagelkerke, N.J.C.M. van der

Palen, G.H. Reitsema, W. Verschoore, B. de Vries

Stag.: R.A. Schroevers

Hwtk.: K.L.J. Aertssen, P.A. Ankerman, H. Japin, P.J. de Lange

2e Wtk.: J.D. Compiet, J.J.F. Govers, J. Hensbroek, W. Vroling

3e Wtk.: P.J. Farla, J. Kruize

SGO: G.R. Bos, R.J. Heystek, R.M. Simonides

Stag.: J. Blankenburgh

Roff.: C.P. Verschoor

Wass.: H. Klijnstra, A.O. Koetje

ASV: O. Barrau, E.L. Boldewijn,

P.M. Hendriks, J.M. van Hoeven,

A.A.O. Schenk, L.R. Stevens, F.J. Tryselaar

Techn.: H.S. Elia, K. van der Sluis,

Q.A.P. de Wit

Hovo: J.H.A.J. Orië, H. Otter

Beko: C. Westbroek

Bed.: H.H.P. van Koppen, F.G. Olde Wolbers

Off2: Damhuri

Eng3: Fachri

Eng4: Jenafry, Aribowo

CPO: Tawakid, Pieter Nikijalun

PO: Muh Djupri Rachman, Ma' Ruf

G1S: Baku, Mahamad Tupu, Solih

Muluana

G2S: Ashari B. Abdullah, Abdul

Djabar, Sugiadi, Abdul Rasjid,

Abdullah, Gambeh

ASTD: Warno S, Moli Bin Mail

JSCJ: Bahari Madruisdi, Iwan

Syafril

HECA: Runtukahu

2NDC: Oman Rochman, Maman

Suparman

Vlootjubilariissen



W. Vroling
2e Werktuigkundige
30 jaar op 01.01.89



S.H.J. Gieling
Algemeen
Scheepsvakman
10 jaar op 03.01.89

Getuud

17.11.88 - 2e Wtk. R.H. de Haan met mw. M.J.M. Jacobs

Geboren

07.11.88 - Youri, zoon van Hoofdvoeding G.H.H. Lammers en mw. U. Lammers - van Amen
23.11.88 - Erik, zoon van Algemeen Scheepsvakman H.

Kammenga en mw. T.S. Kammenga-Mulder

Diploma's

10.11.88 - 'S1' K. Cramer

Uit dienst getreden

3e Stm.: E. Hogkamer

TS5: K. Hulsbergen

Beko: A. Barendse, M. Bouwkamp

ASV: G.A. Brand, S.G. Hoedjes

SAW: A. Quist

ASV: B.L. Quist, J. van der Sluis

WAL

WAL

Uit dienst

01.01.89 - P.H.A.M. Otten (DFP) over naar Shell Nederland B.V.

In Memoriam

Op 16 november jl. is op 96 jarige leeftijd overleden de heer **F.F. Rudolph**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Rudolph verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1947 na 30 dienstjaren.

Op 22 november jl. is op 85 jarige leeftijd overleden de heer **T. Hartevelde**, oud-gezagvoerder. De heer Hartevelde verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1953 na 23 dienstjaren.

Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Vakantie en reis/ongevallenverzekering

In verband met het komende winterseizoen vestigen wij Uw aandacht op het volgende. De tijdens vakantie in het buitenland gemaakte noodzakelijke medische kosten vallen onder de dekking van het OMS zoals aangegeven in de Verzekeringsvoorwaarden onder het hoofd 'Kosten geneeskundige hulp in buitenland'.

Geen vergoeding wordt echter gegeven voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's zoals bijvoorbeeld de bijzondere risico sporten.

Recreatieve beoefening van de skisport en langlaufen worden niet aangemerkt als bijzondere risico sporten.

Voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals extra reiskosten, repatriëringskosten, kosten tengevolge van langere verblijftijd, wordt geen vergoeding gegeven. Men dient er tevens rekening mee te houden dat kosten buiten de EEG, Oostenrijk, Zwitserland, Noorwegen, en Zweden maximaal op basis van Nederlandse tarieven vergoed worden.

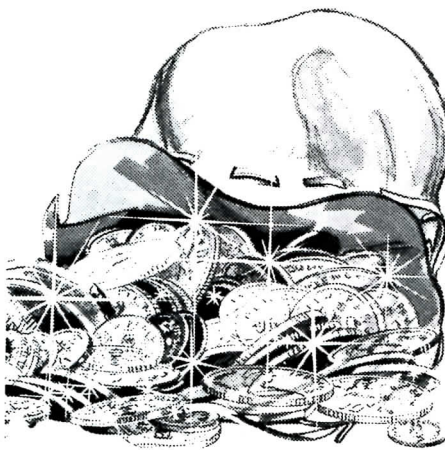


Gezien het bovenstaande adviseren wij dan ook voor Uw vakantie en bij verblijf anderszins in het buitenland een aanvullende verzekering elders af te sluiten.

Voor leden die aangesloten zijn bij een algemeen ziekenfonds is het noodzakelijk dat zij voor hun vertrek een formulier bij het ziekenfonds aanvragen.

