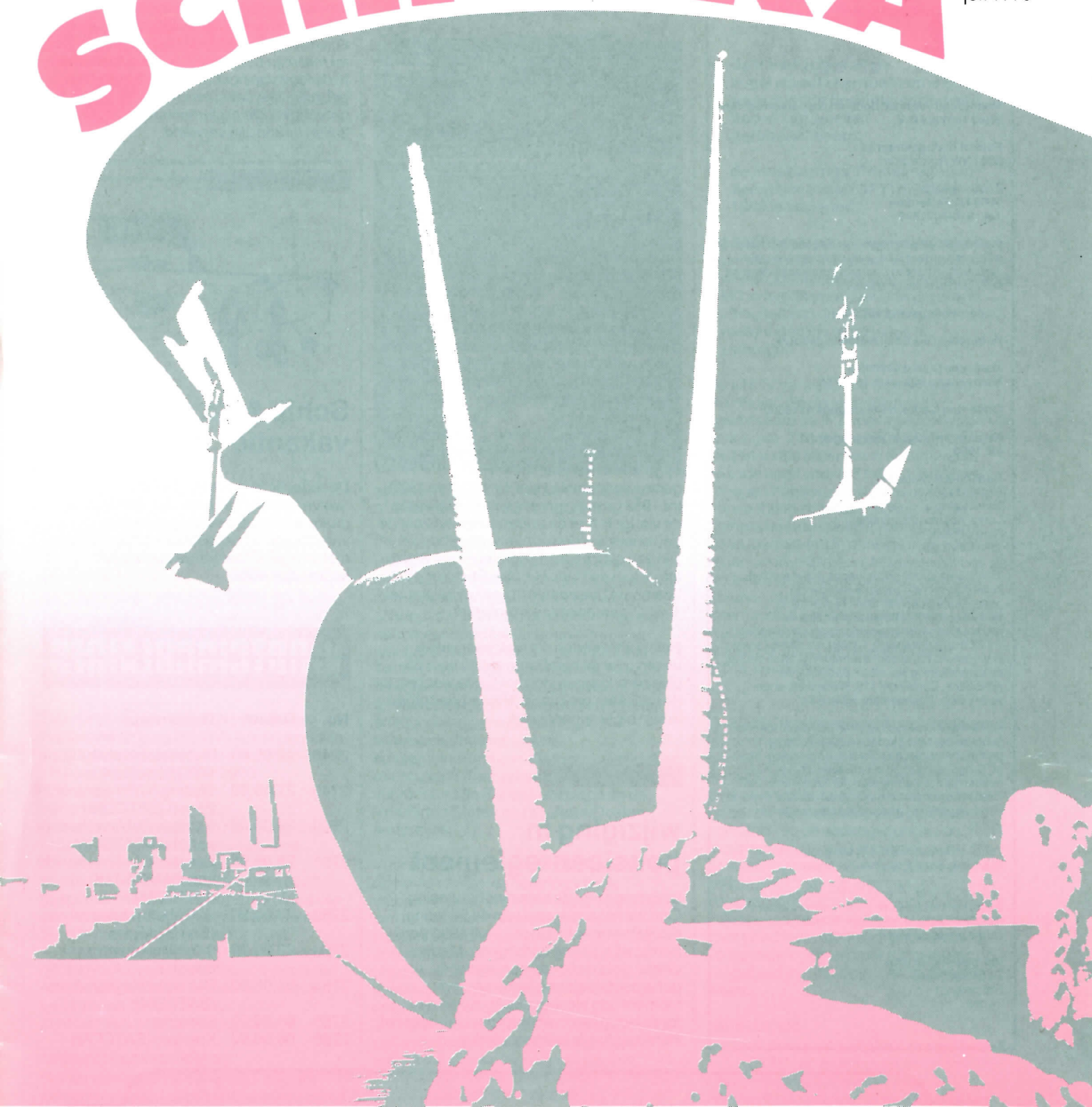


SCHIP & KA

29e jaargang
nummer 11
juli 1990



🐚 wederom veiligheidsmijlpaal bij stbv 🐚

🐚 schip & ka op vakantie 🐚

🐚 nederlandse reders werken aan beter imago 🐚

'koninklijke vlag' 🐚 or-verslag 🐚 werner toernooi

🐚 voortaan minder benzeen de lucht in 🐚

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. 11
juli 1990

Redactiecommissie
010-4071805
Gerrit Dijkstra
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset Zwolle
Blaloweg 20
Zwolle



Prins Hendrik Stichting

De Prins Hendrik Stichting is het nationaal verzorgingstehuis voor oud-zeelieden in Egmond aan Zee. Onder dat begrip oud-zeelieden rangschikt de stichting overigens ook al diegenen die direct of zijdelings hun bestaan op of aan het water vinden. De binnenvaartschipper is even welkom als de partner of weduwe van de visser of koopvaardij-officier.

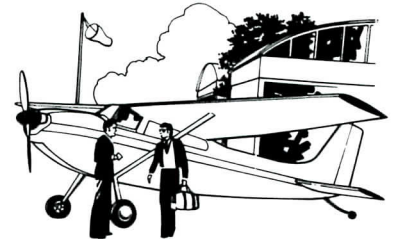
De Prins Hendrik Stichting, genoemd naar Prins Hendrik 'De Zeevaarder' werd opgericht in het jaar 1874. Het gebouwencomplex werd in de jaren 1979 tot 1982 grondig gerenoveerd. Met name de vleugels met de appartementen voor de bewoners werden opnieuw opgebouwd en zijn van alle moderne comfort voorzien. In totaal kan de Prins Hendrik Stichting 160 bewoners huisvesten in een royaal aantal 1- en 2-persoonsappartementen.

Belangstellenden die wat meer willen weten over dit maritieme milieu voor 65-plussers, kunnen zich het beste wenden tot de indicatiecommissie 'Bejaardenoorden' in hun eigen woonplaats.

wijziging in pensioenreglement

In verband met de belastingherziening Oort zal het reglement van de Stichting Shell Pensioenfonds per 1 juli 1990 een aantal wijzigingen ondergaan. Mede omdat de hoogte van een aantal pensioenbepalende factoren op dit moment nog niet bekend is, zullen de fondsleden hierover eerst eind juli door het Pensioenfonds kunnen worden

geïnformeerd. Dit zal gebeuren door middel van een aan alle fondsleden toe te zenden pensioenkrant. Verder ligt het in de bedoeling alle nog in Shell-dienst zijnde fondsleden rond de jaarwisseling de gewijzigde exemplaren van het reglement en van het toelichtende boekje 'Hoe zit het nu met mijn pensioen?' te doen toekomen. In de loop van november 1990 zult U het gebruikelijke pensioenoverzicht ontvangen. De reglementswijzigingen zullen daarin zijn verwerkt.



Schip & Ka op vakantie

De redactiecommissie gaat in juli op een 'welverdiende' vakantie. Schip & Ka zal daarom in de maand augustus niet verschijnen. In september komen wij terug met een gecombineerde augustus/september editie.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2748	18.05.90	Resultaten eerste kw. 1990 Kon. Shell
2749	21.05.90	Sluiting STBV-kantoor 24/25 mei (SATCOM)
2750	22.05.90	Een jaar OMA-vrij bericht aan vloot(SATCOM)
2751	22.05.90	Een jaar OMA-vrij bericht aan SIM/SN/JAK (SATCOM)
2752	23.05.90	G. Debets uit dienst (SATCOM)
2753	23.05.90	3.6 million manhours milestone
2754	01.06.90	Bankrekeningnummers (SATCOM)
2755	01.06.90	Ranking
2756	06.06.90	Koersen (SATCOM)

Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

Fossarina
Fossarus
Fulgur
Naticina
Niso

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

Nederlandse reders werken aan beter imago

De Nederlandse zeevaart heeft aan glans bij de jongeren ingeboet! De grote vaart leeft bij hen onvoldoende. Hierdoor ontstaat een dreigend tekort aan jonge zee-officieren. Dit gebeurt op een moment, dat het - mede dankzij een succesvol beleid van de regering - juist wat beter gaat met de Nederlandse zeevaart. Daarom gaan de Nederlandse rederijen samen met andere maritieme organisaties werken aan een verbetering van het imago. Via onderzoek en voorlichting wil men proberen meer belangstelling te wekken voor een opleiding en een baan op zee.

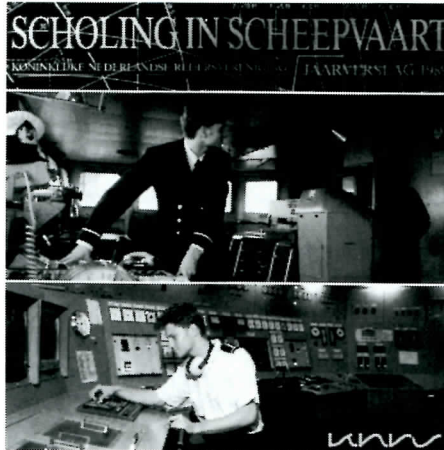
Dit schrijft de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KNRV) - de organisatie van Nederlandse zeevaartondernemingen - in haar jaarverslag over 1989.

oorzaken

Eén van de oorzaken van de teruggelopen belangstelling voor de zeevaart is de slechte economische situatie die de zeevaart in de jaren tachtig parten heeft gespeeld. Hierdoor ontstond het beeld van een langzaam wegwijnende activiteit. Steeds meer jongeren keerden het zeevaartonderwijs de rug toe. Daarnaast hebben ook de grote veranderingen in het middelbaar en hoger onderwijs afbreuk gedaan aan de herkenbaarheid en identiteit van het maritiem onderwijs.

onderzoek en voorlichting

Om de verminderde belangstelling van jongeren voor het zeevaartonderwijs om te buigen, heeft de KNRV samen met de andere maritieme bedrijfstakken het *Gemeenschappelijk Overleg Maritiem Onderwijs (GOMO)* opgericht. Het GOMO houdt zich bezig met de kwaliteit en capaciteit van het maritiem beroepsonderwijs in Nederland. Bovendien wil de KNRV via onderzoek en voorlichting het imago van een maritieme carrière verbeteren. Ook de goede kansen voor zee-officieren op een tweede carrière aan de wal worden hierbij betrokken. Momenteel werken in de Nederlandse zeevaart bijna 10.000 zeevarenden,



waarvan ruim 50 procent met een hogere of middelbare beroepsopleiding.

betere resultaten

Blijkens het KNRV-jaarverslag heeft 1989 de rederijen betere resultaten opgeleverd dan in de jaren daarvoor. Voor vele scheepvaartmarkten gold een terugkeer naar meer normale verhoudingen. Het wereldzeevervoer steeg met 7 procent. Tarieven en resultaten in de chartervaart bewogen zich in opwaartse richting. In de lijnvaart steeg het vervoersvolume, maar ontstonden op enkele belangrijke scheepvaartroutes lagere scheepvaarttarieven. Dit kwam vooral door overcapaciteit en zware concurrentie in het vervoer tussen Europa enerzijds en de Verenigde Staten en het Verre Oosten anderzijds.

Voor de droge bulkvaart profiteerde opnieuw van de verbetering van de vrachtenmarkt. In de tankvaart was sprake van een stabiele ontwikkeling. Het zeevervoer van chemicaliën en produkten ontwikkelde zich positief. Een positieve ontwikkeling was er ook voor de koel- en vriesvaart. In het ferry-vervoer waren de ontwikkelingen bevredigend. In de offshore manifesteerde zich een opleving van activiteiten, die nog onvoldoende weerklink vond in de chartertarieven.

blijvende investeringssteun onontbeerlijk

Volgens de KNRV zijn goede vorderingen gemaakt met het Nederlandse beleid, dat stoelt op een pakket van vier onderling samenhangende maatregelen, om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart ten opzichte van het buitenland te versterken. Hiervoor werd brede steun in de Tweede Kamer verkregen. Dit beleid voorziet in de volgende maatregelen:

- * **verruiming van de mogelijkheden om te varen met (goedkopere) buitenlandse scheepsgezellen;**

- * **vermindering van de collectieve lastendruk door invoering van de zogenaamde 35 procent-regeling (lagere belastingen en sociale premies voor zeevarenden) per 1 januari 1990;**
- * **de introductie van de zogenaamde kernbemanning, waardoor de bedrijfsvoering aan boord kan worden generationaliseerd;**
- * **de Investerings-Premieregeling Zeescheepvaart (IPZ) die voor 1990 is verlengd;**

De KNRV doet een dringend beroep op de regering om de IPZ of een soortgelijke investerings-stimuleringsmaatregel ook na 1990 te handhaven. Dat is nodig om de continuïteit van de Nederlandse investeringen in zeeschepen te waarborgen.

