

# SCHIP & KA

29e jaargang  
nummer 5  
januari  
1990



- 🐚 Jaaroverzicht 1989
- 🐚 Shell Studietoelagen
- 🐚 STBV Doelstellingen 1990
- 🐚 OR-verslag
- 🐚 Bob Scholten verdwaald
- 🐚 Arti et Pectini 1990
- 🐚 Shell Journaal 1989

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Negenentwintigste jaargang nr. 5  
januari 1990

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

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

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

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

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

Vormgeving en druk  
Tijl Offset Zwolle  
Blalweg 20  
Zwolle

## boekje pensioenregeling



Onlangs is een herziene uitgave verschenen van het boekje 'Pensioenregeling' van de Stichting Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. Dit boekje is bedoeld om U enig inzicht te geven in de opzet en werking van de pensioenregeling van het BPFK. U kunt het boekje op kantoor afhalen bij afdeling DFP/3 of, indien U hiertoe niet in de gelegenheid bent, schriftelijk of telefonisch aanvragen (☎ 010-4071837).

## 'Equity & Law II'



De hier getoonde kerstkaart (op A4-formaat), ontving de redactie van Schip & Ka uit Freemantle, Australië, de aankomstplaats van de tweede etappe van de Whitbread Round the World Race.

Dat adviesgroep Combined, co-sponsor van de 'Equity & Law II', verder gaat dan het ter beschikking stellen van publicatiemateriaal, en uitgifte van dergelijke bijzondere kerstkaarten aan ons, moge blijken uit het volgende. Zowel het walkantoor als alle schepen ontvangen binnenkort een videoband met zowel beelden van de voorbereiding, als beelden van de wedstrijd zelf.

## DE REDACTIE WENST AL HAAR LEZERS EEN GELUKKIG EN VOORSPOEDIG 1990

### cursus scheepvaartkunde

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

De cursus wordt gegeven aan het voormalige Instituut voor Hoger Technisch en Nautisch Onderwijs 'Amsterdam', Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam, ☎ 020 - 154508.

De aanvangdatum is 29 januari 1990. De cursus omvat 4 weken van 30 lesuren. Door middel van een discussie op vrijdag 23 februari 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 2944 KW (4000 PK). Ook scheepswerktuigkundigen die reeds in het bezit zijn van het diploma C kunnen zich opgeven voor deze cursus.

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

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2702	16.11.89	Kantoorsluiting feestdagen (SATCOM)
2703	05.12.89	Drugsmisbruik en drugshandel
2704	07.12.89	Vereenvoudiging adm. proc. radiostation (SATCOM)
2705	06.12.89	Koersen (SATCOM)

## VERZORGE VOORSCHIEP SINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Erinna  
Etrema

Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Naticina  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellata  
Zaria

010-4566008

010-4566009

# jaaroverzicht 1989

enkele bijzondere en tragische gebeurtenissen in het begin van het jaar hebben een sterke schaduw geworpen op 1989 en ons allen, werkzaam in de zeevaart, weer eens met de neus op een aantal feiten gedrukt. Ik doel hierbij op:

- de ramp met de 'Nedlloyd Maassluis' bij Skikda in februari, waarbij alle opvarenden op twee na de dood in de golven vonden - voor ons allen opnieuw een les - omdat ondanks alle moderne technologie, navigatie- en communicatie-apparatuur, de elementen van zee en wind soms toch machtiger zijn dan de mens in al zijn nietigheid; en
- het gebeuren met de 'Exxon Valdez' in Alaska in maart, waarbij dan wel geen slachtoffers vielen, maar waarbij aan het milieu erg veel schade is toegebracht.

Deze ramp heeft wereldwijd, en met name in de Verenigde Staten zelf tot veel reacties geleid en tot aanbevelingen, onder andere op het gebied van veiligheid, alcoholbeleid, bouwwijze van tankschepen (dubbele bodem) en strengere controle van schepen in gebieden met een verhoogd milieu risico. Ik wil U niet verhalen dat ook vanuit de Directie van de Koninklijke/Shell Groep kritische vragen zijn gesteld of:

- ook de Shell-vloten iets dergelijks zou kunnen overkomen, en
- zelfs of het continueren van scheepvaartactiviteiten door Shell nog wel verstandig zou zijn.

Ik kan U zeggen dat ons antwoord op de eerste vraag niet anders kon zijn dan: 'ja, dat kan in principe ons ook overkomen, maar wij doen er alles aan om te voorkomen dat er ook maar iets zou kunnen gebeuren'.

Op de tweede vraag is na rijp beraad gelukkig ook door de Directie van de Koninklijke/Shell Groep erkend dat als je Shell-lading door een ander laat vervoeren - bijvoorbeeld door onafhankelijke tankerreders - en er gaat wat mis - je als opdrachtgever toch in het nieuws komt en je je niet achter die ander kunt verschuilen. Gezien wat ik hiervoor gezegd hebt over voorkomen van rampen zou je zelfs kunnen zeggen - en de Koninklijke/Shell Groep heeft dat aanvaard - dat er veel argumenten vóór zijn om zelf marine expertise alsmede een kernvloot te hebben en te houden met hoge standards op het gebied van veiligheid en milieu: op die manier kun je als Shell Groep, en meer concreet als Shell Tankers B.V. een positieve bijdrage leveren aan het op veilige en verantwoorde wijze omgaan met ons maritieme milieu.

*Dit jaar werden wij geschokt door het bericht dat na een langdurige periode van ziekte onze collega A. K. van't Blik was overleden. Tragisch is ook het verscheiden van Indonesisch gezelschap Abdul Karim.*

naast deze tragische gebeurtenissen en daarmee samenhangende maatregelen - ik kom daar zo op terug - is er op het gebied van veiligheid toch veel positiefs te melden uit het achter ons liggende jaar. In mei bereikten wij namelijk de 5 miljoen uren zonder ongevallen met arbeidsverzuim, een record waar wij enerzijds trots op mogen zijn - weinig vloten doen het ons na - maar geen reden bleek te zijn om naast onze (veiligheids)schoenen te gaan lopen. Bij 5.7 miljoen uren gingen we terug naar af. Echter, het gaat niet alleen om records en zoveel uur met nul ongelukken: het gaat vooral om het continu alert zijn op het voorkomen van onveilige situaties en handelingen. Wij zullen dan ook blijvend meer aandacht moeten schenken aan de bijna-ongevallen en het observeren van onveilig gedrag. Wat 1990 betreft, wil ik op deze plaats mijn bijzondere waardering uitspreken over de vlootinbreng voor ons Veiligheidsplan 1990, geweldig!

Ik had het eerder over de maatregelen naar aanleiding van de 'Exxon Valdez'. In die zin hebben wij dan ook ons beleid met betrekking tot het gebruik van alcohol aan boord aangepast. Naast beleidsondersteunende maatregelen als de introductie van gesubsidieerd alcoholarm bier hebben wij ook tot een lagere normstelling besloten en een absoluut maximum. Dit laatste overigens alleen bij bijzondere gelegenheden. Tevens hebben wij om alle mogelijke problemen met de Amerikaanse autoriteiten - en de US Coast Guard in het bijzonder - te vermijden, besloten om de scheepsbar in US-watervaten gesloten te houden en geen alcoholische dranken te serveren. Sommigen van U denken misschien: 'wel erg harde maatregelen; wij werken immers niet alleen aan boord, wij wonen er ook gedurende een aantal maanden'. Dat is juist, maar er is ook een alternatief - en sommigen zowel binnen als buiten Shell zouden dat nog steeds graag zien - van bijvoorbeeld volledige drooglegging. Ik durf wel hardop te zeggen dat ik niet geloof dat dat de oplossing is. Beter een beheersbare en geloofwaardige regeling - een matigingsbeleid -, dan een absoluut verbod op alcohol dat, zoals in geval van de 'Exxon Valdez' - toch ontdoken zou worden. Wij zullen in de praktijk moeten

zien of de door ons genomen maatregelen werken en voor de wereld om ons heen acceptabel zijn. Ik heb daar het volste vertrouwen in.

naast de personele en operationele veiligheid hebben wij ons in 1989 nog met vele andere zaken bezig gehouden. Eén van die belangrijke zaken, zo niet de belangrijkste, was de verandering gedurende dit jaar in de vlootsamenstelling. Het gevolg van de door Shell Internationale Marine ontwikkelde strategie om te komen tot een meer marktgerichte kernvloot, de zogenaamde 'Repositioning Strategy'. Reeds vanaf februari jl. in voorbereiding, half dit jaar door de CMD bevestigd en voor een deel uitgevoerd.

Ook in de loop van 1990 zullen veranderingen plaatsvinden, steeds tegen de achtergrond van de meest optimale mix van schepen (voor ons rond de twintig) wat betreft marktverwachting, vrachttarieven en operationele kosten. Simpelweg gezegd: onrendabele schepen eruit, rendabele schepen erin, van minder kleine, naar meer grotere schepen.

Nu terug naar onze doelstelling van 1989: 'NAAR GEZONDE WINSTGEVENDHEID'. In het derde kwartaal bereikten we een belangrijk moment, een break-even punt, dat wil zeggen: de operationele uitgaven waren gelijk aan de inkomsten, echter over het gehele jaar resteert een negatief verschil van naar verwachting circa Nfl. 5,5 miljoen. Na verrekening van niet operationele baten en lasten c.q. belastingen resteert een lichte winst. Op de goede weg, maar we zijn er nog niet! Veel maatregelen daartoe zijn reeds in 1988 in gang gezet, in 1989 afgerond dan wel op de één of andere manier vertraagd, bijvoorbeeld de volledige erkenning van het 'kernbemanningsmodel'. In onze ogen en die van de Overheid is dit experiment succesvol afgesloten, toch is de veiligheidswetgeving nog niet conform aangepast. Geleidelijkheid heeft bij STBV steeds voorop gestaan, maar willen wij redelijkerwijs gesproken het \$5.000/dag schip benaderen (het niveau van de kwalitatief goed bekend staande onafhankelijke reder), dan is acceptatie van het betreffende model een dwingende noodzaak.