Indien U tijdens Uw verblijf in het buitenland medische kosten heeft gemaakt, moet U deze direct na terugkomst indienen bij het OMS, waarbij tevens de noodzaak van de behandeling dient te worden toegelicht.

Het Algemeen Bestuur



Shell Studietoelagen

Voor het studiejaar 1989/1990 zal evenals het vorige jaar een honderdtal Shell Studietoelagen (SST) beschikbaar worden gesteld voor kinderen die financieel ten laste van hun ouders komen.

Voor wie kan een SST worden aangevraagd?

Voor kinderen van werknemers die een Shell-arbeidscontract voor onbepaalde tijd hebben met een Nederlandse Groepsmaatschappij en gewezen werknemers. Onder de laatstgenoemde categorie vallen de overledenen en zij die in aansluiting aan hun dienstverband zijn gepensioneerd. Per gezin kunnen aanvragen voor meer dan één kind worden ingediend, doch slechts aan één kind tegelijk kan een SST worden toegekend. Voor hen die bij de eerste aanvraag werden afgewezen, kan nog éénmaal opnieuw een aanvraag worden ingediend. Gezien het grote aantal kandidaten wordt dringend aangeraden slechts dan een aanvraag in te dienen, indien deze wordt gesteund door goede studieresultaten.

Voor welke opleidingen?

- wetenschappelijk onderwijs aan een universiteit in Nederland
- hoger beroepsonderwijs aan een door het Rijk erkende instelling

Hoe worden de kandidaten geselecteerd?

Door de - van Shell onafhankelijke - Commissie voor Shell Studietoelagen (CSST) onder voorzitterschap van Drs. J. Groeneveldt. Kandidaten worden door de CSST aan een vergelijkend onderzoek onderworpen. Bij dit onderzoek gaat het niet alleen om de vraag of de kandidaat mag worden geacht de studie met succes te kunnen volbrengen. Ook zaken als geestelijke vitaliteit, doorzettingsvermogen, gemotiveerdheid, creativiteit en belangstelling voor het maatschappelijk en cultureel gebeuren, spelen bij de oordeelsvorming een belangrijke rol. Bij het verdelen van de SST's wordt geen voorkeur gegeven aan bepaalde studierichtingen.

Hoe aan te vragen?

Door schriftelijk bericht vóór 31 januari 1989 aan het secretariaat van de CSST, Postbus 162, 2501 AN Den Haag, onder opgave van:

- naam;
- SP nummer;
- werkgever;
- functie;
- voornamen kind;
- geboortedatum kind;
- studierichting;
- universiteit, of HBO instelling;
- jaar waarin de studie is of zal worden aangevangen.

Gepensioneerden dienen hun laatste werkring bij Shell te vermelden, weduwen en weduwnaars van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgeno(o)t(e). De SST wordt doorgaans in september, vóór de aanvang van het studiejaar vastgesteld. Voor het studiejaar 1988/1989 bedraagt de SST f 4.500,- bruto per jaar. Een SST geldt slechts voor één studiejaar, doch bij normale studieresultaten zal een verzoek tot continuering positief worden bezien. Het verzoek tot continuering dient elk jaar vóór 1 september te worden ingediend. Ten behoeve van een kandidaat die in de loop van het studiejaar zijn militaire dienstplicht vervult of gaat vervullen, kan geen SST worden aangevraagd. De gekozen kandidaten zullen volkomen vrij zijn om na hun afstuderen een werkring naar eigen keuze te aanvaarden. Er zal geen verplichting, noch mag er een verwachting bestaan tot indiensttreding bij een maatschappij behorende tot de Koninklijke/Shell Groep.

Oproep aan gepensioneerden

Het s.s 'Leticia', thuisbehorende te Curacao (CSM), vertrok op 4 juni 1940 van Willemstad (Curacao) met bestemming Falmouth via Trinidad. Op 27 juni, om 2 uur 's middags, werd een duikboot waargenomen op ongeveer 300 meter afstand. Onmiddellijk werd de 'Leticia' onder vuur genomen waarbij de 2e machinist J.J. de Mol gedood werd. De overige leden der bemanning haastten zich naar de reddingsboten, die direct gevierd werden. De Engelse olieman P. Davis viel in het water en verdrong. De duikboot bleef de 'Leticia' onder vuur houden, terwijl zij dichter bij de reddingboten kwam en één der reddingboten toeriep langszij te komen. Het bleek dat de duikboot de 3e en de 4e machinist en een olieman, die overboord waren gesprongen, uit het water had opgepikt. Aan boord van de duikboot waren deze drie mensen van kleren enz. voorzien en daarna werden zij door de reddingboot overgenomen, nadat door de duikboot verbandmiddelen waren afgegeven. Te 18.00 uur van dezelfde dag werden de schipbreukelingen door de Engelse torpedojager 'Hurricane' opgepikt, die hen op 30 juni te Plymouth landde.

Als U deze reis heeft meegemaakt, of U kent de naam van één van de overlevenden, wilt U dan een briefje schrijven naar de Redactiecommissie. Ook kunt U telefonisch contact opnemen (☎ 010 - 4071805/Lenny Kosten). Bij voorbaat hartelijk dank.