De KNRV verwijst naar de commissie 'Wijnholst' die de regering heeft geadviseerd de IPZ voor meerdere jaren te verlengen. Zonder de IPZ zouden de Nederlandse rederijen in de afgelopen periode nooit voor f15 miljard in nieuwe schepen hebben geïnvesteerd. Naar verwachting zullen de rederijen in de komende jaren jaarlijks voor f1 miljard gaan investeren. In principe is de KNRV tegen overheidssteun. Maar omdat ook de andere Europese landen hun zeevaart steunen moet dat - uit oogpunt van de internationale concurrentiepositie - ook in Nederland. Anders dreigt opnieuw een sterke afkalving van de vloot onder Nederlandse vlag.

geringe vorderingen EG-beleid

De KNRV is teleurgesteld over de geringe vorderingen met de realisering van een gemeenschappelijke Europese scheepvaartpolitiek. Alle partijen zijn het eens over de behoefte van een moderne en concurrerende koopvaardij, maar de vertaling van dit uitgangspunt in concrete maatregelen blijkt uiterst moeizaam. Als doelstellingen voor een Europese politiek ziet de KNRV vooral internationaal concurrerende exploitatievoorwaarden en vrije toegang tot de lading. Dit geldt ook voor effectieve internationale milieu- en veiligheidsregels en voor toenadering op het gebied van diploma's en technische eisen.

milieubeleid

Wat het milieu- en veiligheidsbeleid betreft is de KNRV van mening dat de zeescheepvaart zijn positie als milieuvriendelijke bedrijfstak slechts kan handhaven als streng wordt opgetreden tegen moedwillige overtreding van geldende regels. Zij waarschuwt er wel voor dat, onder invloed van de publieke opinie onwerkbare maatregelen kunnen worden getroffen die hun doel voorbij schieten en grote schade toebrengen aan de bedrijfstak. Volgens de KNRV verdient een planmatige aanpak om calamiteiten te voorkomen verre de voorkeur boven ad-hoc maatregelen. Verder pleit de KNRV voor meer afgifte-faciliteiten aan de wal, waar de zeeschepen hun afvalstoffen kunnen lossen.

liever een big-mac dan rijst

een nieuw leven in oklahoma

Het begon in 1986 in de Golf van Thailand waar we met de 'Felipes' 25 Vietnamese bootvluchtelingen uit zee oppikten en waarvan een meisje ernstig ziek was. Precies een jaar later kwam er een kaart uit Oklahoma van de vader van het meisje. Hun deel van het gezelschap, de familie Ru Van Tran en de jonge broer, waren in Amerika bij een broer, die qua leeftijd tussen hen in zit. Deze laatste was reeds 5 jaar eerder gevlucht.



Er volgde een moeizame correspondentie en er kwamen wat foto's. Ook een ander deel van het gezelschap liet van zich horen, zij woonden in Virginia. Tevens werden we in elke brief weer uitgenodigd te komen. Een familie-aangelegenheid gaf

de mogelijkheid dit te combineren met een bezoek aan Oklahoma en zelf te zien wat er van de Tran-familie was geworden.

De ontvangst was alsof we eigen familie van hen waren. Praten was nu ook mogelijk, daar ze inmiddels redelijk Engels spraken. Na ruim een maand in een kamp te Bangkok, hebben ze allen ongeveer 5 maanden in de Filipijnen in een scholingskamp gezeten, waarna ze rechtstreeks naar Oklahoma werden gevlogen. De broer aldaar heeft hen de eerste maanden opgevangen en geholpen hun leven opnieuw op te bouwen. Vader Ru had na twee weken werk en heeft inmiddels een full time-baan op een fabriek voor schotelantennes. Moeder Nhu werkt parttime als kokkin in een Chinees restaurant. Het broertje Quang (inmiddels 22 jaar) studeert elektronica en heeft een weekend baan.

De kinderen Vu, Tram en Hung zitten op de lagere school en doen het goed. Vinh is geboren in de USA en gaat nog niet naar school. De drie broers wonen dicht bij elkaar. De kinderen zijn geheel Amerikaantjes geworden die liever een Big Mac bij MacDonalds dan rijst en Vietnamees eten. De familie Van Dam in Virginia belde nog op naar Oklahoma en liet weten het heel goed te maken. Zij zijn voor een deel vissers. Overigens van dit deel van de groep waren ook reeds eerder familieleden gevlucht en daarna de rest. Zij hebben nu een hele eigen gemeenschap met alle aangetrouwden, grootouders enz. en geen familie meer in Vietnam. Zij hebben een heel goed leven opgebouwd en zelfs de oude man (82) is in blakende gezondheid en gaat nog



regelmatig vissen. Het jonge echtpaar dat aan boord was woont nu in Australië, en heeft inmiddels twee kinderen. Zij maken het ook goed, werd ons verteld.

De cadeautjes van Shell waren zeer welkom en 's avonds hing de poster van het schip al aan de muur. De families Van Tran en Van Dam willen alle opvarenden van de 'Felipes' en STBV danken voor de hulp en een ieder is nog dagelijks in hun aller gedachten, ook die van de kinderen naar wij zelf hebben mogen ervaren. Als de diepgelovige christenen die zij zijn, worden schip en opvarenden dagelijks in gebed herdacht en bedankt. Het afscheid was een echt familie-afschied met de nodige tranen.

Wolf Beekman
1e stuurman

plafond-reliëf ss 'Nieuw-Amsterdam' te bezichtigen in Maritiem Museum

Op 31 mei jl. werd ter gelegenheid van het 650-jarig bestaan van de stad Rotterdam en het feit dat op deze datum de jaarlijkse Accountantsdag plaatsvond aan het gemeentebestuur een geschenk aangeboden. De voorzitter van het Nederlands Instituut van Registeraccountants (NIVRA), W.P. Moleveld, overhandigde het geschenk, de opstelling van een deel van het plafond van de 'Nieuw-Amsterdam', symbolisch aan de burgemeester van Rotterdam, dr A. Peper.

Het ss 'Nieuw-Amsterdam' werd in opdracht van de Holland Amerika Lijn gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Het schip - gebouwd in de traditie van luxueuze oceaanstomers - werd in 1937 door Koningin Wilhelmina te water gelaten en is steeds het vlaggeschip van de Nederlandse Koopvaardij ge-



weest. Voor de inrichting van de 'Nieuw-Amsterdam' werd een aantal gerenommeerde architecten en kunstenaars aange trokken. Eén van de meest imposante zalen van het schip was de Grand Hall. De inrichting van deze zaal had het thema 'Het Leven'. De beeldhouwer John Raedeker (1885-1956) verwerkte dit thema in een enorm plafond reliëf, voorstellende 'de levens-trap', dus alle fasen van de mens van geboorte tot de dood. De presentatie van het reliëf stelt symbolisch de gezinsvorming voor; een volwassen man en vrouw met een kind in het midden.

Het kunstwerk is te bezichtigen in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', waar het een permanente ereplaats in de hal heeft gekregen.

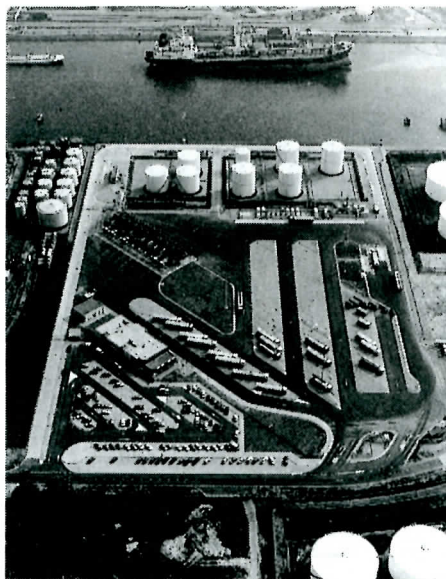
voortaan minder benzeen de lucht in

Het heeft 45 miljoen gulden en vijfhonderd manjaren werk gekost: het nieuwe depot Pernis van Shell Nederland Verkoop. Commissaris van de Koningin van Zuid-Holland mr S. Patijn verrichtte op woensdag 9 mei jl. de officiële opening van deze grootste tankauto-laadplaats van Nederland. Hij deed dat door een dampretourleiding aan te sluiten op een tankauto. Het model-depot heeft als eerste in Nederland een terugwinningsinstallatie voor benzinedamp. SNV's directeur Marketing Joop de Vries: 'Dit is nog maar het begin op het gebied van de vermindering van koolwaterstof-uitstoot. Het uiteindelijke doel is, de brandstof in een gesloten systeem te houden.'

Bij de produktie van brandstoffen en de verbranding ervan komt nog altijd veel benzeen vrij. Hoewel in het Rijnmondgebied al veel maatregelen zijn genomen om deze emissie te bestrijden, zijn er nog steeds veel klachten over stank.

openbaar vervoer

Patijn pleitte voor een sterke reductie van het personenvervoer per auto. 'Afgezien van de al in aanbouw zijnde A19 worden



Het nieuwe depot vanuit vogelperspectief. Aan de waterkant zijn nog juist de pijpleidingen te zien, die het depot verbinden met de raffinaderij aan de overkant.

er voorlopig geen nieuwe snelwegen meer aangelegd in Zuid-Holland,' zei hij. 'Als we onze provincie leefbaar willen houden, moeten we meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Natuurlijk is niet iedere plek gemakkelijk te bereiken zonder auto. Maar wat is ertegen om weer net als vroeger aan groepsvervoer te gaan doen tussen spoorwegstations en bedrijven? En waarom is de Nederlander te beroerd om in een bus, tram of metro aan een lus te hangen, terwijl het in grote steden als New York, Londen en Parijs heel normaal is dat iedereen - van hoog tot laag - op die

model-depot Pernis
grootste
tankauto-laadplaats
van Nederland

manier reist? Als we alleen maar in de trein willen gaan zitten als we een croissantje en een krantje krijgen geserveerd, blijven we tot in lengte van dagen met z'n allen in de file staan.' Patijn ziet het liefst, dat door een krachtig milieu- en vervoersbeleid de doorzet van motorbrandstoffen op depots als Pernis op den duur vermindert. Toch vond hij de bouw hiervan een waardevolle eerste stap op weg naar een leefbaarder milieu.

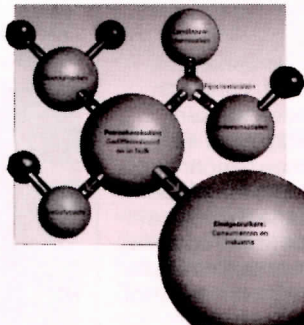
zestien maanden

Aan het nieuwe depot is zestien maanden gebouwd. Het vergde de grootste investering, die SNV ooit heeft gedaan. De laadplaats is verregaand geautomatiseerd, ruim van opzet en uitgerust met de modernste veiligheids- en milieuvorzieningen. Het depot ligt aan een tak van de Tweede Petroleumhaven, die het terrein scheidt van de raffinaderij en de chemie van Shell Pernis. Met de komst van het depot zijn de overslagactiviteiten van SNV op het terrein van de raffinaderij en in Vlaardingingen beëindigd. Binnen afzienbare tijd wordt ook het depot Utrecht als eigen depot gesloten. Wel blijft het in gebruik als depot voor handelaren. Vanuit Pernis gaat straks ongeveer tweederde van SNV's volume aan brandstoffen (benzines, gasolie en diesel) per tankwagen het land in. Hierbij inbegrepen is de hoeveelheid, die vanuit Utrecht wordt gedistribueerd.

brochure 'petrochemie' verschenen

Na de uitzonderlijk goede jaren 1988 en 1989 lijkt het er op dat de petrochemie de komende jaren met wat minder genoegen moet nemen. In het verleden is het al eerder voorgekomen dat hoogte- en dieptepunten in deze industrietak elkaar met een zekere regelmaat afwisselden. Dit 'cyclische' karakter van de petrochemie is goed verklaarbaar, zo staat te lezen in de onlangs door Shell Nederland uitgebrachte publikatie 'petrochemie' uit de Shell Brochure Serie.

De brochure start met een beschrijving van de chemische industrie als geheel. Deze is in ze-



ven hoofdproductgroepen onder te verdelen, waarvan petrochemie er één van is. De grondstoffen voor de petrochemie zijn altijd koolwaterstoffen, afkomstig van oliefracties of aardgas. Mede hierdoor is de vaak voorkomende integratie van olieraffina-

derijen en petrochemische fabrieken een voor de hand liggende beslissing geweest.

De industrie streeft naar een zo goed mogelijke bescherming van haar medewerkers, het milieu en de samenleving tegen blootstelling aan gevaarlijke chemische stoffen. Individuele bedrijven leggen steeds meer nadruk op produktzorg; het verantwoord en ethisch beheer van een produkt, van concept tot opruiming na gebruik.

Tot de jaren zeventig was de petrochemie een groeisector bij uitstek. Daarna zorgden marktverzadiging en de uit twee oliecrises voortvloeiende recessie voor een moeilijke periode, met het dieptepunt kort na 1980. De sector is sindsdien fors gerationaliseerd. Dit, samen met de sterk oplevende economie aan het

einde van de jaren tachtig zorgde voor het andere uiterste.

Het gevaar voor nieuwe cycli in de petrochemie blijft bestaan, mede omdat de markt voor vrijwel alle chemische produkten vele, elkaar beconcurrerende bedrijven kent, die geen van alle een fors marktaandeel hebben. Als er een 'dip' komt, zullen bedrijven die onderdeel zijn van de grote oliemaatschappijen, duidelijk in het voordeel zijn ten opzichte van kleinere ondernemingen. De industrietak als geheel echter is in een betere uitgangspositie om een dreigende storm te doorstaan dan tien jaar geleden.

De brochure 'petrochemie' kunt U schriftelijk aanvragen bij Shell Nederland BV, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam, ter attentie van mw. Funnekotter.



glencannon

driemaal is scheepsrecht

'Schot en Whisky' is de derde bundel met verhalen over Glencannon. Hij staat model voor de klassieke Schotse hoofdmachinist op de oude, Engelse stoomvaart vóór, in en vlak na de tweede wereldoorlog. Met al zijn deugden en ondeugden, waaronder zijn ontstellende dorst, die hij lest met Duggans Dauw van Kirkintilloch, belandt hij in de raarste situaties. In dit boek heeft hij het naast zijn gebruikelijke tegenstander, de Londense eerste stuurman Chauncey Montgomery, bovendien aan de stok met diverse collega's en oud-collega's, waaronder zijn verschrikkelijke neef Duncan. Dankzij zijn geslepen listigheid weet hij het tenslotte meestal wel te winnen.