Recentelijk heeft de Tweede Kamer het Wetsontwerp Fiscale Faciliteit voor de Zeevaart goedgekeurd; de zogenaamde 35%-regeling. Het is vrijwel zeker dat de Eerste Kamer haar goedkeuring zal verlenen zodat de faciliteit per 1 januari aanstaande van kracht wordt. Als overgangsmaatregel heeft de Overheid



overigens in 1989, evenals in 1988, aan alle reders opnieuw een compensatiebedrag uitgekeerd; de faciliteit had namelijk al op 1 januari 1989 moeten ingaan!

Een andere belangrijke factor bij het beheersen van kosten is de omvang van de walorganisatie, die immers direct van invloed is op de overhead-kosten. Ook daar heeft een verdere afslanking plaatsgevonden tot 46 medewerkers en het ligt in de bedoeling dat dit aantal nog verder daalt, waarbij de vuistregel circa 2 walmedewerkers per schip nog steeds van kracht blijft. De verdere teruggang in aantallen werd onder andere mogelijk gemaakt door niet alleen taken af te stoten, maar ook bepaalde taken verder te automatiseren en te computeriseren. Het voor 1989 gemaakte IC-plan werd verder geïmplementeerd. Projecten als 'Tekna', 'P&O-track', 'Shape' en 'Cassa' werden op de rails gezet. Deze ontwikkelingen worden voortgezet en zullen in 1990 worden afgerond. In dit licht moet ook het op korte termijn (1992) verdwijnen van de radio-officier worden gezien.

**N**aast de zorg voor het verkrijgen van een behoorlijke rendement op het geïnvesteerd vermogen, is er - onzerzijds - een zekere zorg over het voldoende beschikbaar komen en blijven van voldoende (ervaren) maritieme officieren. We hebben daar dit jaar veel aan gedaan. Echter, opbouwen van operationele ervaring kost tijd en .... geduld, ik denk aan carrière planning c.q. promotiekansen. Bij het streven naar beschikbaarheid spelen ook de scheepstechnici een belangrijke rol. Op 28 november is de laatste groep aankomend scheepstechnici voor de toets opgegaan, en met succes: allen geslaagd.

In het verlengde van al deze zaken mag ik de uitkomsten van het 'EOS'-project niet

vergeten. We hebben deze volledig openbaar gemaakt en uitgebreid in dit blad toegelicht. Een aantal activiteiten zijn reeds in gang gezet, en zullen in 1990 een vervolg krijgen.

Aan ontwikkelingen zit ook een keerzijde: wij vervolgden in 1989 de 'outplacement-exercitie' voor degenen voor wie wij geen plaatsingsmogelijkheden meer hadden op onze schepen. Een deel heeft inmiddels een baan elders gevonden, een deel is daar bijna in geslaagd, een aantal zullen nog een aanvullende mogelijkheid krijgen via een ander outplacement-bureau. Zoals gebruikelijk heeft deze exercitie, ook in 1989, in nauw overleg met de Ondernemingsraad conform de tussen OR en Directie vastgelegde Intentieverklaring, plaatsgevonden. Ook met de FWZ is contact geweest over dit onderwerp. We hopen dit gebeuren binnen nu en zes maanden af te ronden.

Het concept 'Fleetimage' werd verder uitgediept en afgerond; ik kan U verzekeren dat het werkt! Op 30 november jl. - we hadden een 40-tal gasten van DSM aan boord van het m.s. 'Stellata' - waren de resultaten duidelijk zichtbaar, en de klant bleek zeer tevreden. In 1990 willen we het onderwerp kwaliteitsbeheer verder oppakken en op de vloot uitdragen. Ik denk daarbij aan de groeiende belangstelling voor de bescherming en behoud van ons milieu, niet alleen nationaal, maar ook internationaal. Ook daar kunnen we als 'Quality Operator for the 90s' hoog scoren.

Hetzelfde geldt voor verbeteringen van de interne en externe communicatie. Het gaat er namelijk niet alleen om wat wij doen maar ook hoe wij het doen. En dan gaat het uiteindelijk toch om mensen, mensen met eigen normen en waarden. En die mensen zijn er zowel binnen STBV als daarbuiten,

wal- en vlootmedewerkers, onze collega's binnen Shell/SIM; en last but not least: onze 'klanten'. En die klant, bepaalt in the end of the day nog steeds of wij voor hem mogen varen. Zijn perceptie van hoe wij het doen op het gebied van serviceverlening, en kwaliteit is doorslaggevend, niet wat wij zelf ervan vinden. Het citaat van mijn voorganger blijft in dat verband onverkort van kracht: **NOBODY OWES US A LIVING!**

**W**e zijn bijna aan het einde van de tachtiger jaren, een periode die zich wat Marine betrof grotendeels kenmerkte door:

- het slopen van een belangrijk deel van de tankervloot, met name in de VLCC's-sector
- lage vrachttarieven, een 'Charterers Market', en
- een herstructurering van de Shell Marine Sector.

Door een groot aantal medewerkers zal deze periode als een 'kommer en kwel' zijn ervaren. We kunnen er echter niet omheen dat er in het tweede deel van deze periode als gevolg van de genomen maatregelen, en mede door het aantrekken van de wereldeconomie, de markt verbeterde en er, alhoewel bescheiden, weer enige winst wordt gemaakt. Deze zal echter nog robuuster moeten worden om bijvoorbeeld aan vervanging door nieuwbouw te denken.

Het is verleidelijk om aan het begin van de negentiger jaren een poging tot voorspellen te doen. Wat zal de (tanker)-toekomst ons brengen? Ik waag mij daar niet aan, er zijn naast onzekerheden, zeker zoveel onzekerheden, en ik bevind me in goed gezelschap van de scheepvaarteconoom Stopford van de Chase Manhattan Bank en de management goeroe Peter Drucker als ik zeg: 'het doen van voorspellingen, behalve voor de korte termijn, is voor ons mensen eigenlijk geen fatsoenlijke bezigheid'. Wel weet ik dat wij als STBV een eigen en actieve rol blijven spelen bij het realiseren van de Marine doelstellingen:

- het bereiken van een gezonde winstgevenheid
- het verkrijgen en behouden van maritieme expertise
- het instand houden van een strategische kernvloot van hoge kwaliteit.

Tegen deze (nog steeds) onzekere achtergrond ligt voor ons de uitdaging voor de 90jaren. Verder gaan met goed opgeleide en gemotiveerde medewerkers. Samen moet dat toch lukken. Ik wens U, allen die op zee of thuis zijn, een voorspoedig, gezond en veilig 1990 en een behouden vaart.

**Selamat Tahun Baru 1990 dan  
semoga senantiasanya dalam kesehatan  
yang baik dan selamat berlayar**

*Gerard Veldt  
Algemeen Directeur*

# Bob Scholten verdwaald in Surabaya

Dit stond althans in de kop van de krant van 8 april 1989 in het lokale dagblad van Surabaya. Na terugkomst in Surabaya, vanuit Bali, liet ik mij naar het VVV brengen, daar ik vandaar vervoer geregeld had naar Semarang. Het VVV was uiteraard om 05.30 nog niet open, dus bleef ik op een bankje zitten tot er volk kwam. Dit volk bestond uit de schoonmaakster, waaraan ik vroeg of ik mijn rugzak alvast binnen mocht zetten. Dit was geen bezwaar, dus ging ik de omgeving verkennen. Op de binnenplaatsen van het winkelcomplex werden lichamelijke oefeningen gedaan op de maat van muziek. Ik kwam in gesprek met een van de instructeurs die les gaf. Zo was er weer een uurtje voorbij, en ik ging eens kijken of er al iemand van het VVV aanwezig was. Gelukkig was er een bekende die mij de 'mandie' wees om me op te frissen. Dit opfrissen had eigenlijk niet veel zin, daar je alleen de buitenkant afkoelt terwijl nog een hoop warmte in je lichaam blijft zitten. Hij vertelde mij dat ik voor m'n vertrek naar Bali in het Congresgebouw was geweest om daar informatie te krijgen. Ik vroeg verbaasd hoe hij aan die informatie kwam, omdat ik daar de vorige keer niet over gesproken had. Hij toonde mij een krant waar mijn foto met een verhaal in stond betreffende mijn bezoek aan dit gebouw. Volgens het krantenbericht trok het Oost Java-Congresgebouw mijn aandacht door de traditionele bouwstijl, maar het lag ietwat anders dan zij schreven. Ik zal nu mijn verhaal van de werkelijke toedracht geven.

## Bob Schoten Kesar Anggap Gedung DPRD Jatim Obyek Wisata

**Surabaya, Memo**  
Bangunan megah DPRD Jatim ternyata banyak menarik perhatian orang. Bagi para pendatang dari luar negeri - setidaknya akan merentang gedung megah yang terletak di Jl. Indrapura No. 1 Surabaya itu, merupakan sebuah obyek wisata.

Ini terbukti ketika hari Sabtu, 8 April 1989, Bob Schoten (27) seorang pendatang berkebangsaan Belanda, mampir ke DPRD Jatim. Dia memang tak bermaksud hendak melaporkan sesuatu kasus kepada para wakil rakyat yang berada di gedung itu. Sama sekali tidak.

Ia terpaksa memasuki gedung itu dengan gayanya yang khas, setelah beberapa jam kesasar di kota Semarang, mengapa Bob Schoten memilih masuk ke gedung itu. Dalam pikirannya - ia menganggap bahwa gedung megah itu merupakan salah satu obyek wisata. Katakanlah sebuah monumen bersejarah, yang paling tidak banyak dikunjungi para wisatawan.

Bob Schoten adalah seorang karyawan sebuah perusahaan pelayaran Belanda, yang bertugas pada kantor perwakilannya di Singapura. Sejak 7 April, lelaki ganteng bertubuh jangkung ini berada

di Surabaya setelah selama 4 hari sebelumnya berada di Semarang. Ia merencanakan akan tinggal di Indonesia selama 2 minggu, untuk memanfaatkan masa cuti.

