

SCHIP & KA

30e jaargang
nummer 11
juli 1991



🐚 tweede prijs voor stbv 🐚 kwaliteit 🐚
fiscale faciliteit 🐚 bezoek jakarta/singapore
🐚 van nederzetting tot wereldhaven 🐚
🐚 open havendag rotterdam 🐚

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 01719-40488

Dertigste jaargang nr. 11
juli 1991

Redactiecommissie
010-4071805
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Wim Reininga
Rob Wijmer

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

van ommeren boek



Wij, vader en zoon Lentjes, zijn sinds drie jaar bezig met het samenstellen van een historisch vlootoverzicht van de binnenvaart-vloot van Phs. van Ommeren. Inmiddels zijn wij er in geslaagd een complete vlootlijst, van het eerste tot het laatste schip samen te stellen; welke ondersteund wordt door veel historisch materiaal en ongeveer 1.200 foto's. Daar wij voornemens zijn dit werk in de toekomst in boekvorm te publiceren willen wij graag via dit medium onderzoeken in welke mate

er belangstelling bestaat voor een dergelijk boek.

Mocht U belangstelling hebben voor deze publicatie dan nodigen wij U uit ons dit via een briefkaart aan onderstaand adres te laten weten. Wanneer U deze briefkaart voorziet van Uw eigen naam en adres wordt U door ons, vrijblijvend op een inmiddels geopende intekenlijst geplaatst. Bij een te geringe belangstelling kan er waarschijnlijk, helaas, niet tot publicatie worden overgegaan: dus stuur Uw kaart nu in.

A. Lentjes
Alardsdreef 94
3235 VC Rockanje

Wilt U eerst nader geïnformeerd worden bel dan met H.W. Lentjes ☎ 01880 - 21948 of A. Lentjes ☎ 01814 - 3056. Wij staan U graag te woord.

bestuursmutatie shell pensioenfonds

Met ingang van 15 april jl. is drs C.T. Leenders door Shell Petroleum NV benoemd tot lid A van de Raad van Bestuur en lid van het College van Gedelegeerden van de Stichting Shell Pensioenfonds. Hij heeft in deze functie drs A.L. Rasterhoff opgevolgd, die is afgetreden in verband met zijn overplaatsing naar Shell International Petroleum Co. in Londen.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2860	06.06.91	Uniforme kleding/gele overalls
2861	27.05.91	Resultaten Kon./Shell Groep eerste kwartaal (SATCOM)
2862	31.05.91	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
2863	03.06.91	Vlootkwaliteitscertificaat SATCOM)

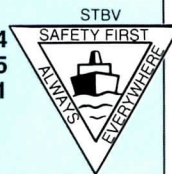
VEILIGHEIDSRESULTATEN 1991

Tot 18/06/91

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

EHBO-gevallen	4
Gerapporteerde bijna-ongevallen	5
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	1

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 180, hetgeen gelijk is aan 1,9 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	1396
CAURICA	1530
ENTALINA	207
ERINNA	664
ERODONA	194
ETREMA	674
NATICINA	500
NISO	324
SERICATA	1671
SHELLTRANS	1942
SIDELIA	1568
SIRATUS	143
SOLARIS	2037
SPECTRUM	187
SPONSALIS	1682
STELLATA	1463
SUNETTA	351
ZAFRA	460
ZARIA	683

(OMA = Ongeval Met Arbeidsverzuim)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Entalina
Erinna
Erodona

Etrema
Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

van

ROTTERDAM

nederzetting tot wereldhaven



In de tentoonstelling 'Rotterdam, van nederzetting tot wereldhaven' staat de geschiedenis van de Rotterdamse haven centraal. De tentoonstelling staat stil bij het begin van onze jaartelling, toen Rotterdam eigenlijk nog helemaal niet bestond. Dat er toen al mensen woonden en dat er gevaren werd op de Rotte bewijst een boomstamkano die in 1919 bij Terbregge werd opgegraven. Een fragment van de kano is te zien op de tentoonstelling en een diaklankbeeld geeft een impressie van het landschap in die tijd.