'Kantoor' speelt de diensten aan boord tegen elkaar uit en heeft er ook een handje van om opvarenden van verschillende schepen tegen elkaar op te zetten. Dat lukt wonderwel, het verpest de stemming enorm en leidt uiteindelijk tot een complete veldslag tussen twee scheepsbemanningen. Dat Glencannon tenslotte overwint ligt voor de hand, maar de manier waarop hij wint is elke keer weer iets bijzonders.

Tussen de dek- en de machinedienst bestaan de in die jaren gebruikelijke tegenstellingen en vetes. Tussen de onvervalste haat en nijd door ademen de verhalen echter de liefde voor de gammele machines, de leuke condensor en de niet meer zo beste ketels en geven ze een beeld van goed zeemanschap, zonder welk het niet mogelijk was, de schepen van die tijd over de oceanen te brengen. De havens, die na elke oversteek aangedaan worden en de bijbehorende havenbuurten zijn in de loop der jaren natuurlijk veranderd; merkwaardigerwijs is de sfeertekening van de meeste havens nog uitstekend van toepassing.

Deze bundel is verkrijgbaar bij uitgeverij Smit & Wytzes, Urk-Terschelling (ISBN 90-70348-46-2)

'De betekenis van ouderen voor de samenleving wordt onderschat. Een onderzoek zou uitwijzen, dat ouderen na hun pensionering juist een substantiële bijdrage aan de maatschappij leveren.' Dit zei oud president-directeur van de Groep G.A. Wagner tijdens de

jubileumbijeenkomst van de VOEKS op maandag 7 mei jl. in Utrecht. Ter gelegenheid van haar veertigjarige bestaan had de Vereniging van Oud-Employees van de Koninklijke/Shell haar jaarlijkse vergadering uitgebreid tot een feestelijk drieluik. Na de vergadering luisterden ruim 550

Wagner tijdens 8ste lustrum VOEKS



'bijdrage ouderen aan samenleving onderschat'

ontdek je plekje

Hierbij stuur ik U een foto, genomen in Naarden op 18 februari 1990. Wij liepen toen namelijk voor de honderdste keer 'Ontdek je plekje', het welbekende AVRO-programma. We zijn hiermee begonnen op 14 februari 1988 en wel in Dordrecht. Dat zagen wij toen op TV en dan zie je allerlei geveltjes en oudheden, die je niet opvallen als je er bijvoorbeeld loopt te winkelen. We trekken er iedere week op uit van Noord tot Zuid, van Oost naar West. Zelfs ook in België, want aldaar wordt ook gemiddeld één keer per maand het 'wandel/puzzel'-tochtje gemaakt. Er is dan ook een prijsvraag aan verbonden waardoor je een fiets kunt winnen. Dat is ons twee maal gelukt. Tevens heb ik eenmaal de 1e prijs gewonnen met de zeven weken durende kastelen-tochten en won een mooi boek. Verder doe je veel kennissen op en kom je zelfs bekenden van Shell tegen. Zo ontmoette ik in Vianen de heer Turkenburg



(gepensioneerd hoofdvoeding) en de heer F. Voogt (DFM/3) en echtgenote zijn wij ook regelmatig tegengekomen. Ik zou iedereen willen aanraden: 'heb je eens tijd en is het in de buurt, wandel eens mee'. Wij hebben er al menig uurtje ons best mee vermaakt.

J.E. Rakers
H.I. Ambacht

VOEKS-leden in het Beatrixgebouw van het Jaarbeurscomplex naar presentaties over ouder worden, het Shell-pensioen en ouderenbeleid. Velen bezochten ook de lustrumreceptie, waarmee het programma werd besloten.

'Wij van de VOEKS behoren zogenaamd tot de grijze golf. Ik vind dat maar een nare uitdrukking', zo vervolgde Wagner zijn toespraak over ouder worden. 'Ouderdom komt met gebreken is mij ook te pessimistisch. Ik houd het liever op het volgende: 'Je kunt alleen maar klagen over het ouder worden als je geluk hebt.' Zijn bewering over de bijdrage van de ouderen staaft hij niet alleen door te wijzen op de gezamenlijke koopkracht van de ouderen in Nederland. Ook vestigde hij de aandacht op de bijdragen die ouderen leveren aan bijvoorbeeld verenigingen en organisaties. Zo vertelde hij, dat Zeeland de post-actieven ('ook weer zo'n raar woord') heeft ontdekt en deze groep graag naar de provincie zou halen. Wagner: 'Zeeland wil ons graag hebben. Ze zien ons daar kennelijk niet alleen als een last.'

deelnemersraad

De heer J.A. de Kreij, algemeen directeur van de Stichting Shell Pensioenfonds, blikte in zijn inleiding 'Het Shell Pensioen en U' terug, maar keek eveneens naar de toekomst. 'Het Fonds zal waarschijnlijk als eerste in Nederland kunnen overgaan tot de instelling van een deelnemersraad in het kader van de wet Nypels, die op 1 maart 1990 in werking trad,' zei hij. Hierover zijn besprekingen aan de gang met het bestuur van de VOEKS, die de gepensioneerden in deze raad vertegenwoordigt, en met de Centrale Ondernemingsraad (COR), die de actieven zou kunnen vertegenwoordigen. De Kreij zei ervan overtuigd te zijn, dat het tot een constructieve samenwerking zal komen. Hij had echter ook zorgen: 'We hebben nog maar net de effecten van Oort kunnen verwerken en nu gaat de Commissie Stevens onderzoeken, of het allemaal nog eenvoudiger kan. We houden ons hart vast. Bovendien heeft de regering de Brede Herwaardering weer van stal gehaald. Wij vinden het kortzichtig wanneer de overheid de pensioenfondsen inderdaad gaat afromen.' Ten aanzien van de gelijke behandeling van mannen en vrouwen merkte De Kreij op, dat het Fonds al naar 'Den Haag', naar de Eerste Kamer is geweest.

vijftig kamerzetels

'De overheid zal voorwaarden scheppend bezig blijven om de kwaliteit van het bestaan voor ouderen te handhaven,' zei de heer H. Bakkerode, directeur Ouderenbeleid van het Ministerie van WVC (Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur). 'Decentralisatie naar de lagere overheden staat daarbij voorop. Laat in de gemeenten de klant, en dus ook de ouderen maar koning zijn.' Op dit moment is één op de acht inwoners in Nederland



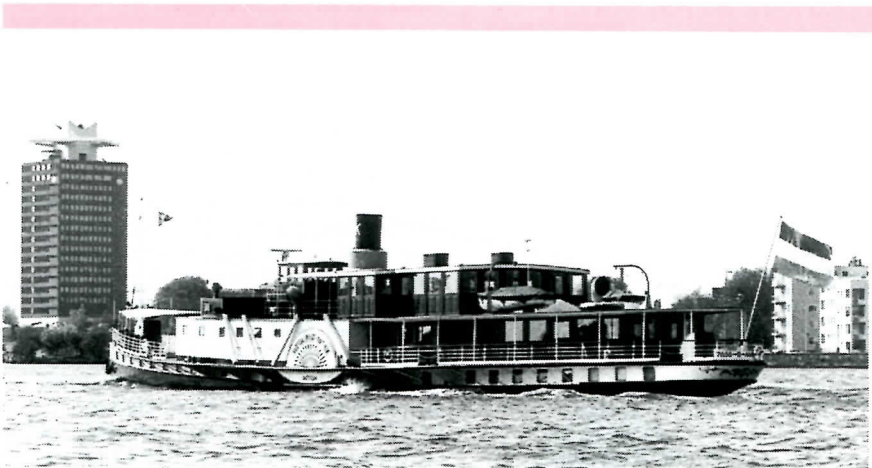
ouder dan 65 jaar. In 2030 is die verhouding één op vier. 'Die groep is dan goed voor maar liefst vijftig Kamerzetels', rekende Bakkerode de VOEKS-leden voor.

vragenuurtje

'Het begint een beetje op de algemene vergadering van aandeelhouders te lijken,' vond Wagner, toen hij na de inleidingen als voorzitter optrad tijdens het vragenuurtje. Van die gelegenheid werd dankbaar gebruik gemaakt. Voorspelbaar was de vraag naar het beschikbaar stellen van de Shell Card voor gepensioneerden

('Het er nog bij horen'). Die vraag kon staande de vergadering niet worden beantwoord. De Kreij: 'Maar we nemen U wel heel serieus.'

Aan het eind van de discussie maakte het hoofdbestuur van de VOEKS bekend besloten te hebben, de vertrekkende voorzitter Th.W. Niesman te benoemen tot erelid van de vereniging. Niesman had tien jaar lang zitting in het hoofdbestuur en verrichte binnen en buiten de vereniging baanbrekend werk op het gebied van de belangenbehartiging van ouderen in de samenleving.



8ste lustrum CNOOKS

Zoals U reeds eerder heeft kunnen lezen viert de 'Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke Shell' haar veertig jarig bestaan. Op 22 september a.s. zal de viering plaats vinden aan boord van de raderboot 'Kapitein Kok', die vanaf de ligplaats achter het Centraal Station Amsterdam met de leden en genodigden een tocht zal maken over het IJ, het Noordzeekanaal en de Zaan. Tijdens de boottocht zal - op het uitstekend ingerichte schip - een buffet worden geserveerd. De officiële uitnodiging met gedetailleerde bijzonderheden zal eind juli worden verstuurd.



WERNER

TOERNOOI



Zoals reeds aangekondigd in eerdere Schip & Ka edities, vond op 26 mei jl. het 18e 'Werner Voetbaltoernooi' plaats op sportpark 'Te Werve'. Na het debuut van STBV tijdens het vorige toernooi, slaagde een enthousiaste Ed Barsingerhorn er wederom in een team bestaande uit STBV-medewerkers te formeren. Bijna iedereen was rond acht uur 's ochtends paraat om zich vervolgens bij de eerste wedstrijd in het strijdgewoel te storten.

De eerste wedstrijd was tegen de kampioen van vorig jaar, namelijk SNI. Het korte tactische overleg bleek niet voldoende om de optimaal geprogrammeerde SNI'ers te weerstaan. Een kansloze 5-0 nederlaag werd ons deel, het vele goede werk van doelvrouw Jeanne Dumoulin ten spijt.

In de daarna volgende rustperiode werd er nader met elkaar kennis gemaakt en er werd wat gesleuteld aan de tactiek. De tweede wedstrijd tegen SPB (Shell

V.l.n.r. boven: Henne Hennis, Ko Minnaard, Sander Zijlmans, Alfred Smith, Ed Barsingerhorn, Peter Knoester, Dirk-Jan Gijsbers, John Knoester. onder: Sancho Hepsakker, Jeanne Dumoulin, Tino de Vries, Rob Steinz, Frank Bax en Wim Reininga.

Pensioenfonds Beheer), waarvan vorig jaar met 3-1 werd verloren, ging dan ook stukken beter. De eerste kansen waren zelfs voor ons. Sander Zijlmans beproefde de binnenkant van de paal en ondergetekende zag een vrije trap fraai uit de kruising gepareerd. Daarna werd met man - doelvrouw Jeanne - en macht de deur op slot gezet. Resultaat: een verdienstelijke 0-0. De derde wedstrijd was alles of niets. Bij een gelijk spel of nederlaag zouden we uitgeschakeld zijn. Een overwinning zou toegang geven tot de kwartfinales. Onze tegenstander KSEPL/2 had genoeg aan een gelijk spel om dat te bereiken. De wedstrijd gaf voor beide partijen weinig kansen te zien. Na vermeend buitenspel kwamen we echter met 1-0 achter. Door een foute doeltrap

van hun keeper kon Uw verslaggever met een afstandschoot nog 1-1 aantekenen. Daar bleef het echter bij. Ondanks de uitschakeling waren we behoorlijk content. Van de drie wedstrijden hadden we er slechts één verloren. Op basis hiervan werd er in genoeglijke sfeer alvast vooruitgelopen op het volgende toernooi.

Wim Reininga

verslag van een vrouwelijke te enthousiaste supporter

Om half negen waren we compleet om met goede moed het veld te betreden. Het STBV-team was niet echt op elkaar ingespeeld, maar dit veranderde gedurende de dag. Wat bleek, ik was de enige supporter. Hoe is dit nu mogelijk? Ik werk sedert 9 maanden bij STBV en weet dat het sociale contact tussen collega's van wal en vloot niet optimaal is. Ik hoop, en vele andere collega's met mij, dat daar in de toekomst verandering in komt. Het voetbalelftal was wel gemengd met collega's van wal- en vlootpersoneel. Het was leuk om met deze laatste groep kennis te maken. Na een paar tactische verschuivingen in het veld - op advies van een supporter - werden tegen het Pensioenfonds en tegen KSEPL twee punten binnen gehaald. Dit was echter niet voldoende om door te breken tot de kwartfinales. Gedurende de twee laatste wedstrijden hadden we wat meer supporters, maar nog steeds waren ze op één hand te tellen. Laten we er met z'n allen wat aan doen zodat dit in de toekomst beter gaat.