Kedatangannya di DPRD Jatim setidaknya memancing tanda tanya sejumlah karyawan dan Bob diterima Tapi akhirnya Soetopo dan Kabag Protokol Ny. Sri Harjati. Dari perbincungan dengan Ny. Sri Harjati ini diketahui bahwa Bob telah kesasar. Ia bermaksud hendak berkunjung ke Madura, tetapi tak tahu kemana arahnya. Ia sendiri tak membawa buku petunjuk pariwisata Jatim, kecuali sebuah peta.

"Saya hendak ke Madura, karena sering bertemu dengan orang-orang Madura di kapal. Disamping ingin menikmati panorama keindahan alam Indonesia," kata Bob Schoten mengemukakan

Kedatangannya ke Indonesia, menurut penuturan Bob, mempunyai sejarah tersendiri. Bahkan sejak 9 tahun lalu ia merencanakan hendak mengunjungi kedatangannya pertama bujukan kesan tersendiri dibenarkannya. Itu terjadi ketika pada tahun 1980, sebuah kapal milik perusahaan pelayaran Belanda

tempat ia bekerja, mampir sehari di Tanjung Priok.

"Sejak itu saya merasa ingin kembali ke Indonesia. Sehingga saya senantiasa bermohon kepada ditugaskan satu saat saya ditugaskan ke Indonesia," kata Bob serius.

Peluang ke Indonesia semakin terbuka, ketika dua tahun terakhir ia ditugaskan pada kantor perwakilan perusahaan pelayaran tempat ia bekerja di Singapura. Tak terbayang betapa gembira hati saya mendapat perintah tugas di Singapura... Dengan demikian, semakin besar peluang saya ke Indonesia," kata Bob ber-seri-seri.

Dan seperti apa yang direncanakannya, keinginan itu pun terpenuhi. Hingga akhirnya Bob kesasar di Surabaya. Setelah beberapa jam terputar-putar di kota Surabaya, ia pun melihat sebuah bangunan megah. Ia pun masuk ke gedung itu, yang dalam benaknya adalah sebuah tempat wisata. Dengan harapan dari tempat itu ia akan memperoleh informasi lebih lanjut.

Henar juga. Setelah mengetahui bahwa Bob Schoten kesasar, oleh Ny. Sri Harjati selanjutnya ia diserahkan ke Biro Perjalanan Pasopati (Abu).



KESASAR : Bob Schoten nampak sedang diterima Kabag Humas protokol DPRD Jatim Soetopo dan Ny Sri Harjati, setelah kesasar beberapa jam di kota Surabaya.

Na aankomst op 7 april te Surabaya ging ik de volgende dag op pad om het VVV te zoeken. Ik kocht een kaart met de plattegrond van Surabaya. Hierop had ik het 'Plaza Tourist' gevonden, en nam aan dat daar het VVV wel zou zitten. Daar aangekomen bleek dit niet het geval te zijn, het was een markt. Rond wandelend kwam ik bij het Congresgebouw uit, waar ik maar naar binnen liep om te vragen waar ik dan wel moest zijn. De veiligheidsbeambte was zeer verbaasd over mijn vraag en haalde de chef van de afdeling Public Relations mr. Soetopo erbij. Deze nam mij mee naar zijn kamer, waar mrs. Sri Hargati ook aanwezig was. Ze vroegen wat ik eigenlijk kwam doen in het Congresgebouw, daar het geen toeristische attractie is ondanks dat het gebouw wel de aandacht trekt van menig buitenlander. Ik vertelde dat ik op zoek was naar het VVV-kantoor. Ze wilden weten waar ik vandaan kwam en hoelang ik al in Soerabaya was. Het was erg gezellig en dat vonden zij blijkbaar ook, want ik kreeg koffie aangeboden en we praatten over mijn verblijf in Indonesië. Ze begrepen dat ik een gids wilde hebben die mij naar 'Mount Bromo' en 'Madura' wilde begeleiden en eventueel uitleg zou geven over beide bijzonderheden. Ze paktten de telefoon en gingen op zoek naar een gids. Onderwijl werden er diverse vragen gesteld.

Ik vertelde dat ik bij een Nederlandse scheepvaart maatschappij werkte en dat ik met veel mensen in contact kwam die van Madura afkomstig waren. Nu ik toch zo dicht in de buurt was, wilde ik wel eens weten hoe het eiland er uit zou zien. Dat ik in Indonesië op vakantie was gegaan, stamde al van enige jaren geleden, toen ik als stagiair aan boord zat en regelmatig in 'Tanjung Priok' kwam. Toen had ik mij zelf voorgenomen om daar eens mijn vakantie door te brengen. Na negen jaar zijn deze plannen dan werkelijkheid geworden. Na een verblijf van enige dagen in Singapore ben ik naar Indonesië gevlogen.

De Indonesische ploeg aan boord had mij al enige informatie gegeven, onder andere wat betreft slaapgelegenheden, zodat ik tegen een zeer lage prijs kon overnachten. Ik ben begonnen op Sumatra, waar ik ongeveer zes dagen ben geweest. Met het vliegtuig was het een kwartier vliegen naar 'Medan'. Daar aangekomen heb ik eerst geïnformeerd waar ik zo'n 'losmen' (want zo heet de goedkope slaapgelegenheden) kon vinden. Het was niet zo ver uit de buurt, en er was gelukkig plaats om te overnachten.

In de middag heb ik me laten rondrijden door een 'betja' welke door een motor werd



Overzicht vanaf Mount Bromo.

aangedreven. Doordat je zo laag zat kreeg je steeds de uitlaatgassen van ander gemotoriseerd vervoer in je gezicht. Na twee uur uitlaatgassen happen en een aantal foto's gemaakt te hebben, ben ik ergens wat gaan eten. Dit was ook weer een verhaal apart, daar de gewoonten en gebruiken, in vergelijking met wat ik gewend ben, toch even anders liggen. Het zag er allemaal wel eetbaar uit, maar als je zag waar het vandaan werd gehaald, dacht je: 'als ik daar maar geen last van krijg'. Het hele assortiment van wat ze te bieden hadden werd uitgestald zodat je kon kiezen. Afgerekend werd alleen datgene wat je gegeten had. De restanten van hetgeen je niet had aangeraakt, werden weer in de vitrine geplaatst achter een vitrage om de vliegen er vandaan te houden. Dit lukte niet helemaal, vandaar dat het geheel er nogal onverzorgd uitzag. Ik kreeg bij deze maaltijd wel gewoon bestek, wat tijdens m'n verdere verblijf in Indonesië niet altijd het geval was.

**D**e terugweg naar het 'losmen' lopend gedaan, waar toch al weer een dik uur in ging zitten. Na me opgefrist te hebben ben ik naar een nabij gelegen hotel gelopen om daar een versnapering te nemen op het begin van mijn vakantie.

Tijdens m'n verblijf op het terras kwam ik in gesprek met een paar Nederlandse stellen die via een reisorganisatie de vakantie door het Verre Oosten hadden geboekt. Ze vertelden me waar ze zoal geweest waren en dat ze, zoals gewoonlijk bij georganiseerde vakanties, alleen maar de toeristische plaatsen bezochten en niet veel tijd hadden om eens verderop te kijken

want dan moesten ze weer terug met het vervoer. Ik ging hun toen lekker maken met wat mijn voornemens waren voor mijn vakantie. Het sprak hun wel aan, zodat ze een volgende keer het ook op die manier zouden doen, namelijk op de 'bonne foot' het land door trekken.

Ik was al vroeg wakker, daar in de buurt een moskee om een uur of vijf al de gelovigen opriep voor gebed. Omdat ik mij daar niet toe geroepen voelde bleef ik maar liggen. Het was al vroeg licht zodat ik er maar uitkroop. De zo bekende douche, zoals wij westerlingen kennen, was ver te zoeken. Je stond in een grote stenen bak met water om met een blikje het water over je heen te gooien.

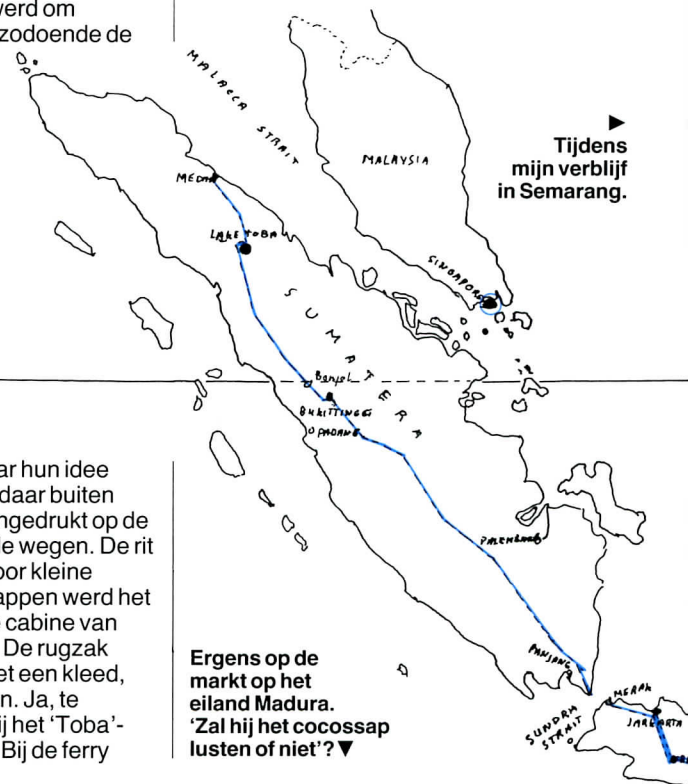
Ik wilde deze dag naar het 'Toba'-meer om op 'Samosir'-eiland te overnachten en rond te kijken. Ik had al genoeg uitlaatgassen naar binnen gekregen. Het voertuig dat voor een bus doorging was snel gevonden. Het leek in de verste verte niet op de bussen die wij in Nederland kennen. Later bleek ook wel hoe het komt dat ze er zo uitzien. De busreis duurde vier uur, wat dus best meeviel als je bedenkt dat elke keer weer gestopt werd om passagiers op te pikken om zodoende de bus vol te houden. Er was dan ook een persoon die al rijdend de mensen er op attent maakte langs welke route de bus ging om zo de aandacht te trekken. Stoppen en wegrijden, telkens weer met een ratelende versnellingsbak, heeft natuurlijk geen goede invloed op de algehele conditie van het voertuig.