Maritiem
MUSEUM
PRINS HENDRIK

Het is niet verwonderlijk, dat in het waterrijke deltagebied van Rijn en Maas met hun vele zijriviertjes en kreken al heel lang geleden vaartuigen werden gebruikt voor het vervoer van mensen en goederen. In 1920 vond een boer in een weiland langs de Rotte - in de tegenwoordige stadswijk Ommoord - op een kleine twee meter onder het gras een boomstamkano. Het scheepje was ongeveer tien meter lang. Tijdens de opgraving dachten archeologen dat de kano uit de zevende eeuw van onze jaartelling stamde. Moderne onderzoeksmethoden hebben die datering aanzienlijk vervroegd. Uit metingen van de nog resterende hoeveelheid radioactieve koolstof in het hout blijkt dat het vaartuig dateert uit de vierde eeuw vóór Christus.

We weten dankzij archeologische opgravingen en wetenschappelijk onderzoek naar de bodemvondsten hoe het landschap langs de Rotte er uit zag. In de omgeving van Rotterdam zijn verschillende boerderijen uit de ijzertijd opgegraven, in de bodem zijn voedselresten aangetroffen. Archeologen stelden vast, dat in het begin van de jaartelling rondom het huidige Rotterdam een uitgestrekt, woest veengebied lag, doorsneden door kreken en kleine

veenstroompjes, zoals de Rotte. De Rotte ontsprong op de hogere gelegen veengronden in het midden van Zuid-Holland en stroomde naar de Maas. In de prehistorie hadden eb en vloed vrij spel. Het landschap leek op de huidige Biesbosch.

vissershaven

Omstreeks 1300 was Rotterdam nog maar een klein dorpje en nog lang geen havenplaats. Dat veranderde in de 15de eeuw dankzij de opkomst van haringvisserij. Steeds meer Noordzeevissers kozen Rotterdam als thuishaven. Dat bracht werk: de vissers verhandelden de haring aan wal en de schepen moesten gerepareerd, onderhouden en weer voor de vangst uitgerust worden. De haringvisserij bleef tot in de 17de eeuw belangrijk voor Rotterdam.

De Oude Haven, waar de Rotte uitmondde in de Maas, is de oudste haven van Rotterdam. In 1467 werd deze haven van houten havenhoofden voorzien. De Oude Haven stond in verbinding met de Blaak. Hier lagen de haringbuizen die terug waren van zee. In de winter voeren de buizen niet

en lagen zijn in Rotterdam. Omstreeks 1600 waren er wel vijftienzeventig tot honderd buizen.

goede tijden voor handel en scheepvaart

In de tweede helft van de 16de eeuw werd de handel voor de Rotterdamse haven steeds belangrijker. In vijftienzeventig jaar tijd groeide het vissersdorp Rotterdam uit tot een internationale zeehaven. Rotterdam kreeg zelfs een groot tekort aan ligplaatsen voor de koopvaarders. Aanvankelijk werden er alleen bestaande grachten verbreed en uitgediept en zo geschikt gemaakt als haven. Het graven van de Leuvehaven in 1598 was het begin van een grootser project: het havengebied 'Waterstad'. Het gebied 'Waterstad', zo genoemd omdat het buitendijks lag, was zo groot dat het tot midden van de 19e eeuw toereikend was om de havenactiviteiten te herbergen. In 1604 kwam de Leuvehaven gereed. In 1610 werd begonnen met het graven van de Wijnhaven en de Scheepmakershaven. De havens in Waterstad bestonden ieder uit een recht havenkanaal met daarlangs een kade met woningen en pakhuizen. Havens als de Leuvehaven, de Wijnhaven



Gezicht op de Leuvehaven. Schilderij door G. Groenewegen (1754 - 1826). Op dit schilderij kijkt men over de Leuvehaven in de richting van de Maas. De Leuvehaven werd gegraven vanaf 1602 en werd de eerste gegraven zeehaven van Rotterdam. Zeeschepen meerden nog midden in de stad af. Op de voorgrond enkele binnenvaartschepen. Zo ligt er aan de rechterkant een hetjalk met een lading hooi, mogelijk bestemd voor de vele paarden die het vrachtvervoer in de stad verzorgden. (foto: Joop Bergsma).

en het haringvliet waren typische 'stukgoedhavens': de scheepsladingen bestonden uit balen, kisten en vaten die na het lossen in de pakhuizen van kooplieden langs de kade werden opgeslagen.