**Inge Steinz
DFF/1**



doelvrouw
Jeanne
Dumoulin

mijn onvergetelijke afscheid



Gezien mijn te verwachten verlofdatum (omstreeks 5 mei) en de onzekerheid betreffende komende reizen had men - naar ons later bleek - al een plan beraamd. Geheel onverwachts op 20 april om ongeveer 19.30 uur, klopte de eerste stuurman aan mijn deur en vroeg mij even beneden te komen. Op mijn vraag wat er aan de hand was kwam niet direct antwoord, maar het verzoek of mijn vrouw ook mee wilde komen. Op dat moment ging er een lampje branden. Beneden gekomen, troffen wij alle (behalve wachtdoende) opvarenden 'opgepoetst' aan in de rooksalon. Bij monde van de eerste stuurman werd een zeer toepasselijk afscheidscadeau aangeboden, namelijk een prachtig ingelijste vergrote foto van de 'Sidelia'. En wees ervan overtuigd, dat die een mooie zichtbare plaats zal krijgen hier thuis op Terschelling. Heel origineel was het cadeau verpakt in oude zeekaarten met aan de buitenkant de kaart 'Zeegat van Texel tot Friesche Zeegat'. Terecht het gebied, waar ik het eerst met de zee te maken kreeg. De stuurman speelde in zijn toespraak hierop in. Hierna was het woord aan de CPO, die ons toesprak in perfect Nederlands, wat des te meer indruk op ons maakte. De hoofdwerktuigkundige, waarmee ik meerdere reizen maakte, sprak eveneens gewaardeerde woorden in een korte speech. Door de bijzonder aangename verrassing die ons bereid was, had ik niet meteen woorden om tot uitdrukking te brengen hoezeer wij dit op prijs stelden.

Vanaf deze plaats nogmaals mijn hartelijke dank aan allen op de 'Sidelia'.
Terima kasih banyak masing-masing

di-atas 'Sidelia'. Na dit officiële gebeuren werd er, voorzover de werkzaamheden dit toelieten, nog gezellig nagepraat onder het genot van snacks en een drankje.

Ik dacht dat wij het wat mijn afscheid van de 'Sidelia' betreft, wel hadden gehad.

Maar de Indonesische bemanning had het plan opgevat zo mogelijk aan het einde van de Islamitische vasten, een barbeque party te organiseren, mede met het oog op mijn afscheid. Door de onzekerheid omtrent tijdstip van meren te Puerto Miranda moest een en ander aanvankelijk worden uitgesteld. Toen het echter duidelijk werd dat er nog enige dagen gewacht moest worden, werd de zaak in beweging gezet. Een door CPO en PO inventief geconstrueerde barbeque werd op een veilige plaats opgesteld en spoedig hing de 'kembang' aan het spit. Zonder iemand tekort te willen doen, bleken enkele opvarenden zich te ontpoppen als echte 'grill masters'. Een woord van lof is op z'n plaats voor het catering department voor de voorbereiding van de 'makanan'. De eetlust van enkele opvarenden bleek 'groots' te zijn! Zonder verder nog uit te wijden, kon dit feest als zeer geslaagd worden beschouwd. Het zal samen met de mensen die erbij waren als een fijne herinnering in onze gedachten blijven voortleven. Daarom aan onze Indonesische medewerkers, ook die van vorige reizen:

'Mengucapkan terima kasih banyak atas kerja-sama yang baik selamat ini, dan semoga anda lebih baik untuk yang akan datang'.

Bapak A. J. Bloem
dan Ibu Bloem

nieuw gezicht bij STBV

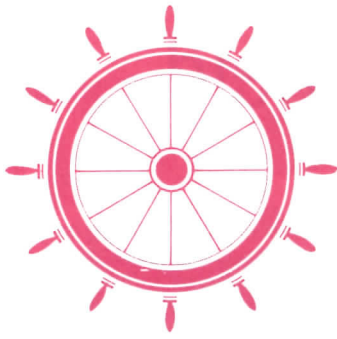
Ivo Lovricevic
26 jaar
ex-SIPM

'Na het behalen van mijn HAVO-diploma ben ik gaan werken bij een Joego-Slavische scheepsleverancier, een bedrijf dat mijn vader destijds heeft opgericht. Daar heb ik zeven jaar gewerkt. In de avonden heb ik toen het Atheneum-diploma behaald. Twee jaar geleden ben ik bij SIPM, bij de afdeling salarisadministratie buitenland, in dienst getreden. Direct toonde ik al interesse voor Shell Tankers, maar daar was toen geen plaats. Via een omweg kom ik daar nu dan alsnog! Mijn vader heeft vroeger ook nog als kapitein gevaren en ik heb zelf nog een halfjaartje op de zeevaartschool



I.C. Lovricevic
01.06.90 in dienst
DFP/3

gezeten voor een werktuigkundige opleiding. Vandaar mijn interesse voor STBV. Ik zit thans in het derde jaar van de HEAO (bedrijfseconomie). Het behalen van dat diploma is nu mijn eerste prioriteit. Voor hobby's zoals fotografie blijft zodoende weinig tijd over.'



vaart houden



functieomschrijvingen MO'ers en ST'ers

In mijn laatste bijdrage aan 'Vaart Houden' schreef ik dat de functieomschrijvingen naar de schepen met kernbemanning zouden worden gestuurd met het verzoek om commentaar. Zoals U inmiddels gemerkt hebt, hebben we uiteindelijk besloten de functieomschrijvingen naar alle schepen te sturen. We hebben gelukkig veel commentaar ontvangen. Dat is nu onderwerp van gesprek in de werkgroep 'B-2000'.

aandachtsgebieden

Op dit terrein zijn goede vorderingen gemaakt. Hoofdwerktuigkundige Jorissen heeft als aflosser van hwtk. Bakker het experiment op de 'Stellata' voortgezet en verder uitgediept. Ook nu weer positieve reacties. Gedacht wordt nu om ook de ST'ers bij de 'aandachtsgebieden' te betrekken. *Wie bedenkt overigens een betere, pakkende naam?* Besloten is nu dat beide hoofdwerktuigkundigen als 'springer' het systeem op een aantal schepen gaan introduceren. Dit gebeurt aan de hand van een hiertoe opgestelde praktische handleiding.

stagiaires

Dit jaar zullen maar acht HBO-stagiaires op onze schepen komen varen ondanks het feit dat wij evenals vorig jaar 35 plaatsen beschikbaar hadden gesteld. Dat is een tegenvaller! De reden hiervan is dat één van de rederijen nog voordat het schooljaar was begonnen alle instituten had bezocht en in feite iedereen een stageplaats heeft aangeboden, alhoewel er landelijk in dat opzicht een bepaalde verdeelsleutel wordt gehanteerd. Niet erg elegant, maar het feit ligt er.

Welke lering kunnen wij hieruit trekken? In de eerste plaats moeten we er sneller bij zijn. We hebben nu al een opgave gedaan aan de instituten voor het stagejaar 1991/92. Het betekent ook dat onze goede naam ten opzichte van stagiaires betrekkelijk is. In ieder geval is de reputatie niet zodanig dat men staat te dringen om bij ons zijn (of haar) stagejaar door te brengen. Het betekent ook dat onze begeleiding aan boord optimaal moet zijn om te bereiken dat men na afloop in ieder geval bij ons wil komen werken. Dat hangt behalve van de inzet van de betrokkene ook in belangrijke mate af van de begeleiding aan boord. Die is bij ons - door Uw toedoen - in vele gevallen zeer goed. Toch bereiken ons ook regelmatig geluiden dat men weinig steun krijgt en zich aan zijn lot voelt overgelaten.

Uw bijdrage als collega, mentor of gezagvoerder is van doorslaggevend belang voor een goede motivatie van de stagiaire en een positief oordeel over de Maatschappij. Bedenk wel dat de eerste indrukken en ervaringen het langst blijven hangen! Om te voorkomen dat stageplaatsen verloren gaan - en om ervaring op te doen met hun opleiding - hebben wij nu besloten zes stageplaatsen aan middelbaar maritiem officieren aan te bieden. Alle achtentwintig stagiaires die nu van boord komen, zullen voor een gesprek met DFP worden uitgenodigd. Aan de hand van een vragenlijst zullen wij hun ervaringen inventariseren. Van de uitslag zult U in de volgende 'Vaart Houden' op de hoogte worden gebracht.

recrutering MO'ers

Evenals vorig jaar willen wij dit jaar twintig MO'ers in dienst nemen. We hebben al negentien sollicitaties binnen en inmiddels al achttien aanbiedingen de deur uit. Het ziet er dus hoopvol uit.

CAO-onderhandelingen

We hebben inmiddels vijf gesprekken gevoerd en de volgende bespreking staat gepland op 20 juni.

scheepstechnici-dagen

De eerste dag voor ST/ASV-dagen zal in juni plaatsvinden. De tweede na de zomervakantie.

beoordelen (I)

De uitslag van de beoordelings-enquête is inmiddels bekend en naar de schepen verzonden. Verzocht is de enquête en begeleidende brief op de vloot te laten circuleren.

beoordelen (II)

Binnenkort zullen vragenlijsten naar de schepen worden verstuurd waarop men zijn mening kenbaar kan maken ten aanzien van het op de vloot gebruikte beoordelingsformulier. Aan de hand van de uitkomsten zal bekeken worden of bijstellingen wenselijk zijn.

open leren

De offertes ten aanzien van aankoop van apparatuur zijn rond en na het fiat van de Ondernemingsraad gaat dit projekt nu op korte termijn van start. Wel is het de bedoeling dat de apparatuur op een goede vaste plaats aan boord wordt opgesteld, om te voorkomen dat die door veelvuldig verplaatsen kapot gaat.

10 jarig dienstjubileum Indonesiërs

Om de waardering tot uitdrukking te brengen voor onze Indonesische medewerkers, die al vele jaren hun beste krachten aan de Maatschappij wijden,

heeft de Directie besloten een 10-jarig dienstjubileum voor hen te introduceren.

Aan het 10-jarig jubileum zijn een gouden speld, een certificaat en een gratificatie verbonden. Het is de bedoeling dat een en ander aan boord wordt uitgereikt met enig ceremonieel. Voor de vaststelling geldt dat de diensttijd wordt gebaseerd op de contractduur per reis. Verlof wordt derhalve niet meegeteld. Elders op deze pagina treft U een afbeelding aan van speld en certificaat.

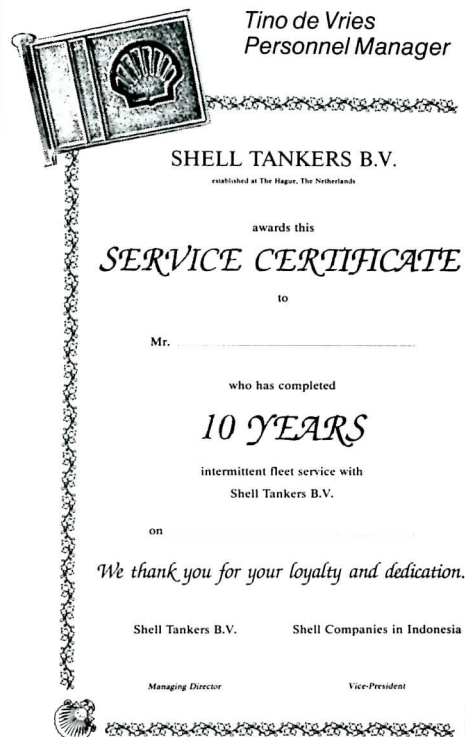
10 tahun dinas pegawai Indonesia

Untuk menyatakan penghargaan terhadap rekan-rekan kita bangsa Indonesia, yang telah sekian tahun menyumbangkan jasa baiknya bagi Perusahaan, maka oleh Direksi diputuskan mengadakan peraturan 10 tahun dinas bagi mereka.

Pada peringatan 10 tahun dinas itu akan dikaitkan peniti emas, sehelai sertifikat dan pembayaran gratifikasi. Maksudnya ialah agar semuanya itu dilangsungkan di atas kapal dalam sebuah upacara kecil. Untuk menentukan jumlah tahun dinas, diambil dasar lamanya kontrak setiap perjalanan, sehingga cuti tidak ikut dihitung. Di tempat lain di halaman ini terdapat gambar peniti dan sertifikat.

Met vriendelijke groeten,

Tino de Vries
Personnel Manager





een 'koninklijke' vlag

Op de algemene aandeelhoudersvergadering van 17 mei jl. was zij voor het eerst publiek te zien, de vernieuwde uitvoering van de 'Koninklijke vlag'. Op vrijdag 15 juni, de dag voor de honderdste verjaardag werd de vlag gehesen bij alle kantoren in Den Haag, Rotterdam en in Londen.

De vlag van de 'Koninklijke' heeft een onduidelijke ontstaansgeschiedenis. In de archieven van het Centraal Kantoor is nog een brief te vinden van 22 juni 1896, waarin directeur J.B. August Kessler vermeldt: *'Het vlaggetje voldoet my niet, de kleuren komen zeer slecht tegenover elkander uit zodat wy naar eene andere teekening moeten zoeken. Er is geen haast by de zaak'*. Onnaspeurbaar is, of Kessler het hier heeft over een ontwerp voor wat later bekend zou worden als de 'Kroon-vlag'.

Op 29 december 1897 bestaat deze vlag in elk geval wel, want dan schrijft Henri Deterding, op dat moment rechterhand van Kessler in Den Haag aan 'den Heeren Zeilmaker & Co, Amsterdam' de volgende korte brief: *'Mynheeren, by dezen verzoek ik U beleefd my ten spoedigste te willen leveren: een kantoor- of reedery-vlag, volgens bygaande teekening. Deze vlag is bestemd voor een onzer groote booten (ca 2000 ton) en laat ik aan U over de goede afmetingen te bepalen. Daar deze vlag dringend noodig is, vertrouw ik dat U met de aflevering alle mogelyke spoed zult maken'*. De vlag was bedoeld voor de tanker ss 'Prudentia' en kostte het voor die tijd niet onaanzienlijke bedrag van f34,50. Het schip diende tevens het insigne aan de pijp te gaan voeren, 'evenals bij de Tancarville geschied is', zoals correspondentie vermeldt. Uit foto's blijkt dat het insigne op de schoorsteen gelijk is aan de kroon op de vlag.