**I**n de dorpjes werd er naar hun idee rustiger gereden, maar daar buiten werd de gasplank flink ingedrukt op de niet altijd even geëgaliseerde wegen. De rit ging tussen rijstvelden en door kleine dorpjes. Na een keer overstappen werd het laatste deel van de reis in de cabine van een mini-bus doorgebracht. De rugzak werd op het dak overdekt met een kleed, om de regen tegen te houden. Ja, te moeten houden, want vlakbij het 'Toba'-meer begon het te regenen. Bij de ferry

naar 'Samosir'-eiland was de eindhalte en ik kon tot m'n grote genoegen ontdekken dat niet alles nat was geworden. De les die ik hieruit getrokken had, was dat ik telkens als m'n rugzak op het dak werd gelegd, ik een plastic vuilniszak om de rugzak deed, welke ik uit voorzorg had meegenomen.

Om 14.00 uur kwam de ferry, en twintig minuten later vertrokken wij met een slakkegangetje naar het eiland. We deden er ongeveer 40 minuten over. Het eiland was erg mooi. Een 'losmen' was snel gevonden. Na de slaapplaats goedgekeurd te hebben, ben ik een ommetje gaan maken langs de diverse souvenir-kramen, die van alles aan de man brachten. Ik had nog geen behoefte om in het begin van de vakantie al een hoop spullen aan te schaffen, dus liep ik in de richting van de berg.

Via een wandelpad liep ik tussen de 'sawa's' door, langs een school en de 'batak'-huizen met hun speciale stijl. Ik kwam bij een 'batak'-dorp uit, waar ik een praatje maakte met het hoofd van de





tevens dat hij een twee-wekelijkse informatie bijeenkomst had gehad, om te leren hoe je het land beter kan verbouwen, waardoor er nog wat voor de verkoop overblijft. Een andere bron van inkomsten zijn de toeristen. De familie maakte een soort van kalender in de vorm van een 'batak'-huis. Deze werden aan de souvenirs-kramen verkocht tegen een lage prijs, terwijl die ze dan weer voor het dubbele of drie dubbele aan de kooplustige toeristen verkochten. Aangezien er niet voldoende verlichting aanwezig was, moest je in het donker terug lopen naar het 'losmen'. Ik had gelukkig een zaklampje meegenomen.

De volgende dag vertrok de boot om 10 uur. Eenmaal aangekomen nam ik de bus naar 'Bukittingi'. De rit duurde 18 uur en de volgende ochtend kwam ik aan. Het was er benauwd en warm. Deze keer nam ik een hotel, om eens goed m'n kleren te kunnen luchten van de regen. Bij het VVV ging ik informeren naar de bus naar Jakarta. Deze keer zou ik iets luxer gaan reizen, namelijk met een bus met airconditioning. Met een ander Nederlands stel ben ik nog een tour gaan maken. De hele omgeving afgereden en gestopt daar waar wij dat wilden. We hadden gelukkig niet zo'n eigenwijze gids die zelf z'n gang ging. We bezochten een koffie-branderij en een fabriek waar nog met de hand de gember-koffie werd verpakt. 's Avonds zijn we met z'n drieën naar een traditionele-dansavond geweest.

Priok woonde. 's Maandags zijn we met de trein naar zijn vriendin in Bandung gegaan. Ik had mezelf al voorgenomen hier naar toe te gaan, omdat ik van andere reizigers had gehoord dat de rit erg mooi moest zijn. Ik kan alleen maar zeggen dat ik hier geen spijt van heb gehad.

De volgende stap was Yogyakarta. Daar ik toch in de buurt was, ben ik net als de vele duizenden toeristen het achtste wereldwonder gaan bekijken, namelijk de 'Boroboeidoer'. Na een wandeling door de stad ging ik met een aantal Zweden naar de locale disco tot in de vroege uurtjes. Van daar ben ik naar Surabaya getreind, en zo kwam het dat ik daar zat.

Onderwijl hadden ze een reisorganisatie gevonden die voor een gids kon zorgen en mijn tour naar Bali kon organiseren. Na afscheid genomen te hebben, en door de jongste bediende naar de bus gebracht te zijn, kon ik mijn verdere plannen met de reisorganisatie regelen. 's Middags ben ik nog naar de grootste dierentuin van Oost-Java geweest.

De tocht naar Madura zou de volgende dag plaatsvinden, terwijl dezelfde gids mij 's avonds zou ophalen voor Mount Bromo. Mount Bromo lag een uur of drie rijden van Surabaya. Bij aankomst moesten we nog 5 kilometer lopen. Je kon het eerste stuk per paard of per jeep doen, terwijl je het tweede deel alleen met paard kon doen. Ik heb de beide keren maar gelopen. Op een paard krijg je het midden in de nacht alleen maar koud en je wandelt het net zo snel als de begeleider met het paard. De zonsopkomst werd ietwat verstoord door de laag hangende wolken, maar voor de rest was het een prachtig gezicht. De zwaveldampen kwamen uit de krater.

Bali was voor mij net zo'n vakantie als voor de Nederlanders in het hotel in Medan, maar ik kreeg wel een goede indruk van het eiland. De volgende keer doe ik het in mijn eigen tempo, net als ik de hele tijd had gedaan tijdens mijn verblijf in Indonesië. Er wordt vaak gezegd dat de wereld nogal klein is. Nu wil het dat op een gegeven ogenblik een blanke vrouw in stapte (tijdens mijn vervoer over al de eilanden zat ik voornamelijk met lokalen). Ze keek zelf ook wel vreemd op en vroeg in het Engels waar ik vandaan kwam. Deze vraag had ik al zoveel keren beantwoord, dus nu kon ik het wel in het Indonesisch doen: 'Belanda'. Nu, dan kunnen we wel gewoon Nederlands met elkaar praten. Het bleek dat ze nog geen vijf kilometer van mij vandaan woonde.

Na enerverende dagen op Bali ben ik uiteindelijk aangekomen in Semarang. De bootsman (Rohadi) heeft mij op de motor diverse plaatsen laten zien. Na een paar dagen ging ik weer richting Jakarta om mijn vliegtuig naar Singapore te halen. In Singapore nog een paar dagen gebleven om op verhaal te komen en mijn aantekeningen te ordenen, waarna ik de thuisreis naar Nederland aanving, na het agentschap bedankt te hebben voor de medewerking en om te melden dat ik weer heelhuids terug was.



Heet waterbronnen bij Bandung.

JAVA SEA



familie. De speciale vorm van de 'batak'-huizen stamt nog van vroeger. Ze hebben namelijk geen grote ramen als gevolg van de vele onderlinge ruzie's tussen de nabij gelegen dorpen. Tussen de kleine openingen konden ze naar alle kanten kijken of er iemand aankwam. De gemiddelde gezins grootte van 'batak'-familie's is acht kinderen. De ouders werken voornamelijk om eten te kunnen kopen en als het meezit kunnen ze op vakantie in Sumatra gaan. De man was de hele dag de deur uit om waar dan ook te werken, terwijl de vrouw voor de kinderen zorgde. Eventueel gaven ze hongerige toeristen eten om zo nog een extra bron van inkomsten te creëren. Hij vertelde

De busrit naar Jakarta zou 28 uur duren, maar door het vele verkeer en de smalle jungle wegen werd dit 32 uur. We zijn wel diverse keren gestopt om de benen te strekken en om wat etenswaren te kopen. De ferry naar Java duurde niet zo lang. Op de ferry kwam ik in gesprek met een mede-reiziger, die vroeg waar ik in Jakarta zou slapen. Omdat ik dat nog niet wist, nodigde hij mij uit om in zijn huis te slapen. Dit komt altijd wat vreemd op me over als een vreemde dat vraagt, maar ja, het zou middernacht zijn eer we aan zouden komen, dus ik besloot maar mee te gaan. Zijn huis bleek gewoon zijn familie-huis te zijn. Vertaald in het Nederlands leek het erop dat hij een eigen huis had. Om een lang verhaal kort te maken: ik ben er drie dagen geweest. Hij heeft mij in een auto van een vriend rondgereden en diverse plaatsen van Jakarta laten zien. Ook ben ik nog bij de pompman langs geweest die in Tanjung



# SHELL TANKER DOELSTELLINGEN

In januari 1989 schreven wij reeds dat het vertrouwen in de uitkomst van het herstructureringsproces groeit, de tanker-vrachtenmarkt het absolute dieptepunt lijkt te zijn gepasseerd, en het tijd wordt naar de toekomst te zien.

Het lijkt ons zinvol om tegen deze achtergrond nog eens de primaire doelstellingen van de Marine Sector te herhalen, namelijk:

- ▷ een gezonde winstgevendheid
- ▷ leveren van maritieme expertise aan de Shell Groep
- ▷ leveren van een strategische kern aan tonnage

De Marine Sector strategie voor 1990 tot en met 1992 is erop gericht deze doelstellingen te realiseren middels de implementatie van een meer marktgerichte vlootsamenstelling (Repositioning Strategy).

Evenals voor 1989 zal de hoofddoelstelling voor STBV onveranderd blijven:

## naar gezonde winstgevendheid



# TANKERS B.V.

## INGEN 1990

Deze doelstelling willen we realiseren door:

- ▶ Het bewerkstelligen van een marktgerichte vlootsamenstelling in overleg met SIM, met een voor STBV zo gunstig mogelijke winstverwachting (beheersvorm/fiscale faciliteiten).
- ▶ De veiligheid van de scheepsorganisatie op een voortdurend hoog peil te handhaven en waar mogelijk te verbeteren tegen de achtergrond van een omgeving die voortdurend hogere eisen stelt aan de bescherming van het milieu.
- ▶ Het kostenniveau van de operaties op de vloot en aan de wal voortdurend kritisch te volgen en waar mogelijk te reduceren; de toegerekende gemiddelde operationele kosten per schip - streven \$5.000 per dag - dienen daarbij in een goede verhouding te staan tot het kostenniveau van de onafhankelijke reder met vergelijkbare kwaliteitstonnage.
- ▶ De kwaliteit van, en dienstverlening door de scheeps- en walorganisatie waar mogelijk verder te verbeteren tegen de achtergrond van een voortdurend wisselende markt (klanten) en een verdere toename van de concurrentie.