Tussen 1550 en 1850 speelden de havenactiviteiten zich af midden in de oude stad. Zeeschepen uit vele landen meerden af langs de kaden van Waterstad. Dat kon omdat de zeegaande zeilschepen in die tijd zelden langer waren dan 20 tot 30 meter. De meeste schepen die de haven van Rotterdam aandeden voeren in de Europese wateren: naar Skandinavische landen, de Britse eilanden, de Atlantische kust van Frankrijk, Spanje en Portugal en op de Middellandse Zee. Bekende scheepstypen waren het fluitschip en het bootschip. Vanuit Rotterdam voeren ook schepen naar Indië en Zuid-Amerika. In de 17e en 18e eeuw waren dit schepen van de Verenigde Oostindische en Westindische Compagnie, in de 19e eeuw van particuliere rederijen. Rotterdam was al vroeg een belangrijke overslaghaven. De lading van zeeschepen werd overgeslagen in binnenschepen en omgekeerd.

de haven groeit de stad uit

Na 1870 veranderde het havenbeeld van Rotterdam ingrijpend. Houten schepen werden ijzeren schepen, stoommachines vervingen de zeilen. De overslag van stukgoed bleef belangrijk, maar nieuw was de overslag van kolen, ertsen en graan: massagoed. Het oude havengebied in de binnenstad, Waterstad, werd te klein voor de groei naar een wereldhaven: de Rotterdamse haven maakte de 'sprong naar Zuid'. De horizon van de Rotterdammer veranderde drastisch: het uitzicht op Rotterdam-Zuid liet in plaats van polderland voortaan havenbekkens zien, vol met stoomschepen, havenkranen en laadbruggen.

Zonder de opkomst van Duitsland zou Rotterdam niet de haven zijn die het na 1870 werd. In 1871 sloten alle Duitse staten zich aan tot het Duitse keizerrijk. Een van de gevolgen hiervan was een

snelle economische groei van het Duitse achterland en vooral de industrialisatie van het Rijnland. De Duitse metaalindustrie had grote hoeveelheden erts nodig. Rotterdam werd de belangrijkste haven van Europa. Grote sleepschepen vol ertsen en kolen voeren over de Rijn naar Duitsland en retour kwamen de exporthavens van Duitsland naar de Rotterdamse haven.

De mechanisering van de scheepvaart begon in de loop van de 19e eeuw in de zeevaart en in de sleepvaart op de Rijn. Vooral na 1870 verdrong het stoomschip het zeegaande zeilschip. Op de Rijn werd al voor 1850 geëxperimenteerd met stoomsleepboten, om zeil- en sleepschepen stroomopwaarts te slepen. Toch bleef in de binnenvaart het zeilschip tot 1940 belangrijk. Zeegaande stoomschepen, stoomsleepboten, sleepschepen en zeil- en motorschepen voor de binnenvaart bepaalden het havenbeeld van Rotterdam voor de oorlog.

de container, een handige stapeldoos

Een ware revolutie is de invoering van de container: een stalen 'stapeldoos' met afmetingen die over de hele wereld dezelfde zijn. Het beeld van de haven verandert hierdoor sterk: de oude kades in of vlak bij de stad, met loodsen en pakhuizen, verdwijnen want de opslag van containers vindt plaats op grote haventerreinen in de het Europoortgebied. Alle containers hebben dezelfde maten: 20x8x8 voet of 40x8x8 voet. Containerschepen en haveninstallaties zijn afgestemd op deze standaardmaten, evenals het containervervoer over de weg. Dit levert grote economische voordelen op:

- Door de containerisatie gaat de behandeling van goederen nu tien maal zo snel als de traditionele stukgoedbehandeling.
- Een aantal benodigde arbeidskrachten is nog maar een derde van vroeger.
- Er ontstaat veel minder schade aan de goederen die overgeslagen worden.