De kroon-vlag had met name in het Verre Oosten grote betekenis. Het belangrijkste produkt van de 'Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleum Bronnen in Nederlandsch-Indië' was in die jaren lampolie (kerosine), die onder de merknamen Kroonolie en Crown Brand in en buiten Indië op de markt werd gebracht.

De handelsvloot van de 'Koninklijke' groeide snel en in heel Zuidoost-Azië was de vlag bekend waarbij een kroon op een

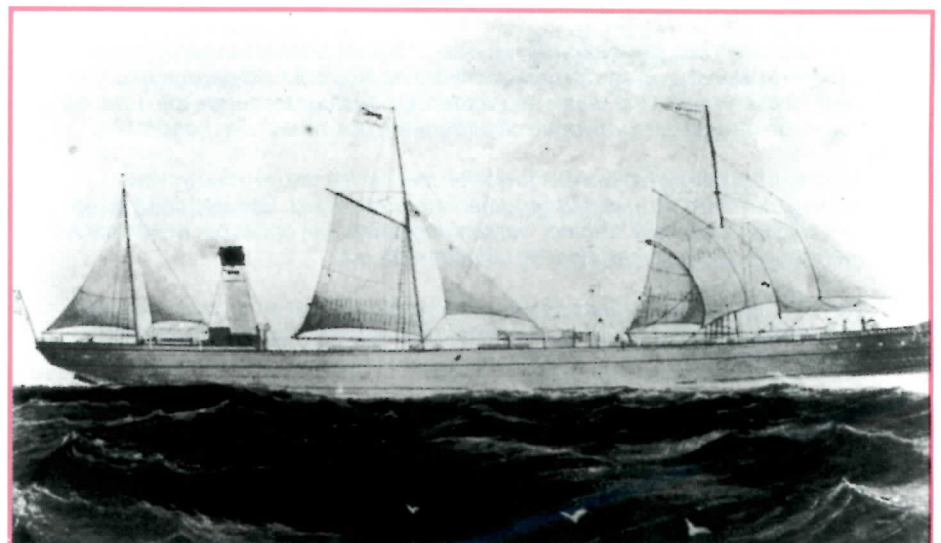
wit veld prijkte, met boven twee rode driehoeken en onder twee blauwe driehoeken. Het was een duidelijke koppeling tussen het nationale 'rood-wit-blauw' en het door koning Willem-III bij de oprichting in 1890 verleende predikaat 'koninklijke'.

Na de amalgamatie (samensmelting) van de 'Koninklijke' met 'Shell', werd de schelp ingevoerd als huisembleem en kregen de gezagvoerders van de Nederlandse vloot het bericht dat de Shell-vlag gevoerd moest worden en dat de schoorsteen van het zogeheten 'kantoormerk' voorzien moest worden. Omdat er echter geen uiterste datum voor deze verandering werd genoemd, bleven de schepen van de grote vaart en vooral die van de interinsulaire dienst (ondergebracht bij de 'Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot Maatschappij' (NIT) vaak nog zeer lang varen met de kroon op de schoorsteen. De maatschappijvlag van de NIT was een directe afgeleide van de kroonvlag, namelijk de letters NIT in een carré met boven rode en onder blauwe driehoeken. In later jaren zouden de schepen van de Curacaosche Scheepvaart Maatschappij (CSM) identiek gepavoiseerd over de zeeën varen.

In later jaren wapperde de kroonvlag een enkele maal vanaf het Centraal Kantoor aan de Carel van Bylandtlaan, onder andere in 1936 (Deterding 35 jaar directeur-generaal) en nog in 1950 ter gelegenheid van het 60-jarig jubileum van de 'Koninklijke'.

Op 19 augustus 1963 verliet een oekaze 'Vlagvoering' het Centraal Kantoor. Daarin werd bepaald dat de vlag met gele schelp op rode achtergrond voortaan de officiële 'house flag' was geworden en dat bij officiële gebeurtenissen de nationale driekleur gebruikt diende te worden, inclusief oranje wimpel bij 'feestelijkheden het Koninklijk Huis betreffende'. Punt drie stelde: 'de vlag van de 'Koninklijke' zal niet meer worden gebruikt'. Honderd jaar na de oprichting van de onderneming komt met de herintroductie van de kroonvlag een stukje trotse historie van de 'Koninklijke' weer tot leven.

De MS. 'Tancar Ville'



OR-VERSLAG

Voor de derde maal dit jaar kwamen de bestuurder en de ondernemingsraad bijeen voor een vergadersessie. Voor de ondernemingsraad waren aanwezig: Leo Jorissen, Ton van Haaften, Hans Orië, Rupert Huysers, Arno Ziëre, Estella Juursema en Ed Barsingerhorn. Daarnaast waren naast Gerard Veldt ook Tino de Vries en tijdens de tweede overlegvergadering Fred de Rijcke, onze Finance Manager en de heer T.P.J.M. Stoltz, één van onze commissarissen aanwezig. Tijdens de tweede overlegvergadering kwamen de vragen ten aanzien van het financieel jaarverslag aan de orde. Hieronder volgt een kort verslag van de vergaderingen, alsmede OR-allerlei voor nieuws in het kort.

Ten aanzien van veiligheid is het resultaat nog steeds prima. Achter beide 'Frequency Rates' prijkt nog steeds een fraaie nul, terwijl iedereen binnenkort een presentje in verband met het behalen van één miljoen uren OMA-vrij kan verwachten.

Wat betreft het vlootbestand; de drie laatste 'F'-schepen zijn inmiddels op de markt gebracht en zullen vervangen worden door twee 'E'-schepen, terwijl op korte termijn de overdracht van de 'Sunetta' te verwachten is. Dit schip dient eerst nog gedokt te worden te Curacao in verband met schade aan de schroefas. Na deze laatste veranderingen bestaat de vloot uit achttien eenheden.

Als vervolg op de ramp met de 'Exxon Valdez' heeft een werkgroep bestaande uit juristen een tussentijds rapport uitgebracht. Eén van de gevolgen is dat er door Shell niet meer met zwarte lading op

de Verenigde Staten gevaren zal worden (uitgezonderd de LOOP-terminal bij Louisiana). Daarnaast wordt de Marine Sector doorgelicht. De verwachting is dat hierover aan het eind van dit jaar meer bekend zal zijn.

In termen van geld zijn de resultaten in het eerste kwartaal van dit jaar wat betreft de Marine Sector achter gebleven bij de verwachtingen. Dit komt voornamelijk door een structureel lagere dollar alsmede de kosten voor de dokkingen van de 'L'-schepen door STUK.

financieel jaarverslag

Dit verslag wordt in het begin van ieder jaar aan de OR ter hand gesteld. De Commissie Financieel Economisch Beleid (CFEB) neemt de diverse stukken en toelichtingen door en formuleert eventuele vragen voor onze Finance Manager, Fred de Rijcke. Tijdens de vergadering van de

commissie werd dankbaar gebruik gemaakt van de aanwezigheid van Wim Reininga (DFF/1), die veel van de vragen van commissieleden kon toelichten. Zodoende bleven er enkele, voornamelijk beleidsmatige vragen over voor de overlegvergadering. Deze werden behandeld tijdens de overlegvergadering van 8 juni.

aandachtsgebieden

Dit onderwerp kwam niet aan de orde tijdens de overlegvergadering maar wel tijdens de interne OR-vergadering. In de laatste Schip & Ka heeft een uitvoerige uitleg gestaan over het 'hoe en wat' ten aanzien van het experiment 'aandachtsgebieden'.

Het is onderdeel van het overleg in de 'B2000', daarnaast sprak de Raad de betrokkenheid van de OR ten aanzien van dit onderwerp uit. Binnen de Raad waren naast uiteraard de positieve geluiden ook enkele twijfels te horen. Deze twijfels betreffen dan voornamelijk de haalbaarheid op schepen die andere reizen maken dan de 'Stellata', alsmede met een andere bezetting, zonder 2e werktuigkundige en een extra MO'er. Na de introductie van aandachtsgebieden op enkele 'kernbemanningsschepen' zal hierover te zijner tijd teruggerepporteerd worden. In het kader van de betrokkenheid zal de OR hierin mede gekend worden. De Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken zal in de komende periode dit onderwerp agenderen.

functieomschrijvingen

Ook dit onderwerp, momenteel veel in discussie, kwam tijdens de OR-vergadering ter sprake. Tijdens een CVP-vergadering, voorafgaand aan de vergadersessie is het concept uitvoerig besproken. Er werden ten aanzien van enkele punten veranderingen voorgesteld. Overigens is de CVP van mening dat er wel degelijk noodzaak bestaat tot het formuleren van een functieomschrijving. Op het moment bestaat er alleen een omschrijving voor een SGO'er. Aangezien de evaluatie van het commentaar vanaf de schepen aan de 'B2000' nog niet heeft plaatsgevonden, heeft de Raad besloten om dit onderwerp mede te behandelen in de komende CVP-vergadering.

personeel

In de aantallen personeelsleden waren weinig veranderingen merkbaar. Bij dit agendapunt stond de Raad uitvoerig stil bij de kantoororganisatie. Wederom pleitte de Raad voor duidelijkheid over de gewenste structuur en de invulling daarvan, in plaats van de vuistregel van twee man per schip. In een reactie merkte de bestuurder op dat beide zaken niet los van elkaar staan. De kosten van de kantoororganisatie staan nog steeds onder druk. Naast kostenbeheersing dient een norm als twee man per schip getoetst te worden aan kwantiteit en niet minder aan kwaliteit. Daarnaast moeten we beseffen dat de bezetting ook een 'moving target' is. In de diverse afdelingen loopt momenteel de discussie hoe men tot veranderingen kan komen die leiden tot de noodzakelijke kostenbeheersing, maar geen afbreuk doen aan de taakstelling.

OR-ALLERLEI

- Tijdens de laatste overlegvergadering kwam het aspect OR en Indonesiërs aan de orde. Diverse onderwerpen raken in meer of mindere mate de Indonesische collega's. OR-leden aan boord kunnen hier aandacht aan geven en eventuele ideeën doorspelen. Dit kan uiteraard ook via het SMT aan boord. De Raad zal binnenkort dit aspect nader uitdiepen.
- De Raad heeft aan de bestuurder gevraagd hoe de situatie ten aanzien van het PC-Privé project is. In eerder verband werd de mogelijkheid geopperd dat er eind 1990 een herhaling plaats zou vinden. De bestuurder zegde toe dat in de komende budget-besprekingen dit onderwerp ook zal worden besproken.
- Iedereen toonde zich bijzonder tevreden met het feit dat de 'nieuwsvoorziening' na jaren van afwezigheid weer is teruggekeerd. Van maandag tot en met vrijdag vindt er via 'Marinet' verzending plaats van ongeveer tweemaal A4 met nieuws, aangeleverd door de IJmuider-Courant.
- De heer Veldt toonde tijdens de vergadering het speldje en de oorkonde die Indonesische collega's zullen krijgen bij 10 jaar dienst doen bij de Maatschappij.
- De Raad had ten aanzien van nieuwe Commissarissen het verzoek gekregen om wel of geen bezwaar te maken. Na gesprekken met de te benoemen Commissarissen besloot de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (die daartoe maandaat had gekregen) geen bezwaar aan te tekenen.

nieuws van de verkiezingen

de kandidaten zijn bekend

Tijdens de OR-vergadering op 7 juni kon de balans worden opgemaakt ten aanzien van de kandidaten. In het hierbij afgedrukte kader treft U een overzicht aan.

kiesgroep A

Het is bijzonder verheugend dat er in de A-groep sprake is van 19 kandidaten voor 9 zetels. Ook de verdeling over de diverse rangen is goed. Voor de vrije kandidaten kwamen meer dan voldoende ondersteuningsverklaringen binnen.

kiesgroep B

Hier is sprake van vijf kandidaten voor drie zetels. Hopelijk zal gedurende de zittingsperiode het verloop niet groot zijn, daar dan het aantal reserves snel tot nul is teruggebracht. In de B-groep zijn alleen kandidaten gesteld door de FWZ en het CNV.

kiesgroep C

In deze groep hebben zich slechts twee kandidaten gemeld voor drie zetels. Dit houdt in dat bij de installatie van de nieuwe Raad er sprake is van een vakature in deze groep.

In de tweede helft van juni worden diverse stembescheiden naar de huisadressen gezonden en in voldoende aantal naar de schepen. Onderdeel ervan is een toelichting op de wijze van stemmen, terwijl aan de schepen tevens een uitleg wordt gegeven ten aanzien van het functioneren van het verkiezingsbureau aan boord. Mensen thuis kunnen vanaf ontvangst van de stembescheiden hun stem uitbrengen en terugsturen. Aan boord vindt de stemming plaats tussen 3 en 17 september.