Een doelmatige uitvoering van dit plan wordt mede bepaald door de betrokkenheid, inzet en flexibiliteit van alle STBV-medewerkers. De uitkomsten van het in 1989 uitgevoerde 'EOS'-project zullen, waar nodig en gewenst, daartoe mede een bijdrage leveren.

DIRECTIE SHELL TANKERS B.V.

JANUARI 1990

# OR- VERSLAG

**Op 4 en 5 december waren de elders in dit verslag genoemde OR-leden en de Directie in de lunchkamer bijeen voor het houden van de laatste vergadersessie van dit jaar. Tijdens de tweede overlegvergadering op dinsdagmiddag 5 december was tevens één van onze Commissarissen, de heer Stoltz aanwezig. Bij de opening van de eerste overlegvergadering was er een speciaal woord van welkom aan Jeanne Dumoulin, directiesecretaresse, die in haar functie ook notuliste van de vergadersessies is. Daarnaast werd een nieuw OR-lid welkom geheten. Per 1 december 1989 is, vanwege het ontstaan van een vakature, A.H. van Haften toegetreden tot de Ondernemingsraad.**

**In dit verslag zal aandacht worden besteed aan de volgende onderwerpen:**

- ★ **Veiligheid**
- ★ **Doelstellingen STBV 1990**
- ★ **Aandachtspunten sociaal beleid**
- ★ **Personeelssituatie**

## **Veiligheid**

Onze Bestuurder, de heer Veldt, toonde zich bijzonder tevreden met de behaalde resultaten tot nu toe. Tot 29 november is de stand: 1 OMA, 2 OZAs RWC en 8 EHBO. De beide frequency rates liggen nog duidelijk binnen de voor dit jaar gestelde targets. Daarbij gevoegd het feit dat we op 29 november de 2 miljoen manuren ongeval vrij werken zijn gepasseerd, deed de heer Veldt de opmerking maken dat we op de goede weg zijn dit jaar goed af te sluiten.

Tijdens deze vergadering kwamen ook de ongevallen in de privésfeer aan de orde. Tot en met oktober zijn dat er acht. Deze ongevallen vormen tezamen een ziekteverzuim van 282 dagen, hetgeen 6% van het totale ziekteverzuim is. In vergelijking met het aantal ongevallen in het werk, een niet onaanzienlijk aantal. Aan het onderwerp ongevallen in de privésfeer zal nog regelmatig aandacht worden besteed.

Het **Veiligheidsactieplan 1990** kwam uitvoerig aan de orde. Dit plan is, zoals langzamerhand gebruikelijk, tot stand gekomen doormiddel van een grote inbreng van de vloot. Tijdens deze vergadersessie kreeg de Raad nog de gelegenheid om laatste opmerkingen te maken. Naast enige kritische opmerkingen was de Raad uiteraard ook van mening dat het een goede zaak is dat het plan gedragen wordt door de mensen die er het meest mee te maken hebben. Daarnaast pleitte de Raad voor een goede introductie van het plan, om de diverse punten toe te lichten.

## **Doelstellingen STBV 1990**

Tijdens de eerste overlegvergadering presenteerde de heer Veldt de concept doelstellingen 'STBV 1990'. Aan de Raad de taak om, tijdens het interne overleg, deze doelstellingen te behandelen en eventueel vragen en of commentaar te leveren. Tijdens deze discussie diende uiteraard wel helder voor ogen te staan dat de doelstellingen gemaakt worden door het Management. Het is dan ook hetzelfde Management dat er verantwoordelijk voor is.

Dit neemt niet weg dat de Raad graag de discussie aanging met de Bestuurder ten aanzien van het aspect 'sociale paragraaf'. De Raad zag graag in de doelstellingen meer aandacht voor het aspect 'medewerkers'. Ondanks het feit dat doelstellingen niet een te lang verhaal dienen te worden, omdat er tenslotte ook afdelingsdoelstellingen zijn, drong de Raad er bij de Bestuurder op aan om in de

doelstellingen aandacht te schenken aan het sociaal beleid. Een reeks van gebeurtenissen in de achter ons liggende periode hebben hun effect gehad op de mensen. In dat licht acht de Raad de genoemde aandacht zeker gerechtvaardigd. U treft de doelstellingen elders in dit blad aan.

## **Aandachtspunten sociaal beleid**

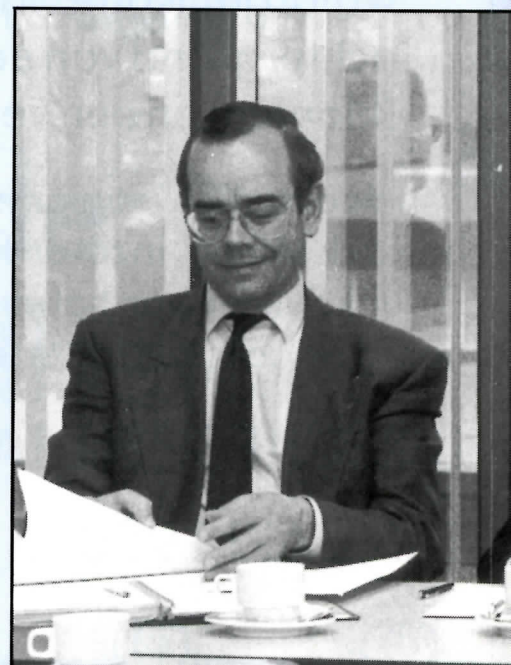
Dit onderwerp ligt geheel in het verlengde van de doelstellingen. Van de bedrijfsdoelstellingen worden de afdelingsdoelstellingen afgeleid van DFM, DFP en DFF. Het sociaal beleid kan als een soort vangnet gezien worden rond deze afdelingsdoelstellingen. Kern hiervan vormen de aandachtspunten, die met de heren Veldt en de Vries besproken zijn.

Stagiaires en daaraan gekoppeld de wervingskracht zullen, in het licht van een teruglopend aantal stagiaires, de nodige aandacht krijgen. De outplacement-exercitie zoals we die inmiddels allemaal kennen, zal ook in 1990 nog voortgang vinden. Het formuleren van een nieuw training- en opleidingsbeleid zal in het begin van het nieuwe jaar zijn afgerond, terwijl de evaluatie van het beoordelingssysteem ook in de eerste helft van het jaar zal plaatsvinden. Daarnaast zullen er gedurende het jaar, naast '6 x 6'-bijeenkomsten, ook dagen voor officieren (zowel voor conventioneel als geïntegreerde officieren) en scheepstechnici georganiseerd worden.

Ranking, waar vooral de laatste tijd veel aandacht aan wordt geschonken, zal ook voor 1990 een aandachtspunt zijn. Tot slot nog te noemen: de voortdurende aandacht voor EOS en de effecten op eerder genoemde punten, communicatie en Staff Structure Planning, een onderwerp waar U in een eerstvolgende 'Ship & Ka' over geïnformeerd gaat worden door Rob van Kranen (DFP/1).

## **Personeelssituatie**

Naast de cijfers met betrekking tot de



personeelsaantallen, werd aandacht gegeven aan diverse actuele onderwerpen. Ondanks het feit dat vele Nederlandse bemanningsleden via het bureau Kruyt een andere baan hebben gevonden (meer dan de helft van het aantal deelnemers is succesvol herplaatst), gaf de Raad een positief oordeel over de intentie van het Management om met een ander Bureau in zee te gaan. Eerste verkennende gesprekken hebben inmiddels plaatsgevonden.

Ook bij de lopende rankingsessie werd geruime tijd stilgestaan. De respons blijkt momenteel al meer dan 80% te zijn. Vanuit de Raad kwamen kritische vragen en opmerkingen ten aanzien van de normen en de zogenaamde 'bandbreedtes' waarin de gerankte personen geplaatst gaan worden. Daarnaast sprak de Raad de verwachting uit dat rankingsessies in de toekomst wellicht door meer tijd, acceptatie van de deelnemers en aandacht voor wie er op de lijsten komen (niet iemand waarmee men slechts korte tijd heeft gevaren) een beter gestructureerd proces gaat vormen. In het licht van het tegenwoordige ranken werd er ook ruime aandacht geschonken aan het aspect motivatie. Het motiveren van enkelen door middel van ranking, moet niet leiden tot demotivatie van de anderen. De Vries was het in deze met de Raad eens en benadrukte dat aspecten als diensttijd en ervaring uiteraard onverkort meetellen.

Ten aanzien van de conventionele officieren drong de Raad, naast duidelijkheid naar de officieren toe, ook aan op voortzetting van de mogelijkheden een plusdiploma te behalen. De officiële regeling loopt op 1 januari 1990 af, maar De Vries benadrukte dat er reeds gesproken wordt met Maritiem Instituut 'De Ruyter' over verdere mogelijkheden. Binnen de personeelssectie vinden sessies plaats die uiteindelijk een totaal plaatje ten aanzien van de conventionele officieren moeten opleveren. Hierin worden meegenomen een behoeftepeiling en een kosten/baten analyse. Er

## OR-ALLERLEI

- *Tot en met de volgende vergadersessie zijn Leo Jorissen en Huub Tummers tot respectievelijk waarnemend voorzitter en secretaris gekozen. Hans Orië is het toegevoegde lid voor de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden.*
- *De volgende vergadersessie staat gepland voor 18 en 19 januari. Deze vergaderingen vallen volledig binnen de jaarbijeenkomst van de Raad.*
- *De hierboven genoemde jaarbijeenkomst vindt plaats tijdens de derde week van 1990, van 15 tot en met 19 januari. Als lokatie is wederom gekozen voor 'De Haaf' te Bergen (NH). De ervaringen met dit Instituut zijn zeer goed. De cursusbegeleiding heeft inmiddels ervaring met het 'bijzondere' van een rederij-OR en daarnaast is dit een Instituut dat valt onder een overheidsregeling hetgeen ons een subsidie oplevert die 80% dekt van de kosten van deze cursusweek.*
- *Voor het eerst is tijdens een overlegvergadering het aspect milieu ter sprake geweest. Binnen de kantoororganisatie zijn de voorbereidingen aangevangen om een milieubeleid te formuleren.*
- *In de vorige editie van 'Schip & Ka' heeft iedereen de OR-enquête aan kunnen treffen. Wij willen hier graag nogmaals een oproep doen om hieraan Uw medewerking te verlenen.*
- *Middels dit kader willen wij U namens de OR een bijzonder goed en gezond 1990 toewensen.*
- *Dit verslag is geschreven door Ed Barsingerhorn.*

komt een door het Management vastgesteld beleid, alsmede duidelijkheid naar alle betrokkenen.