- Een containerschip kan twaalf maal zoveel lading meenemen als een traditioneel stukgoedship en heeft bovendien minder bemanning nodig.

distri-parken

In een distri-park vindt de distributie van de in de containers aangeleverde goederen plaats, evenals de reparatie, het schoonmaken en het herbestemmen van de lege containers. Door concentratie van de distributie-werkzaamheden in drie 'parken' zullen de kosten hiervan dalen. De distri-parken komen in de Eemhaven, de Botlek en op de Maasvlakte. De containerisatie heeft het transport over zee zoveel goedkoper gemaakt, dat de kosten van de verdere distributie van containers en goederen in vergelijking hiermee relatief hoog zijn geworden. Het terugbrengen van de distributiekosten is voor Rotterdam een belangrijk middel om te concurreren met andere West-europese havens waar de container ook een grote rol speelt.

De tentoonstelling 'Rotterdam, van nederzetting tot wereldhaven' maakt de komende jaren deel uit van de vaste presentatie van het Maritiem Museum te Rotterdam.

De tentoonstelling staat stil bij het begin van onze jaartelling toen Rotterdam eigenlijk nog helemaal niet bestond. Een diaklankbeeld geeft een impressie van het landschap in die tijd. Rotterdam werd pas een echte haven aan het eind van de Middeleeuwen. Met een 'tijdmachine' kan de bezoeker worden teruggebracht van de twintigste eeuw naar de Oude Haven van de vijftiende eeuw, inclusief de bijbehorende straatgeluiden. Een maquette met houten driemasters en statige koopmanshuizen toont de Leuvehaven aan het eind van de achttiende eeuw. Aan het eind van de negentiende eeuw deed het tijdperk van stoom en ijzer ook in Rotterdam zijn intrede. In dit deel van de tentoonstelling staat een werkend model van een kolenlaadbrug en wordt doorlopend de film 'De Brug' van Joris Ivens vertoond. Na 1945 is het traditionele havenbeeld sterk veranderd. De meeste laad- en losactiviteiten zijn verplaatst naar ver buiten de stad gelegen haventerreinen en ook het werk in de haven is veranderd. Sjuwende bootwerkers zijn vervangen door goed opgeleide mensen achter computers. Ook de moderne haven komt aan bod in de tentoonstelling.

Openingstijden museum:

**di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur
zon- en feestdagen 11.00 - 17.00 uur**

1990 toont uiteenlopende ontwikkelingen in Nederlandse zeescheepvaart

De resultaten van de Nederlandse zeevaart vertoonden in 1990 een uiteenlopend beeld. In sommige sectoren zoals de tankvaart, de chemicaliën- en produktenvaart en de internationale veerdiensten redelijk tot goed. Andere sectoren, zoals de lijnvaart en de droge bulkvaart, hadden te kampen met sterk tegenvallende ontwikkelingen. De zeesleepvaart en berging onder Nederlandse vlag zijn niet rendabel meer. Dit staat in het onlangs gepubliceerde jaarverslag van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging over 1990.