Alle stemveloppen blijven gesloten tot 5 november, op welke datum de telling van de stemmen plaats vindt. De reden dat Uw stembiljet in een aparte envelop en de oproep - op naam - los bijgevoegd moet worden in een antwoord-envelop is de volgende. De stemming dient anoniem te zijn. Naar de huisadressen van alle kiesgerechtigden in de kiesgroep A en B zijn op naam gestelde oproepen en gewaarmerkte stembiljetten verstuurd. Daarnaast zijn blanco stembiljetten aan de schepen gezonden. Deze worden door het stembureau op naam gesteld volgens de bemanningslijst op de dag van de stemming. Indien iemand per ongeluk twee keer deelneemt aan de stemming wordt dat als volgt ondervangen. Bij ontvangst van een oproepformulier wordt dat aangetekend op de lijst van kiesgerechtigden. Indien nu van iemand een tweede stem binnenkomt wordt deze vernietigd.

De kandidaatstelling is bijzonder goed te noemen. Hopelijk kan in september hetzelfde gezegd worden over de stemming en de opkomst.

kandidaten kiesgroep A

namens de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart:

P.A.D. Bouwman	2e stuurman
T. Franssen	MO3
F. Kuyt	gezagvoerder
N.J.C.M. van der Palen	MO2
B.E. Broekhuijsen	MO2
W. Holwerda	1e stuurman
D.J. Mittelmeijer	1e stuurman

namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij:

A.H. van Haaften	gezagvoerder
A.J. Verheul	gezagvoerder

namens de Vereniging Hoofdwerktuigkundigen Nederlandse Zeescheepvaart:

P.A. Ankerman	hoofdwerktuigkundige
J.B. van Haaster	hoofdwerktuigkundige
L.W. Jorissen	hoofdwerktuigkundige

'vrije' kandidaten

R.M. van der Aa	2e stuurman
J.J.F. Govers	2e werktuigkundige
H.A. Kamsteeg	MO1
J.G. Verbeek	MO2
F.A.J. Boot	2e werktuigkundige
H. Hennis	3e stuurman
C.B. Slieker	MO1

kandidaten kiesgroep B

namens de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart:

J.H.A.J. Orië	hoofdvoeding
P.H.H. Tummers	scheepstechnicus
J.J. van Triet	scheepstechnicus
A. van der Windt	scheepstechnicus

namens de vervoersbond CNV:

H.W.J. van Haarst	hoofdvoeding
-------------------	--------------

kandidaten kiesgroep C

'vrije kandidaten:

E. Juursema	DFF/1
J.H. ten Katen	DFM/1

zegevierende 'Equity & Law II' terug in haar thuishaven

Toen op 27 mei jl. rond half twee in de middag de 'Equity & Law II' de haven van Scheveningen binnenliep, betekende dat voor Dirk Nauta en zijn bemanning het echte einde van de Whitbread Round the World Race. De laatste etappe was gevaren, de overwinning in de non-maxi divisie een feit. Bij de ontvangst was uiteraard ook de co-sponsor Adviesgroep CombiNed aanwezig. Zij hield ons op de hoogte.

In bijna elke etappe van de Whitbread Round the World Race had de 'Equity & Law II' meer afstand genomen van haar concurrenten in de non-maxi divisie. De voorsprong op nummer twee van het klassement - de Franse 'l'Esprit de Liberté' - was opgelopen tot vijf dagen. Dat zorgde voor een riante uitgangspositie bij de start van de laatste etappe van Fort Lauderdale (Florida) naar de Engelse havenplaats Southampton. Bij deze etappe kwam het er op neer tactisch te zeilen, optimaal gebruik te maken van de golfstromen en het materiaal heel te houden.

Op zaterdag 5 mei, om precies twaalf uur plaatselijke tijd, viel het startschot voor de resterende 22 schepen in de Whitbreadvloot. Bij de startlijn was weer het bekende beeld te zien van positie kiezende deelnemers en krioelende



de nieuwe 'Eendracht'

toeschouwersboten en bootjes. Voor de bemanning altijd weer spannende momenten, omdat een aanvaring het eind van de race kon betekenen. Aan boord van de schepen was nog niet vergeten dat in Auckland de kitsgetuigde 'Card' zijn bezaan (achtermast) na een treffen met

een toeschouwersboot aan de zee moest prijsgeven.

de coastguard hielp(?)

Op papier was er een vrij startveld voor de zeilschepen, aangegeven door op boten geplaatste rode vlaggen. In de heksenketel rond de start zagen de meeste schippers van de toeschouwersvloot deze bakens over het hoofd, terwijl het voor de schippers van deze varende signalen onmogelijk was in positie te blijven. Het startveld werd steeds kleiner en bracht de 'Equity & Law II' op 'ramkoers' met een aantal motorboten. Met veel geschreeuw lukte het om aanvaringen te voorkomen. Op dat moment besloot een begeleidend fregat van de coastguard de helpende hand te bieden.

Om ruimte te maken werd de koers verlegd, met als doel door het toeschouwersveld te stomen. Waarschijnlijk had de commandant van het fregat zich verkeken op de snelheid van een onder spinnaker varende racer. Zijn manoeuvre bracht het schip dwars voor de aanstormende 'Equity & Law II'. Terwijl Dirk Nauta de wind uit de zeilen haalde, gaf het fregat volle kracht vooruit. Op die manier werd wel een aanvaring voorkomen, maar stormde de coastguard



derde van links redactielid Wim Reininga met op de achtergrond de 'Equity & Law II'



af op een aantal maxi's. Voor de tweede keer binnen enkele minuten wist de coastguard zeilers te laten schrikken.

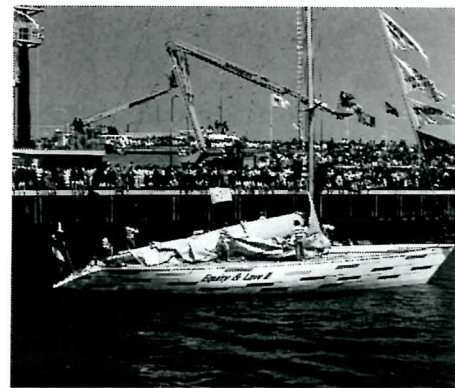
met de stroom mee

Deze etappe bracht de vloot langs de oostkust van de Verenigde Staten richting New Foundland. Vanaf New Foundland werd koers gezet naar Southampton. Het was de kunst de (warme) golfstroom

optimaal te gebruiken om zo een hogere snelheid te ontwikkelen. Na een week varen moest de (koude) Labradorstroom worden gekruist. De temperatuur van het zeewater daalde snel, terwijl de luchttemperatuur maar een paar graden boven nul was. Op maar 150 zeemijlen afstand van de 'Equity & Law' begon de ijskap van de Noordpool. De Labradorstroom voerde ijsbergen mee, die een gevaar betekenden voor de schepen. De bemanningen kwamen in omstandigheden, waarop niet was gerekend bij deze etappe. Schipper Dirk Nauta en navigator Marcel Triest besloten een meer zuidelijke koers te volgen om het ijs te ontlopen en optimaal gebruik te maken van een ongewone weerkundige situatie. Een groot hoge drukgebied liep van de kust van de Verenigde Staten tot aan Scandinavië. Ten zuiden van dit hoge drukgebied waren enkele depressies, die voor wind zorgden. Door precies op de scheidinglijn van deze twee weersystemen te blijven varen, werd de voorsprong in de non-maxi divisie verder vergroot en werden zelfs een paar maxi's op achterstand gezet.

en tegen de stroom in

De golfstroom bleek een aardige hulp voor de 'Equity & Law II'. Nog maar 100 mijl van de aankomst keerde het tij letterlijk. Met weinig wind en een flinke tegenstroom moest de 'Equity & Law II' het anker laten vallen om te voorkomen dat het schip achteruit werd gezet.



Toen 's nachts - tot ieders verrassing - de wind aantrok, werd koers gezet naar Southampton. Op donderdag-ochtend 24 mei passeerde de 'Equity & Law II' de finishlijn. In alle stilte, omdat de aanwezige familieleden en pers door het wedstrijd-committee was verzekerd, dat de binnenkomst niet vóór negen uur in de ochtend was.

weer thuis

Zo stil het was bij de aankomst in Southampton, zo druk was het bij de aankomst in Scheveningen op 27 mei. Duizenden mensen stonden rond half twee op het havenhoofd van Scheveningen, om Dirk Nauta en zijn mannen te begroeten. Schip & Ka redactielid Wim Reininga was - op uitnodiging van Adviesgroep CombiNed - aan boord van het mv 'Fortuna', de 'Equity & Law II' tegemoet gevaren. Naast het feit dat hij hiermee zijn eerste 'zeereis' maakte, was hij uitermate enthousiast over de 'Equity & Law II' op volle zee alsmede over de overige zeil- en motorboten die een begeleidende escorte vormden. Ook de nieuwe 'Eendracht' behoorde tot de begeleidende schepen. Op de foto's treft U een impressie aan van de binnenkomst in Scheveningen.

eindoverwinning

Later bleek de 'Equity & Law II' in de non-maxi divisie een ruime overwinning te hebben behaald, met een voorsprong van zes dagen op de nummer twee in deze divisie.



DANK

Met behulp van artikelen, foto's, video's en ander materiaal van co-sponsor CombiNed uit Rotterdam heeft de redactie van Schip & Ka U een jaar lang van de belevenissen en achtergronden van de enige Nederlandse deelnemer, Dirk Nauta met zijn 'Equity & Law II', op de hoogte gehouden. Aangezien dit tevens een (voorlopig) einde betekent van de band met CombiNed, lijkt het ons gepast om langs deze weg CombiNed Rotterdam hartelijk te bedanken voor de geheel belangeloze toelevering van voornoemd materiaal. Voor de duidelijkheid wil de redactie benadrukken dat er geen sprake is van enig zakelijk verband met CombiNed. Wel heeft zij het door de heer Koppen, directeur van dit bedrijf, aangeboden public relations materiaal met graagte geaccepteerd voor Schip & Ka. De achtergrond van deze PR voor CombiNed is gelegen in het feit dat deze onafhankelijke verzekeringsgroep, die sedert één jaar zeer actief aan de weg timmert,

in brede (bedrijfs-)kringen naamsbekendheid nastreeft. CombiNed hoopt daarmee haar expertise, advies en bemiddeling met betrekking tot bedrijfsverzekeringen en in het bijzonder pensioenmanagement, in zo breed mogelijke kring te kunnen aanwenden. Dat dit aardig lijkt te lukken blijkt uit het feit dat er inmiddels reeds vijftien vestigingen bij de adviesgroep zijn aangesloten. De redactie van Schip & Ka wenst de adviesgroep en de heer Koppen in het bijzonder, veel succes met hun bedrijfsvoering.

Voor eventuele informatie kunt U zich wenden tot Adviesgroep CombiNed, Risico- en Pensioenmanagement, Goudsesingel 96-103, 3011 KD Rotterdam (tel.: 010 - 4135388).

'sponsalis'



Het valt niet altijd mee veiligheidsoorkondes en dergelijke tijdig aan boord te krijgen, laat staan om voor de uitreiking een representabel figuur uit onze 'klantenwereld' aan te trekken. Dit manifesteerde zich ook duidelijk op de 'Sponsalis': zowel het plaatje 1989 voor de veiligheidsdriehoek als de 'Three Year Think Safe Award' kwamen nogal laat aan boord en een geschikte walvertegenwoordiger was niet te strikken. Bovendien begon eind maart de ramadan. Feestjes in die periode proberen we zo goed mogelijk te omzeilen. Zodoende was het einde van 'ramadan' op 26

mijlpaal 1 jaar zonder ongevallen met arbeidsverzuim

Op 21 mei jl. behaalde Shell Tankers B.V. de mijlpaal van 1 jaar (3.6 miljoen manuren) OMA-vrij varen. De directie feliciteerde al haar medewerkers/sters met het behalen van deze mijlpaal. Deze voortreffelijke prestatie reflecteert onze serieuze aanpak van ons veiligheidsbeleid. De directie zal binnenkort aan al onze medewerkers/sters een blijvend aandenken schenken voor het behalen van dit resultaat.



april (hari raya idul fitri) de datum om een en ander intern feestelijk te vieren.

In een toespraakje wees de kapitein op de grote inspanningen van alle opvarenden in de afgelopen drie jaar die dit resultaat mogelijk hebben gemaakt. De vaste staf in die drie jaar heeft daar zeker ook grote invloed op gehad. We moeten echter verder en aan ons en onze opvolgers om dit resultaat te continueren. Op naar de 'Five Years Think Safe Award'.

Eén persoon aan boord had volgens de kapitein de meeste rechten om het 1989-plaatje op de driehoek aan te brengen. 2nd Cook Hasjardi, die twee dagen tevoren plotseling de vorige Cook moest aflossen en in 1989 negen maanden op de 'Sponsalis' had gevaren. Zodoende togen we met ons allen naar de rooksalon en mocht Hasjardi onder het toezicht oog van de hele bezetting het plaatje aanbrengen. De 'Three Year Think Safe Award' was inmiddels al aangebracht naast de veiligheidsdriehoek. Na afloop werd snel de buitenlucht weer opgezocht en werd het feestelijk gebeuren, ook ter gelegenheid van 'hari raya idul fitri' gezellig voortgezet.

Tegen alle weersvoorspellingen in bleef het zaterdag 9 juni in het Brabantse Rosmalen buiten droog. Binnen echter, in de Anton Pieckzaal van het

een regen

in Autotron

De bijeenkomst in Rosmalen vormde de afsluiting van de door de 'Small Business Unit' van Shell Nederland in oktober van het vorig jaar gestarte actie 'Commerciële Ideeën Gevraagd'. President-directeur Peter van Duursen reikte de prijzen uit en zette daarbij ook de niet-prijswinnaars in het zonnetje door hen te complimenteren met de 'durf om commerciële gedachtesprongen te maken, die buiten de gebruikelijke patronen vallen.'