Een onderwerp dat onder personeelssituatie valt, maar ter sprake kwam bij 'mededelingen Bestuurder', waren de Nederlandse Hoofden-voeding. Op het moment is er pas op de plaats gemaakt, omdat er in het Tripartite Overleg Zeevaart nog geen overeenstemming is bereikt over de samenstelling van de bemanning. De FWZ wenst dat de 'twee ongediplomeerden' binnen de kernbemanning, alsmede de hoofdvoeding de Nederlandse nationaliteit hebben. Eind december wordt het overleg voortgezet.

## Aanwezig tijdens de vergaderingen waren:

### Groep A

Ed Barsingerhorn  
Ton van Haaften  
Leo Jorissen

### Groep B

Hans Orië  
Huub Tummers

### Groep C

Estella Juursema  
Henk Steenstra  
Arno Ziëre



# 'studenten worden steeds realistischer'



'Het is heel inspirerend om met jonge mensen om te gaan. Je staat versteld van de hoeveelheid hobby's die ze naast hun studie er nog even bijdoen. Tijdens de selectiegesprekken zijn zij het ook die de gespreksonderwerpen aandragen en meestal komen we tijd te kort,' zegt mevrouw E.J. Schonebaum, de nieuwe voorzitter van de Commissie Shell Studietoelagen, die elk jaar aan een honderdtal kinderen van Shell-medewerkers een studiebeurs toe mag kennen. Onlangs nam zij de voorzittershamer over van de heer J. Groenevelt en ze ziet verlangend uit naar de komende selectie-ronde. 'Tijdens de gesprekken met de kandidaten zijn altijd drie commissieleden aanwezig, onder wie de voorzitter. Ik mag dus overal bij zijn, en dat zie ik als een groot voorrecht.'

In de van Shell onafhankelijke Commissie voor Shell Studietoelagen (CSS) hebben vijf personen zitting en ze zijn allen op één of andere manier verbonden aan onderwijs-instellingen. 'Daarnaast hebben we met elkaar twaalf kinderen in ongeveer dezelfde leeftijd als de studie-aanvragers, dus we kennen deze jonge mensen een beetje.' Mevrouw Schonebaum kwam elf

jaar geleden bij de CSS, die toen nog twee secties kende, een WO- en een HBO-sectie. 'Toen mochten voor het eerst de HBO'ers ook een Shell-studiebeurs aanvragen. Ik zat in het hoofdbestuur van de Vereniging van Vrouwen met een Academische Opleiding en werd voor de CSS gevraagd.' Inmiddels zijn de secties samengevoegd.

Ook de selectie-procedure is veranderd. 'Vroeger werden alle aanvragers voor een gesprek met de commissie uitgenodigd. Daar zaten natuurlijk altijd al een paar, bij voorbaat, kanslozen tussen. Selecteren is nooit leuk, maar toen was het voor zowel de betrokken student als de CSS een vervelende ervaring. Nu hebben we onze aanvraag-criteria bij voorbaat al enigszins vastgesteld, om grote teleurstellingen te voorkomen. Alle aanvragers die van de middelbare school komen met een zeven gemiddeld of hoger worden in elk geval uitgenodigd. Er kunnen omstandigheden zijn waardoor iemand die zeven net niet gehaald heeft, maar dat wordt per geval bekeken. Als die zeven gewoon niet gelukt is, kunnen ze altijd nog een keer proberen en dan zijn de criteria als volgt: zij die binnen een jaar hun propedeuse halen of zij die binnen een HBO-opleiding onvoorwaardelijk doorgaan naar het tweede jaar, worden ook voor een gesprek uitgenodigd.'

## **sollicitatie-gesprek**

Vorig jaar had de CSS met in het totaal 300 jonge mensen een gesprek. Op deze gesprekken is in de loop der jaren nog wel eens kritiek geweest, omdat het om een selectie-procedure gaat. De CSS zou wellicht niet objectief genoeg te werk gaan en slechts de bollebozen een kans geven. 'Waar geselecteerd wordt, vallen altijd eveneens goede mensen af. Je kunt het vergelijken met een sollicitatie-gesprek. Ook bij zo'n gesprek wordt niet alleen gelet op de studie-resultaten van een sollicitant, maar tevens op wat hij of zij nog meer in huis heeft. Als je tweede bent na afloop van zo'n procedure, wil dat helemaal niet zeggen dat je niet goed bent of dat je ergens anders geen kans meer maakt. De kandidaten die wel voor een toelage in aanmerking komen, willen wij slechts een extra stimulans geven. Wij zijn



een onafhankelijke commissie en letteren beslist niet op de functies van de ouders bij Shell.'

De CSS selecteert niet op studierichtingen. 'Daarbij is het opvallend dat sommige studierichtingen het ene jaar nog heel populair zijn, en het jaar erop soms helemaal niet meer. Jongeren kiezen steeds meer voor een studie met goede toekomstperspectieven in plaats van alleen maar voor een studie die ze leuk vinden. Ik denk dat ze steeds realistischer worden. Dit heeft er wel toe geleid dat sommige studies bijna niet meer voorkomen bij ons, zoals PABO, fysiotherapie en sociologie bijvoorbeeld,' aldus mevrouw Schonebaum. Studiemotivatie is zo'n ander criterium dat de CSS hanteert, naast de studieresultaten. 'Het spreekt bijna voor zichzelf dat iemand die vertelt dat hij in Delft gaat studeren omdat zijn vader dat ook heeft gedaan, minder kans maakt dan iemand die er een hele goede verklaring voor heeft.'

## biologie

Tijdens het half uur durende gesprek wordt op nog veel meer dingen gelet. Mevrouw Schonebaum: 'Op het inschrijvingsformulier geven de kandidaten zelf aan wat voor hobby's men heeft en wij komen daar tijdens het gesprek uitgebreid op terug. Laatst was er iemand die biologie als hobby had opgegeven. We hoefden alleen maar het woord biologie uit te spreken en er ging een hele wereld open. Zo gaat het vaak met allerlei vrije-tijdsbestedingen zoals sporten, verenigingslidmaatschap, het volgen van de actualiteiten. Als we merken dat een student over het ene onderwerp toch niet zoveel weet te vertellen, stappen we over op iets waarvan hij of zij wel wat weet. Een half uur lijkt kort, maar we krijgen toch meestal wel een goed beeld van iemand.'

De CSS heeft volgens mevrouw Schonebaum zowel waardering voor kandidaten die een heel ruim interesseveld hebben als voor mensen die zeer gespecialiseerd zijn. 'Vakanties is ook een aardig onderwerp. Wat doen ze dan? Gaan ze drie weken achter elkaar op het strand in Spanje liggen, of gaan ze een trektocht maken? We letten er dan op of deze jonge mensen wat van de platgetreden paden af durven te stappen. Hoe gaan ze met hun tijd om? Het goed kunnen plannen van je tijd blijkt zowel tijdens je studie als daarna een uitstekende eigenschap te zijn.' Dit laatste gaat zeker op sinds de twee fasen structuur zijn intrede heeft gedaan. 'Studenten die goed met hun tijd kunnen omgaan, halen binnen zes jaar die studie met weinig problemen. Het verbaast mij en mijn collega-commissieleden inderdaad wel, dat ze daarnaast nog tijd vrij weten te maken voor allerlei activiteiten,' zegt de voorzitter.

## spannende tijd

Minstens zoveel plezier als aan de gesprekken, beleeft de commissie aan de terugrapportage van de gelukkigen, die in het bezit zijn gekomen van de Shell Studie-

## Shell Studietoelagen

Voor het studiejaar 1990/1991 zal evenals het vorige jaar een honderdtal Shell Studietoelagen (SST) beschikbaar worden gesteld voor kinderen die financieel ten laste van hun ouders komen.

### Hoe worden kandidaten geselecteerd?

Selectie vindt plaats door de - van Shell onafhankelijke - Commissie van Shell Studietoelagen. De kandidaten nemen deel aan een vergelijkend onderzoek en kunnen worden uitgenodigd voor een selectiegesprek. Het gaat er daarbij niet alleen om of de kandidaat de studie met succes zal kunnen volbrengen. Ook zaken als doorzettingsvermogen, gemotiveerdheid, creativiteit, vitaliteit en belangstelling voor samenleving en cultuur spelen bij de oordeelsvorming een belangrijke rol. Bij het verdelen van de SST's wordt geen voorkeur gegeven aan bepaalde studierichtingen.

### 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 worden hier verstaan werknemers, die in actieve dienst zijn overleden of zij die in aansluiting op hun dienstverband zijn gepensioneerd. Hoewel de ouders voor meer dan één kind een aanvraag kunnen indienen, kan tegelijkertijd slechts aan één kind per gezin een SST worden toegekend. Wel kunnen kinderen na elkaar een toelage krijgen.

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 aan te vragen?

Door schriftelijk of telefonisch bericht vóór 31 januari 1990 aan Jolanda van der Deijl, secretaresse van de Commissie voor Shell Studietoelagen.  
Adres: Postbus 162  
2501 AN Den Haag  
☎ 070 - 3776122

### Hoogte van de SST

De SST wordt doorgaans in september, vóór de aanvang van het studiejaar vastgesteld. Voor het studiejaar 1989/90 bedraagt de SST f 4.500,- bruto per jaar.

### Hoe lang loopt de SST?

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.

### Militaire dienst

Ten behoeve van een kandidaat die in de loop van het studiejaar zijn militaire dienstplicht vervult of gaat vervullen, kan geen SST worden aangevraagd.