Volgens de KNRV is in 1990 het beeld voor de Nederlandse reders zeer complex en ondoorzichtig geworden. Dit heeft niet alleen te maken met de zeer teleurstellende GATT-onderhandeling en de tegenstellingen tussen de VS en de EG, maar ook met de afvlakking van de conjunctuur en de spectaculaire fluctuaties van de olieprijs en de dollar. Behalve met de hieruit voortvloeiende onzekerheid en onduidelijkheid werden de Nederlandse reders ook geconfronteerd met over het algemeen sterk teruglopende resultaten.

ondernemingsklimaat

Mede onder invloed hiervan is - aldus het jaarverslag van de KNRV - in 1990 van de eerdere koers naar rendementsherstel afgeweken. Om zich voortdurend aan de nieuwe ontwikkelingen te kunnen aanpassen moeten de reders kunnen rekenen op een stabiel en concurrerend ondernemingsklimaat ten opzichte van de ons omringende landen. Hierover is in rederskringen de afgelopen tijd echter ongerustheid ontstaan. Men vreest een uitholling van het beleid dat de regering in 1986 ter versterking van de Nederlandse zeevaart heeft uitgestippeld. Belangrijkste punten hierin zijn: meer mogelijkheden om met (goedkopere) buitenlandse gezellen te varen; handhaving van de sedert 1990 geldende vermindering van de collectieve lastendruk voor zeevarenden; invoering van kernbemanningen; en voortzetting tot na 1992 van de Investeringspremie-regeling Zeescheepvaart dan wel van een soortgelijke maatregel.

groei vervoer over zee

De groei van de wereldhandel en van het vervoer over zee daalde door de afvlakking van de conjunctuur in 1990 tot 3 procent. Het aanbod van tonnage was in 1990 iets hoger dan in 1989. De wereldvloot steeg met 2,7 procent. Het vervoer van ruwe olie nam in de eerste helft van 1990 sterk toe. Na een sterke vermindering na de inval van Irak in Koeweit trad een verrassend herstel op aan het eind van het jaar. Het vervoer van droge bulk groeide licht met 1 procent. Het vervoer van vloeibaar gas, chemicaliën, containerlading, ro-ro lading en ander stukgoed groeide licht op lager niveau dan in de jaren daarvoor.

deelmarkten

In de lijnvaart is de beladingsgraad op de belangrijkste routes sterk verbeterd. Maar als gevolg van de aanhoudende concurrentie, de daling van de dollar en de samenhangende verhoging van de bunkerprijzen konden de tarieven niet overeenkomstig worden aangepast. Dit leidde tot zorgelijke resultaten bij de meeste lijnvaartondernemingen. De tarieven van de droge bulkvaart daalden onder invloed van de teruglopende groei van het bulkvervoer en de relatief sterke toename van de vloot. De tankvaart, met name het vervoer van ruwe olie, ontwikkelde zich positief. De chemicaliën- en produktenvaart behaalden in 1990 goede resultaten. De koelvaart bevindt zich sinds jaren in een fase van consolidatie en herstructurering. Ook de ontwikkeling bij de internationale veerdiensten wordt door de KNRV bevredigend genoemd. Het personenvervoer steeg licht en ook het vrachtvervoer ontwikkelde zich voorspoedig. De toenemende activiteiten in de offshore zorgden voor een betere bezetting in de dienstverlening.

nederlandse vloot

De grote handelsvloot onder Nederlandse vlag groeide met 4 procent. De kleine handelsvaart en de offshore dienstverlening daarentegen namen iets in omvang af. De zeesleepvaart en de berging onder Nederlandse vlag zijn volgens de KNRV - gezien het hoge Nederlandse kostenniveau - niet rendabel.



Het aantal nieuwbouworders voor schepen nam sterk toe en bereikte het hoogste niveau sinds 1977. In de tweede helft van 1990 stagneerden de opdrachten voor bulkcarriers en olietankers echter onder invloed van de toegenomen onzekerheid.

werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de zeevaart is in 1990 teruggelopen. Dit is onder meer het gevolg van ingrijpende reorganisaties bij enkele lijnvaartbedrijven. Volgens de KNRV staat de instroom van leerlingen naar zeevaartscholen onder druk. Dit is vooral het gevolg van demografische factoren en van de integratie van het zeevaartonderwijs in meer algemene beroepsopleidingen. Hierdoor dreigt op termijn een tekort aan hoger opgeleiden voor de zeevaart. Voor de middelbaar opgeleiden is er momenteel al sprake van een tekort. Om de instroom van leerlingen in het scheepvaartonderwijs te stimuleren starten de reders dit najaar samen met de zeevaartscholen een imago-campagne.