Van Duursen maakte zijn gehoor duidelijk dat Shell het niet zonder mensen met creatieve ideeën kan stellen. Als voorbeeld noemde hij het 'simpele' idee van Aeilko Jans Zijlker, die in 1884 het idee kreeg om op Sumatra een put te boren voor de winning van lampolie. Van Duursen: 'Als hij dat idee toen niet had gehad, dan hadden wij hier vandaag niet bij elkaar gezeten. Maar, met het idee alleen was Zijlker er

twintig van de 164

Bij de Small Business Unit kwamen in het kader van de actie 'Commerciële Ideeën Gevraagd' in totaal 164 inzendingen binnen. Alle inzendingen zijn voorgelegd aan panels van deskundigen, samengesteld door het Specialistisch Innovatiecentrum voor Uitvindingen (ID-NL). Zij keken in eerste instantie naar de commerciële haalbaarheid van het idee en verder of het idee echt nieuw of een verbetering van een al bestaand idee was. In totaal selecteerden deze panels twintig ideeën om voor te leggen aan een onafhankelijke jury, die onder voorzitterschap stond van de heer B.W.M. Twaalfhoven, directeur van NV Indivers. Bij de twintig uitgeselecteerden zat gezagvoerder A.H. van Haaften, van Shell Tankers B.V.

Autotron regende het wel: commerciële ideeën. In totaal kwamen er 164 naar beneden en zeven daarvan vielen in de prijzenvijver.

van ideeën Rosmalen

nog niet. Hij moest zijn baan opgeven, een vergunning losweken bij de sultan van Langkat, kapitaal bijeen zien te krijgen van vrienden en kennissen en op zijn tanden bijten toen de eerste door hem aangeslagen put geen olie bleek te bevatten. Het lijkt een verhaal afkomstig uit de dossiers van onze Small Business Unit, maar het is het begin van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië.

Na vastgesteld te hebben dat het de ideeën van mensen - en niet van systemen, procedures of computers - zijn geweest die de kwaliteit van de produktie-technologie en de produkten van Shell op een hoog niveau hebben gebracht, ging hij nader in op de eisen die bepalend zijn voor het stimuleren van creativiteit. Het gaat daarbij in de eerste plaats om een klimaat dat ruimte geeft voor vrijheid tot durven te doen. In de tweede plaats om mensen die dat zelfstandig durven doen. In de derde plaats om mensen die fouten durven maken, omdat risicomijdend gedrag dodelijk is voor creativiteit. Van Duursen: *'Iedereen weet onmiddellijk tien redenen waarom iets niet kan. Volgens mij vraagt het vaak meer creativiteit om tien redenen te bedenken waarom iets juist wel kan'*. Van Duursen zei verder dat er in dit krachtveld mensen nodig zijn die vooroordelen vermijden, omdat *'als je het allemaal al weet, je ook niet meer hoeft te denken'*. Tenslotte gaat het vervolgens hem om mensen met een constructieve en positieve houding, die de wil hebben om er iets van te maken. Hij noemde deze punten noodzakelijk omdat creativiteit om lef, denkkracht, verbeeldingskracht en doorzettingsvermogen vraagt. Elke dag opnieuw.

Wat Van Duursen betreft is een actie als *'Commerciële Ideeën Gevraagd'* voor herhaling vatbaar. Als nieuwe thema's noemde hij de toekomst van de energievoorziening, de milieuproblematiek en ideeën die een antwoord geven op de vraag hoe je het voor vrouwen zo aantrekkelijk mogelijk maakt in de zo technische wereld van Shell.

'sidelia'



Behalve voor het veiligheidsjaarplaatje, kwam de 'Sidelia' tevens per 3 maart 1990 in aanmerking voor het '3-Year Think Safe'-certificaat. De uitreiking vond plaats op 30 maart jl., terwijl het schip lag te lossen aan de Shell installatie te Deer Park (Houston).

Om 10.00 uur 's ochtends had de staf zich bij de gangway aan dek opgesteld en konden de volgende gasten worden verwelkomd:

mr. Kopernicki - Shell Marine Houston
mr. Ary - Shell Marine Houston
mr. Niermann - General Manager Shell Deer Park
mr. Farrar - Technical Manager Shell Deer Park
mr. Cochran - Assistent van mr. Farrar
mr. Fischer - Public relations manager Shell Houston area
mr. Ford - Commander US Coast Guard Houston area
mr. Coe - Commandant US Coast Guard Houston area
mr. Araujo - Representative agentschap Lykes Bros.

De bezoekers werden naar de feestelijk aangeklede officer's mess gebracht voor een welkomstwoord door de gezagvoerder en nadere kennismaking tijdens het gebruik van de koffie. Hierna vond de officiële uitreiking van het certificaat plaats door de heer Kopernicki, waarbij deze in zijn speech de inspanningen schetste van Shell op het veiligheidsgebied, gedurende de laatste jaren en de noodzaak tot verdere uitbouw hiervan.

Vervolgens sprak de gezagvoerder een woord van dank tot de gasten voor de moeite die zij hadden genomen om aanwezig te zijn. Maar een speciaal woord van dank ging naar allen die in de afgelopen drie jaar aan boord van de 'Sidelia' hadden gezorgd dat het schip OMA-vrij is gebleven. Hierna was het tijd voor een groepsfoto, die in verband met stortbuien op de brug werd gemaakt. Ook vanwege het weer, moest een tour over het schip beperkt blijven tot machinekamer, brug en accommodatie. Rond 12.00 uur was het gezelschap weer terug in de eetsalon, waar het civiele dienst personeel intussen voor een heerlijk koud buffet had gezorgd. De gasten en opvarenden lieten zich een en ander goed smaken. Er werd intussen nog gezellig nagepraat tot 13.00 uur, waarna de gasten zoals gepland moesten vertrekken. Aan boord keerde men terug tot de orde van de dag, hoewel het lossen gewoon was doorgedaan en enkele mensen helaas dit feestelijk gebeuren moesten missen. Een Liberiaanse Inspector stond klaar voor het 'annual survey'.

A.J. Bloem
ex-gezagvoerder
'Sidelia'



m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: W. Bosma
Hwtk.: J. Wielart
1e Stm.: F.B. Schröder
MO1: E.S. Petrusma
MO3: G.H. Reitsema, J. Buren
(12/7 MO4 J.W. Gepkens)
MO4: A.J. Haasnoot
Roff.: I.R. Williams
Tech.: J.M. van Hoeven,
J.W.P. Grommen
Hovo: C.P. Hoogesteger
CPO: Bingen
PO: Sukardi Achmad
G1S: Muyoto, Sur'an Gozali
G2S: Herrman Lumohing, Makrop
CHCK: Suharto Bin Jasin
ASTD: Masiran

m.s. 'Caurica'

Gezagv.: A.T. van Es
1e Stm.: H.A. van der Want
Hwtk.: J.A. de Groot
MO2: G.H.G.M. Scheres
(30/6 MO3 F.J. Ringersma),
M.P.M. Boeren, H.E. Becht
MO4: C.G.A. Ligtoet
Roff.: D.C. Beckwith
Stag.: F. van den Berg
ASV: J.G. Cornelissen, E.H. Vissia
Tech.: K. van der Sluis
Hovo: H. Otter
CPO: Moh. Sjansudin
PO: Abdul Rasjid
G1S: Usab Moh. Ili, Achmad
G2S: Saruly, Mohamad Amin
2NDC: Oman Rochman
ASTD: Suhara

m.s. 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: R. Agema
1e Stm.: T.H. Tromp
(27/7 D.M. Alderlieste)
Hwtk.: G. de Goede
2e Wtk.: R.J. Bosman
Off2: A.K. Pasaribu
Off3: Susmanto
Eng4: Jenafry, A. Sukarsan
Rdof: Trijono
CPO: Tawakid
PO: Suhardi, Anton Prasetyo
G1S: Mardjub, Zulani Adjéri,
Desmond Kordak, Nurkalam
G2S: Hasri Kasim, Syamsul
Bachri, Bachrol
HECA: Dedy Mustahady
2NDC: O. Musairin
ASTD: Abdul Rodjak
JSCJ: Agus Naftali

m.s. 'Etrema'

Gezagv.: R. van Westendorp
1e Stm.: R. Dijkstra
Hwtk.: J. Kruysse
(8/7 G.J. van Eyk)

2e Wtk.: J.D. Compier
MO4: A.J. Geerds
Rdof.: K.B. Nunardja
Off2: F.X.F.A. Luntungan
Off3: F.R.B. Danuwidjaya
Eng3: Aribowo
Eng4: Lasimoen
CPO: O.O. Suntoso
PO: Andrias An Data, Mohamad
Sibli
G1S: J. Ben Pattilima, Max Donald
Hosang, Rukning B. Abuhusen,
Johnny Yosepanus Elias
G2S: Mochamad Ismail, Solihin,
Eddy Haryanto
HECA: Moh Idris Sopandi
2NDC: Slamet Thohir
ASTD: Abdul Asid Moniri
JSCJ: Asmori Bin Moi

m.s. 'Fossarina'

Gezagv.: G.J. Knol
(12/7 W.S. van der Ham)
Wnd. 1e Stm.: J.A. Koenraad
(30/6 B. Crum)
Hwtk.: P.J. de Lange
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
Rdof: F. Achyari
Off2: F.D. Prihandjono
Off3: R. Kurnianto
Eng3: M. Pangaribuan
Eng4: Johnny Edward
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Jamil Erang, Buntaran
G1S: Madjen Nawi, Sunaela
Fardiyanto, Achmad Husin,
Wahyutomo
G2S: Moh. Nasir, Muhammad Rodji,
W. Tjuandy
HECA: Sardi
CHCK: Tanggan Bin Idris
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Inuh Bin Tamin

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: J. Baard
1e Stm.: J.S. de Vos
Hwtk.: H. Brand
2e Wtk.: R.H. de Haan
(5/7 A.J.A. de Groot)
Stag.: B. Meerstadt
Rdof.: Nendissa
Off2: R.F. Abbas
Off3: Moh Tohir Laïsa
Eng3: S. Wartama
Eng4: Riadi
CPO: Monafi
PO: Mamam Suwarman, Ilham
Pandj M.
G1S: Sukkur, Jaja Ahmur,
Sutrisman, O. Nahhu
G2S: E. Sukirman, Addullah B.
Moh Arif, O. Arif
HECA: Purnomo Jasman
2NDC: Musali
ASTD: Sudarmono
JSCJ: Sukma Gunawan

m.s. 'Fulgur'

Wnd. Gezagv.: A.J.W. Rommes
1e Stm.: D.J. Mittelmeyer
Hwtk.: J.P. Kalkman
2e Wtk.: M.J. Parent
(30/6 J.H.M.A. van Jaarsveld)
Stag.: J.H. Muselaars, S.H.
Appeldoorn
Rdof.: D. Saronó
Off2: D. Utomo
Off3: A.M. Husain
Eng3: B. Agusdin
Eng4: T.H. Sujadi
CPO: Sugiman
PO: Muh. Djupri Rohman, Johny
Uruilal
G1S: Idir Irianto, Solih Mulyana,
Mohamad Ray, Muhamad Said
G2S: Tarjudin, Mohaar B. Marzuki
HECA: Syahrudin Ujang
2NDC: Sukiman
ASTD: Taibe
JSCJ: Hary Kurnia Djaya

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
(22/7 D.C. Tazelaar)
1e Stm.: W. Beekman
3e Stm.: T. Barth, M. van der Woud
(15/7 MO4 R.A. Hens)
Wnd. Hwtk.: M. Schmidt
(5/8 Hwtk. C.W.H. Holthuysen)
3e Wtk.: K. Elshout, A. van Beek jr.,
J. Kruize
MO2: H. Ammerlaan
MO3: N.G. Butter
MO4: H.A.J. Stoop, N. de Vries
ASV: P.P. van der Pol
Rdof.: M.M. Kasio
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Dondokambey, Ali
Mudin
G1S: Dukak, M.J. Sitepu,
M. Hosen, Daud Sonan, Ashari Bin
Abdi, Abdul Haris Bin Tjal, O. Ismail
G2S: M. Bin Nasik, Suparno,
A. Munandar Atet
HECA: S. Nurdin
2NDC: Maman Suparman
ASTD: Annas Idham
JSCJ: Rakli

m.s. 'Niso'

Gezagv.: T.W. Scharrenburg
3e Stm.: D. Gadradj
Hwtk.: P.A. Ankerman
2e Wtk.: F.A.J. Boot
(22/6 J.C. Ganzinga)
3e Wtk.: P.J. Farla, F.P. van der
Star
4e Wtk.: S. van der Zee
MO1: H.A. Kamsteeg (25/7 1e Stm.
R.P. Regout)
MO3: P.C. Hollander
MO4: P.H. Ekkebus
Roff.: D.K. Sanger
ASV: R.E. Curial
Wass.: O.A. Koetje

Tech.: B. Corputty
CPO: Pieter Nikijalun
PO: M. Simandjuntak, Adi Sutoro
G1S: Maximilian Kansil, Sudjiman,
Abdul Djabar, Eddy Subardi
G2S: Faisal, Mohamad Sukran,
Jaya Sujai
HECA: Sugito Mitra S.
2NDC: Sadikin Sumantri
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Irdham Anas