### Werkkring

Na beëindiging van de studie is de oud-bursaal geheel vrij in het kiezen van een werkring en bestaat er voor maatschappijen behorende tot de Koninklijke/Shell Groep geen enkele verplichting de afgestudeerden in dienst te nemen.

toelage. De studenten schrijven twee keer per jaar: over hun studieresultaten en over hoe ze het verder maken. De commissie krijgt aan de hand van de brieven een aardig beeld van wat de bursalen met hun extra 'zakcentje' kunnen doen. 'Iemand heeft er een microscoop voor gekocht, een ander kon er zijn verblijfskosten in Lausanne tijdens een cursus mee betalen. Weer anderen kopen er extra studiemateriaal voor of een computer. Een enthousiast roeier kon aan de Europese Kampioenschappen meedoen dankzij de toelage ..., het is bijna teveel en te varieerd om op te noemen,' vertelt

mevrouw Schonebaum enthousiast.

Zelf zit ze momenteel middenin de nagesprekken met de bursalen die het afgelopen jaar voor het eerst een toelage hebben gekregen. In het voorjaar breekt de drukke selectie-periode weer aan. 'Omdat wij moeten wachten op degenen die in mei examen doen, kunnen wij pas halverwege augustus definitief aangeven wie voor een toelage in aanmerking komen. Dat is voor de mensen waar we begin februari mee gesproken hebben - zij studeren al - lang afwachten geblazen. Heel spannend, niet in het minst voor ons zelf.'

# VLOOTPERSONALIA

Situatie aan boord 20.12.1989

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

*Roff.:* L.P. de Regt  
*Gezagv.:* W. Bosma  
*Hwtk.:* J.H.S. van der Pas  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke  
*MO2:* P. Molendijk  
*MO3:* A.M.H. Vossen (5/1 F.J. Ringersma, H.T.J. Meyer)  
*MO4:* H.A.J. Stoop, J.W. van Duuren  
*Stag.:* N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen  
*Tech.:* J.P.W. Dallmeyer, H.S. Elia  
*Hovo:* J. Roosenburg  
*CPO:* Bingen  
*PO:* Sukardi Achmad  
*G1S:* Muyoto, Sur'an Gozali  
*G2S:* Herman Lumohing, Makrop  
*ASTD:* Masiran  
*CHCK:* Suharto Bin Jas

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

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

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

*Gezagv.:* A.T. van Es  
*1e Stm.:* H.J. Lenstra  
*Hwtk.:* H.J. de Koning  
*2e Wtk.:* A.J.A. de Groot  
*Stag.:* D. van Steenis  
*Off2:* Arsamada Marwi  
*Off3:* Makangiras (15/1 Knoch)  
*Eng3:* Gilalo  
*Eng4:* Aribowo  
*Rdof:* Yacob  
*ASV:* R. Mammen  
*CPO:* Bin Satimin  
*PO:* J.D.M. Paath, Kamal Adyaprana  
*G1S:* Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz  
*G2S:* Moch Bachri, Siradjudin, Salam Nurdin  
*HECA:* Tjasmito  
*ASTD:* Salim  
*JSCJ:* Maruji  
*2NDC:* Bin Ngaripandi

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

*Gezagv.:* R. Knol  
*1e Stm.:* R.A. de Boer  
*Hwtk.:* G.J. van Eyk  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts, J.W. van Velze  
*3e Wtk.:* A. van Beek jr.  
*Stag.:* J.M. Muselaars  
*Rdof.:* Rizal (10/1 Nurardja)  
*Off2:* Luntungan  
*Off3:* Soeyono  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* Pangemanan  
*ASV:* E. Kuitems  
*CPO:* Suhari  
*PO:* Nuron Djuhana, Yusuf Arkan  
*G1S:* Muljono Adhy Su, Sanusi, Bin Anwar, Sugiadi  
*G2S:* Mustar Bin Must, Hasri Kasim, Syamsul Bachri  
*ASTD:* Madsaleh  
*JSCJ:* Moh Masykur  
*HECA:* Haryono  
*2NDC:* Adjisman

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

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

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

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren  
*1e Stm.:* G.J.C. van Eeten  
*Hwtk.:* H. Brand  
*2e Wtk.:* J.D. Compier, A. Houwaard jr.  
*Stag.:* B. Meerstadt, L.F. Maas, R.J. Blonk  
*Rdof.:* Hasan  
*Off2:* Djajadiputro  
*Off3:* Niode  
*Eng3:* Yadi  
*Eng4:* Subijakto  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* M Kadar, Hinsu Manurung  
*G1S:* Matrawi Bin Rof, Didik Adiyanto, Suari, Huzairi Shah

*G2S:* Atim B Pereman, Suhandi Andi, Satiman  
*ASTD:* Ripin  
*HECA:* Wawan Setiawan  
*JSCJ:* Iwan Syafril  
*2NDC:* Kusnadi

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

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

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

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

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

*Roff.:* D. Beets  
*Gezagv.:* T.W. Scharrenburg  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*2e Stm.:* P.A.D. Bouwman  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman  
*2e Wtk.:* A. Slood

*3e Wtk.:* F.P. van der Star  
*4e Wtk.:* S. van der Zee  
*MO4:* C.G.A. Ligtoet  
*Wass.:* O.A. Koetje  
*Stag.:* R.W. Visser, L. de Wolff, F.C.M. Buys  
*Tech.:* A. van der Windt  
*CPO:* Zulani Adjeri  
*PO:* Suhandan Warjo, Tahalea Joazab  
*G1S:* Mardjub, Sudjadi Rahardj, Rachman, Sukri  
*G2S:* Bambang Prasety, Nandang Ansori, Mohamad Amin  
*ASTD:* Achman Djarkasi  
*JSCJ:* Eddy Djunaedi  
*HECA:* Ujang  
*CHCK:* Encun Supriyatn

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

*Gezagv.:* W. Hoogendijk  
*1e Stm.:* W. Holwerda  
*Wnd. 2e Stm.:* M.J.A. Kryvenaar  
*3e Stm.:* T. Barth  
*Hwtk.:* J. Smid  
*3e Wtk.:* R. van der Heide (3/1 P. Hack)  
*4e Wtk.:* H. van Weenen  
*MO4:* J.W. Gepkens  
*Rdof.:* Trijono  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* Hasoloan Sirega  
*G1S:* Ismail Bin Sihi, Baku, Notje Mirah, Ashari B Abdull  
*G2S:* Acmad, Mohamad Amin, Kohar  
*JSCJ:* Sabur Ruchiat  
*HECA:* Sugito  
*ASTD:* Husein  
*2NDC:* Oman Rochman

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

*Roff.:* R.P. Verschoor  
*Gezagv.:* O.A. van Druuten  
*1e Stm.:* R. Dijkstra  
*Hwtk.:* W. Vroling  
*MO2:* B.E. Broekhuysen  
*MO3:* A.D.N. Smith (15/1 M.P.M. Boeren)  
*MO4:* M.J. Oosterkamp, P.C. Hollander (15/1 R.W. Eeuwijk)  
*Stag.:* M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade  
*Tech.:* E.R. van Engel, O. Barrau  
*Hovo:* C. Westbroek  
*CPO:* Hengky S Pasumi  
*PO:* Anwar  
*G1S:* Lalan Djaelani, Supartoyo  
*G2S:* Umar, Latuheru  
*ASTD:* Edy Yusuf Setia  
*2NDC:* Lopies Salvador

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

*Wnd. Gezagv.:* A.J.W. Rommes  
*1e Stm.:* B. Crum  
*3e Stm.:* W.M. de Bruyn  
*2e Wtk.:* J.J.F. Govers  
*3e Wtk.:* J. Kruize  
*MO4:* L.P.A. van Saasse, A.H. van Loon  
*Stag.:* R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Johnny Uruilal  
*G1S:* M.Ali Tanete, Sumian, Bin Matroyal, Yosepanus  
*G2S:* Moch Ali, Timbang  
*ASTD:* Jwan Edmonf Sja  
*HECA:* Koesman  
*2NDC:* Agus Harun

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

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

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

*Roff.:* B. Hansen  
*Gezagv.:* L.A. Veer  
*1e Stm.:* A.L.M. van Dun  
*Hwtk.:* H. Kuijper  
*MO1:* J.C. van Koten  
*MO2:* A.B.M. Bokkers  
*MO3:* W.P. Koliijn  
*MO4:* A.J. Geerds, N.G. Butter  
*Stag.:* F. Kessener, F.U. Pernalds  
*ASV:* C.H. Roozendaal, H. de Vries  
*Hovo:* L.H. Thibaudier  
*CPO:* Ch A Rumengan  
*PO:* Paniran  
*G1S:* Nafir, Mansyur Duscuy  
*G2S:* Mashuri, Mardas  
*ASTD:* Swryana  
*CHCK:* Sujai

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

*Roff.:* J. Hissink  
*Gezagv.:* J.M. Huygens (20/1 A.H. van Haaften)  
*Hwtk.:* J. Kruysse  
*2e Wtk.:* J.C. Ganzinga, J.H.E. Nijhuis  
*MO1:* C.A.M. Rovers  
*MO3:* H. Oudenes, G.R. Bos (12/1 B. Scholten)  
*MO4:* P.B. van Leunen  
*Stag.:* P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. van Grootel  
*ASV:* R.B.F. Stroet, E.H. Vissia  
*Tech.:* M.J.W.A. Schuurs, K. van der Sluis  
*Hovo:* C.P. Hoogesteger  
*CPO:* Djuhaeni Bin As  
*PO:* Ahmad Serang  
*G1S:* Nasril Bin Matj, Achmad Dasuki, Rudolf HJ Lapia, Henky B.

Pangail, Eddy Subardi  
*G2S:* Hery Kaharu, Nasperi B Igwan  
*ASTD:* Suharto  
*2NDC:* Mohamad Jusuf

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

*Roff.:* H.W. Hogeweg  
*Wnd. Gezagv.:* G.L.A. Martens  
*1e Stm.:* F. Schröder  
*Hwtk.:* G. de Goede  
*MO2:* H.E. Becht (5/1 J.H. van Zanden)  
*MO3:* R.M. Simonides  
*MO4:* P.J.H.M. Daal, J.X.J. Klaayzen  
*Stag.:* P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer  
*Tech.:* B.A. Amstelveen, E.L. Boldewijn  
*ASV:* R.G. van den Brink, P.M. Hendriks, R.F. Huysers  
*Hovo:* C.F. van der Ende  
*CPO:* Naim Bin Dulasi  
*PO:* Maman Suparman  
*G1S:* Abdul Manika, Ardiansjah  
*G2S:* Komarudin, Bin Jumadin  
*CHCK:* Mamam  
*ASTD:* Mostafa Bin Mon

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

*Gezagv.:* G.A.M. Dorren (28/12 N. Venendaal)  
*Hwtk.:* F. Bakker  
*2e Wtk.:* M. Schmidt  
*MO1:* A. Leffers  
*MO2:* R. Roor  
*MO3:* P.J.B. de Jong, G.H. Reitsema  
*MO4:* N. de Vries (5/1 H.C. van Petersen)  
*Stag.:* S.W. van den Brink, P.A. Zwolle  
*ASV:* J.M. van Hoeven, R.E. Curial, M.A.J. Veen, K.G.J. Schefferlie  
*Hovo:* H.W.J. van Haarst  
*CPO:* Moh Toha  
*PO:* F X Djoko Nursj  
*G1S:* Desmond Kordak, Nurkalam  
*G2S:* Sutjipto  
*ASTD:* Harjono  
*JSCJ:* Chairuddin  
*2NDC:* Abdu

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

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

### **Vlootjubilaren**



**J.A. de Groot**  
Hoofdwerktuigkundige  
30 jaar op 25.01.90



**F.C. Koens**  
Hoofdwerktuigkundige  
25 jaar op 08.01.90



**M. van der Woud**  
3e Officier  
10 jaar op 10.01.90

### **Geboren**

Dagmar, dochter van H. Brugts,  
MO3 en mw. C.J. Brugts-van der Voordt

### **Aanstellingen**

01.01.90 Gezagvoerder F. Kuyt  
01.01.90 Hoofdwerktuigkundige  
J.L. de Bondt

### **Over naar Groep buiten Nederland**

MO1 A. Zwiers (SIM-London)

### **Uit dienst**

SAWR.P.A. Heuts

**Wij wensen alle varenden en bekenden langs deze weg een goede vaart en gezondheid. Dit wegens verandering van werkkring en hopelijk tot ziens.**

**Rinus en Ria Kik**

## **In memoriam**

Op 4 november jl. is op 57-jarige leeftijd overleden de heer **M.J. Heiligers**, oud-Scheepsgezel Algemene Werkploeg. De heer Heiligers verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1987 na 24 dienstjaren.

Op 23 november jl. is op 75-jarige leeftijd overleden de heer **G.P. Beekman**, oud-gezagvoerder. De heer Beekman verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1971 na 38 dienstjaren.

# ARTI ET PECTINI 1990



bijdragen inleveren  
derde week januari

Op dinsdagavond 13 februari a.s. vindt de feestelijke opening plaats van de negende editie van *Arti et Pectini*, de kunstexpositie waar Shell-amateurs hun werk aan een breed publiek kunnen tonen. Deze kunstmanifestatie in de Pulchri Studio aan het Lange Voorhout in Den Haag, duurt tot zondag 18 februari. Daarna zullen delen van de expositie de verschillende Shell-maatschappijen in Nederland bezoeken, maar hierover volgt in een volgend nummer meer. De adressen waar U vanaf maandag 15 januari tot en met vrijdag 19 januari Uw bijdrage voor de kunstmanifestatie *Arti et Pectini '90* kunt inleveren, worden hieronder aangegeven.

- Amsterdam:** KSLA, Badhuisweg 3, gebouw Overhoeks, dhr. C. van der Loo, ☎ 020 - 302813
- Arnhem:** Kawecki-Billiton, Driepoortenweg 54, mw. M.I. Bolsius, ☎ 085 - 629071
- Assen:** NAM, Schepersmaat 2, mw. L. van Beek, ☎ 05920 - 62074
- Den Haag:** Arti et Pectini, Koninginnegracht 92a, door het ijzeren hek: ruime parkeergelegenheid, ☎ 070 - 3773963
- Klundert:** Shell Chemie, Buitendijk-Oost 25, mw. R. Gerla, ☎ 01680 - 52271
- Leidschendam:** Billiton, dr. van Zeelandstraat 1, mw. A. Gentil, ☎ 070 - 3172500
- Rotterdam:** Shell Gebouw, Hofplein 20, in de hal, mw. E. Blok, ☎ 010 - 4697018
- Rijswijk:** KSEPL, Volmerlaan 6, mw. P. Hoppenbrouwer, ☎ 070 - 113144
- Vlaardingen:** Sportpark 'De Vijfsluizen', mr. L.A. Kesperweg 45, ☎ 010 - 4705061

Deze contactpersonen zijn alleen tijdens die inleverweek bereikbaar. Heeft men voor die datum nog vragen, dan kan men zich telefonisch richten tot de organisatie: ☎ 01751 - 15944. Men kan de werkstukken inleveren op het adres waar dat het beste uitkomt, ongeacht de Shell-maatschappij waar men werkt.

## enkele voorwaarden

Voor het inleveren van de werkstukken is het volgende nog van belang. Op de inleverlocatie vullen de deelnemers zelf een administratieformulier in, dat later wordt bevestigd aan de inzending. Daarop dient men ondermeer de afmetingen van het werk en een redelijke waarde voor de verzekering aan te geven. Over dit laatste wordt zo gewenst ter plekke geadviseerd. De deelnemers ontvangen een innamebewijs en ook de uitnodiging voor de openingsavond. Voor een stevige omlijsting moet de inzender zelf zorgen, evenals voor het ophangkoord - liefst van gemakkelijk buigbaar geplastificeerd metaaldraad - en dat moet voldoende lang zijn om het werkstuk hoger of lager te kunnen hangen. Voor aquarellen achter glas gaat de voorkeur uit naar een (smalle) aluminium omlijsting. Klemmen kunnen ook, mits ze goed bevestigd zijn.

Zet aan de achterzijde van schilderijen en dergelijke met viltstift Uw naam en titel, dit als extra waarborg, mocht het

inschrijfformulier er afvallen. Deze titel dient zo bondig en karakteristiek mogelijk te zijn. Bij beelden, beeldjes en snijwerk is het vasthechten van het formulier niet goed mogelijk. Merk deze aan de onderzijde door inkerving of met ballpoint.

## terughalen

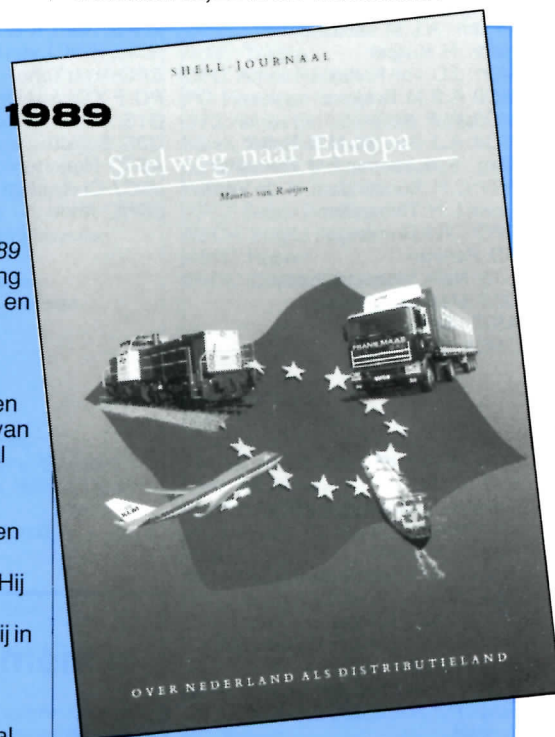
Te zijner tijd kan het werk weer afgehaald worden op de plaats van inname. Indien men anders zou wensen, wordt verzocht dit op het inschrijfformulier te vermelden onder 'opmerkingen'. Men moet bereid zijn het werk enkele maanden af te staan. Het is mogelijk dat een aantal stukken meegaat naar een zestal deeltentoonstellingen die volgen op de expositie in Pulchri. Zorg voor een goede verpakking. Deze moet gemakkelijk verwijderd kunnen worden (touw) in verband met hergebruik. Gebruik voor aluminium (wissel) lijsten het verpakingskarton en lever geen werk in met gipsen lijsten. Deze laatste zijn te bros voor vervoer. Eveneens in verband met het transport wil de organisatie van te voren weten welke extreme afmetingen men kan verwachten. Mocht het werk groter zijn dan 1.20 x 1.20 meter, dan wil de organisatie dat van te voren schriftelijk vernemen. Het adres van *Arti et Pectini* is: **Prins van Wiedlaan 12, 2242 CD Wassenaar.**

## Shell-journaal 1989

In het Spoorwegmuseum te Utrecht werden op 12 december jl. de eerste exemplaren van het *Shell-journaal 1989* uitgereikt. Daarna volgde de verzending naar medewerkers, gepensioneerden en relaties van Shell in Nederland.

Onder de titel '*Snelweg naar Europa*' heeft de auteur Maurits van Rooijen een onderzoek gedaan naar de toekomst van Nederland als distributieland. Centraal stond de vraag: Nederlanders zijn dienstverleners en transporteurs bij uitstek, maar hoe zal hun positie worden als in 1992 de binnengrenzen van de Europese Gemeenschap wegvallen? Hij sprak hierover met een aantal deskundigen. Zijn bevindingen heeft hij in de vorm van interviews in het boekje vastgelegd.

Het is gebruikelijk dat het *Shell-journaal*, vergezeld van een donatie, wordt opgedragen aan een of meer organisaties waarvan de activiteiten raakvlakken hebben met het onderwerp. Deze keer waren dat het Spoorwegmuseum, dat een



kinderspeeltuin met 'spoorse' elementen wil inrichten, en de Koninklijke Oudheidkundige Bond, eveneens in Utrecht, voor zijn project '*inventarisatie van varende monumenten*'.