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: G.L.A. Martens
(28/7 A. van Leeuwen)
1e Stm.: W.J. Netelens
Hwtk.: E. van Aanen
(2/7 H. Kuijper)
MO3: J.P.J.G. Yzerman (22/7 MO4
D.J. Gijbers), G.R. Bos, P.B. van
Leunen
MO4: H. Remmerswaal
Roff.: N. Macaskill
Tech.: A. van der Windt, G. Struik
Hovo: H.W.J. van Haarst
CPO: Hengky S. Pasumiin
PO: Syaful Anwar
G1S: Lalan Djaelani, Supartoyo
G2S: Umar, R. Latuheru
2NDC: D. Abdu
ASTD: Muhajjidin

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: A. Leffers
2e Stm.: R.M. van de Aa
(30/6 A.E.R. van der Griend)
3e Stm.: W.M. de Bruyn
2e Wtk.: T. Scholte
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
MO3: K.G.E. Lieshout
MO4: J.F. van Dijk
(25/6 J. Minnaard)
Stag.: R.A. Flinkerbusch
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Abdon Tatuwo
G1S: Munir, Achmad Marpudin,
Abdul Haji S., Mat Nawi Bin Monai
G2S: Achmad Fadjeri, Abdul Hadi
HECA: Djabar Tilamahu
2NDC: Aksan Busri
ASTD: Fandi Bin Satam

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: G. Buma
(10/7 Wnd. Gezagv. W.A. Mostert)
1e Stm.: H. van Popta
(4/7 L.A.H. Vader)
Wnd. 2e Stm.: H.J. Otte
3e Stm.: J.N.M. Sinnige
Hwtk.: J. Hensbroek
3e Wtk.: G.J. Harlaar,
P.D. Koudenburg
MO4: M.B. Siderius
(11/7 4e Wtk.: H. van Weenen)
Rdof.: Manalu

CPO: Gunugn H. Ritonga
PO: Sjaifullah Siregar, Abdul Rachman
G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muhammad, Abdul Halil, Mail Bin Toyib
G2S: K. Rukman, Usman Madjoka, Dedi Bukhori
HECA: Irsal
2NDC: Suparman
ASTD: Umar Bin Salian
JSCJ: Bahari Madruisdi

m.s. 'Solaris'

Gezagnv.: L.A. Veer
1e Stm.: F.J. Kronenberg
Hwtk.: F.C. Koens
MO2: P. Molendijk
MO3: A.M.H. Vossen, J.W. van Duuren
Roff.: M.J. Hogan
Tech.: E.L. Boldewijn, F.W. Bosson
Hovo: A.P. Maat
CPO: Ch. A. Rumengan
PO: Paniran
G1S: M. Nafir, Mohamad Nasir
G2S: Mashuri, Mardas Bin Jamsir
CHCK: Sujai
ASTD: Suryana

m.s. 'Spectrum'

Gezagnv.: J.M. Huygens
Hwtk.: D. Westdorp
(5/7 L.W. Jorissen)
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO1: A.L.M. Nagelkerke
MO2: R. Roor
MO3: J.D.C. Plug

MO4: A. Blok
Roff.: G.G. Murray
Tech.: F. Oostdijk, P.M. Hendriks
Hovo: L.H. Thibaudier
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Ahmad Serang
G1S: Nasril Bin Matjilis, Achmad Dasuki
G2S: Hery Kaharu, Nasperi Bin Igwan
2NDC: Mohamad Jusuf
ASTD: Suharto

m.s. 'Sponsalis'

Gezagnv.: W. Hoogendijk
(16/7 F.W. van Oerle)
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
MO1: S.S. Abma
MO2: H. Oudenes, P.H. Stegeman
MO3: R.M. Simonides
MO4: R.A. Schroevers
Roff.: B. Rant
Tech.: C.H. Roozendaal, J.J. van Triet
Hovo: C.F. van der Ende
CPO: K. Naim Bin Dulasik
PO: Maman Suparman
G1S: Abdul Manika, Ardiansjah
G2S: Komarudin, Pukasan Bin Jumadin
2NDC: Husjardi
ASTD: Mostafa Bin Monai

m.s. 'Stellata'

Gezagnv.: J.A. van Kesteren
Hwtk.: H. Japin
2e Wtk.: J.J.F. Govers
MO2: R.L.H. Mooring

(7/12 MO3 A.C.M. Zijlmans)
MO3: L.P.A. van Saasse
MO4: P.J.H.M. van Daal
ASV: R.B.F. Stroet, L.R. Stevens, J.P. de Landes, D. van Eenige
Hovo: J. Roosenburg
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Mahmud
G1S: Husni Thamrin, Paulus Wattimena
G2S: D. Rodjali, O. Sungkono
2NDC: Mandawi
ASTD: Safei Bin Hadarun

m.s. 'Sunetta'

Gezagnv.: R.W. Overdijkink
Wnd. 1e Stm.: K. Cramer
Wnd. 2e Stm.: M.J.A. Kryvenaar
3e Stm.: M.C. Swart
Hwtk.: W. Vroling
2e Wtk.: J.W. van Velze
Wnd. 3e Wtk.: M.J.E. van den Broek
4e Wtk.: R.F. van Loon
IJE: Ganur, Suharyoko, Sambarini
Rdof: Ruskam
CPO: Amos Radjah
PO: Julizar Helmy, Tahalea Joazab
GS1: Ismail Bin Sihirat, Mosli Bin Matroyal, Moch Ali
GS2: Moh. Amin, Mat Wari Bin Syukur, Supriatna
HECA: Dominques Mustamu
2NDC: Halim
ASTD: Moh. Rusman
JSCJ: S.F. Suharto

m.s. 'Zafra'

Gezagnv.: C.J. Clarisse

1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: F. Bakker
MO1: F.A.M. Vergroesen
(28/7 J.C. van Koten)
MO2: N.J.C.M. van der Palen
(5/7 MO3 H.C. Petersen)
MO3: T. Franssen
(25/7 R.W. Eeuwijk)
MO4: J.F. Bastiaansen
Tech.: P.H.H. Tummers, W.H. Klein
Rdof.: S. Rizal
CPO: Max C.H. Ferdinandus
PO: Sulaiman
G1S: Rudolph H.J. Lapien, Muh Irwan
G2S: Timbang, Sugiarto
HECA: Abd. Rodjah Moh Ili
2NDC: Endi Suryadi
ASTD: Harun

m.s. 'Zaria'

Gezagnv.: O.A. van Druten
1e Stm.: W. Holwerda
Hwtk.: B. Oudkerk
MO2: A.B.M. Bokkers
(5/7 B.A. Glas)
MO3: P.J.B. de Jong
(5/7 W.P. Kolyn)
MO4: J.X.J. Klaaysen
Tech.: E.R. van Engel, R. van Buuren
Rdof.: H. Anwar
CPO: Rustam Zen
PO: F.X. Djoko Nursjamad
G1S: Mohamad Tupu, Amir Hanif
G2S: Sutjipto, A. Jalaludin Kohar
CHCK: Kusnan Koesman
2NDC: Abdul Razak
ASTD: Achmad Mutohar

onze vlootjubilairissen



H.G. Besselink
 MO2
 10 jaar op 06.07.90



F.A.M. Vergroesen
 MO1
 25 jaar op 29.07.90



D.C. Tazelaar
 gezagvoerder
 25 jaar op 20.08.90



B. Oudkerk
 hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 26.08.90



A.B.M. Bokkers
 MO2
 10 jaar op 23.07.90



R. Roor
 MO2
 10 jaar op 03.08.90



L.W. Jorissen
 hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 23.08.90



M. Schmidt
 2e werktuigkundige
 25 jaar op 27.08.90



P. Molendijk
 MO2
 10 jaar op 27.07.90



K. Cramer
 2e stuurman
 25 jaar op 10.08.90



J.L. van der Rijnst
 hoofdwerktuigkundige
 35 jaar op 25.08.90



J.J. van Triet
 scheepstechnicus
 25 jaar op 30.08.90



W.J. Levering
 3e stuurman
 10 jaar op 28.07.90



A.J. Both
 gezagvoerder
 30 jaar op 16.08.90



F. Bakker
 hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 26.08.90

geboren

23.05.90 - Denise Alice M., dochter van
 2e stuurman A.E.R. van de Griend en mw.
 L.W. van de Griend-Kabira

behaalde diploma's

'S1' - H.J. Otte

uit dienst

MO3: B. Scholten
MO4: A.H. van Loon
ASAW: F.J. Kuil
ASV: G. Ammeraal
Beko: C. van Zal

in memoriam

Op 18 mei 1990 is op 70-jarige leeftijd overleden de heer
M. de Klerk,
 oud-walfunctionaris. De heer de Klerk verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1980 na 34 dienstjaren.

walpersonalia

in dienst

01.06.90 - I.C. Lovricevic (DFP/3)

geboren

25.04.90 - Ralf, zoon van mw. Hoppenbrouwer-v.d. Vreugd (DFP/3) en de heer Hoppenbrouwer
11.06.90 - Daphne, dochter van A.C. Schuit (DFF/1) en mw. Schuit

onze waljubilairissen



W. Reininga
 DFF/1
 10 jaar op 04.08.1990



A. de Boer
 DFM/1
 35 jaar op 15.08.1990



G.C.H. Dijkstra
 DFM/1
 30 jaar op 08.08.1990



P. Boogerman
 DFF/3
 35 jaar op 15.08.1990

Onder de sterren bevonden wij ons inderdaad bijna, daar op de hoogste verdieping van het Groothandelsgebouw in Rotterdam. Deze 'under the stars'-zaal van restaurant Engels moet met

'under the stars'

name voor de twee afscheidnemende gezagvoerders - die aan boord immers gewend zijn in de hoogste sferen te verkeren - een aansprekende ambiance gevormd hebben.

Naast de gezagvoerders A.J. Bloem en R. Knol werd afscheid genomen van hoofdwerktuigkundige H.L. de Koning, de tweede werktuigkundigen W.J.M. Braeken en A. Sloot en de algemeen scheepsvakman B.R. Pronk.

astrologie in de zeevaart?

Het fenomeen 'under the stars' bracht onze algemeen directeur Gerard Veldt ertoe om in zijn speech te verwijzen naar de stand der sterren op 6 juni, in astrologische zin dan wel, hetgeen voor de nautici die gewend zijn aan astronomische plaatsbepaling, wel even een verrassing

moet zijn geweest. De sterren stonden, aldus de heer Veldt, goed en beloofden een goede toekomst als gepensioneerde. Hoe goed het gepensioneerden kan vergaan illustreerde hij door op één der aanwezigen te wijzen, kapitein Ruyg, 'al 22 jaar met pensioen en geen dag ouder geworden'.

dames gaan voor!

De heer Veldt begon met de echtgenotes der afscheidnemers in het zonnetje te zetten en nam voor hun belangrijke rol naast hun man - symbolisch - zijn pet af. In tegenstelling tot het gebruikelijke 'protocol' werden de dames meteen naar voren geroepen om bloemen in ontvangst te nemen hetgeen zij onder applaus van alle aanwezigen deden. Toen zij daarna schielijk hun plaats in het publiek weer in wilden nemen, werden zij door fotograaf



Gerard Eversteijn tot groep geformeerd en op de gevoelige plaat vast gelegd.

veel ervaring en flexibiliteit 'under the stars'

'Pas op een dag als vandaag', vervolgde de heer Veldt, 'komen alle lijnen samen en staan aanstaande gepensioneerden en hun echtgenotes echt samen in het middelpunt'. De heer Veldt schetste vervolgens in vogelvlucht de ontwikkelingen sinds de jaren vijftig en de evolutie van de 'K'-boten tot de high-technology schepen van de jaren '90. 'Hoewel een enkeling onder U, toen hij zijn laatste reis op de 'Niso' maakte, zich wel afgevraagd zal hebben: is dit nu high-tech?' Dit was in zijn ogen een voorbeeld van de flexibiliteit van onze medewerkers. Het feit dat er op deze dag een enorme hoop ervaring zou verdwijnen baarde hem geen zorgen. 'Ik heb het volste vertrouwen in Uw opvolgers en in hun ervaring om in de wereld van vandaag diensten te verlenen op een kwalitatief hoogstaand niveau, in overeenstemming met de beste tradities van onze Maatschappij'.

gezond en veilig in de thuishaven

'Ondanks alle veranderingen - die elders als een cultuurschok zouden zijn ervaren - de spanningen en de risico's die de zeeman op zee in de strijd tegen de elementen zo af en toe loopt, bent U er goed en gezond door heen gered. U hebt een grote bijdrage geleverd aan het veilig varen door Shell Tankers BV, resulterend in weer 1 jaar ongevalsvrij op 21 mei jl. Het gaat daarbij niet om weer een record of trofee: het belangrijkste is dat U gezond van lijf en leden weer veilig van boord stapt. En dat is wat er werkelijk achter die veiligheidstrofee zit, die bijvoorbeeld kapitein Bloem op de 'Sidelia' laatst in de Verenigde Staten in ontvangst mocht nemen,' aldus de heer Veldt.

vaarwel

Tot slot sprak de heer Veldt, namens alle medewerkers van Shell Tankers BV zijn dank uit aan de afscheidnemers. 'We hadden een behouden vaart. De voor de zeevaart toepasselijke wens daarbij is 'vaarwel'. Het formele gedeelte werd traditioneel afgesloten met het overhandigen van de foto van het eerste schip. Het zien en weer horen van legendarische scheepsnamen als de 'Katelaysia', 'Kara', 'Kenia', 'Kermia', 'Saroena' en 'Acmaea' bracht bij velen weer allerlei herinneringen naar boven en er was even meer aandacht voor de schepen dan voor de hapjes en drankjes. De avond werd vervolgens afgesloten met een diner voor de gepensioneerden, hun echtgenotes en een aantal genodigden.