europese scheepvaartpolitiek

De totstandkoming van een gemeenschappelijke Europese zeevaartpolitiek verloopt in de ogen van de KNRV zeer traag. De belangrijkste onderdelen daarin zijn het Europese scheepsregister, de afschaffing van de cabotagebelemmeringen en een mededingings-regeling voor consortia. De reders hekelen met name de zeer strenge bemanningseisen voor passagiers- en cruiseschepen in Europese wateren, die de Europese Commissie op initiatief van het Europese Parlement heeft overgenomen. Deze zouden voor veel reders in de EG een belangrijke kostenstijging opleveren. De reders zijn terughoudend over het opnemen van de scheepvaart in de GATT-onderhandelingen. Dit zou de grotendeels geliberaliseerde scheepvaartmarkt in gevaar brengen.

milieuvriendelijk

De reders zien in de groei van het goederenvervoer een belangrijke taak weggelegd voor het milieuvriendelijke zeevervoer en de binnenvaart. Zij hechten dan ook groot belang aan goede veiligheidsnormen op zee. In nationaal en internationaal verband dringen zij aan op aanscherping en invoering van veiligheidseisen en op een verdere verbetering van de kwaliteit van de bemanning. De KNRV stemt in met het Milieubeleidsplan voor de Scheepvaart dat de Minister van Verkeer en Waterstaat onlangs heeft uitgebracht. Zij waarschuwen echter voor de neiging om de milieuproblemen regionaal aan te pakken. Dit ondergraaft de totstandkoming van wereldwijde afspraken.

fiscale faciliteit

De fiscale faciliteit - of 35 procent regeling - is in het leven geroepen om te stimuleren dat er schepen blijven varen onder Nederlandse vlag. De faciliteit houdt in dat een gedeelte van de in te houden loonbelasting niet wordt afgedragen, maar ten goede komt aan de werkgever om zodoende de loonkosten te drukken.

Belangrijke onderdelen zijn:

- Een bruto-loongarantie. Hierdoor wordt zeker gesteld dat sociale wet-uitkeringen zoals ziektewet/WAO en pensioenen gebaseerd zijn op het brutoloon zonder 35 procent aftrek.
- Een netto-loongarantie. Deze garantie houdt in dat het netto-loon, rekening houdend met de faciliteit, niet lager mag zijn dat het netto-loon zonder dat er sprake is van de faciliteit.
- Een wettelijke marge. Het netto-garantieloon wordt nog verhoogd met de zogenaamde wettelijke marge. Deze bedraagt momenteel f200,- op jaarbasis.

Tot en met 1989 was er voor de loonbelasting een speciale tabel voor zeevarenden. Deze tabel hield al rekening met vrij hoge aftrekposten in de sfeer van de inkomstenbelasting. Het resultaat van de toepassing van de tabel voor zeevarenden was dat over het algemeen te weinig belasting werd betaald over het totale jaarinkomen. Oorzaak daarvan was dat het inhoudingspercentage loonbelasting werd bepaald uitsluitend op basis van de schaalgege, zonder rekening te houden met vakantietoeslag, 13e maand en overwerk. Veelal volgde dan een aanslag voor de inkomstenbelasting doordat te weinig loonbelasting was betaald.

Bij de invoering van de fiscale faciliteit is de tabel voor zeevarenden vervallen. Vanaf 1990 gebeurt de inhouding van de loonbelasting (loonheffing) op basis van de algemeen geldende witte tabel. Als bijzonderheid wordt daarbij niet ingehouden op maandbasis, maar op basis van het aantal dagen tot en met de betaalmaand via de dagtabel. Deze werkwijze houdt in dat de ingehouden loonbelasting vrijwel gelijk is aan de te betalen inkomstenbelasting, mits er geen sprake is van verdere aftrekposten.

Indien er nog wel aftrekposten zijn voor de inkomstenbelasting, zal over het algemeen een teruggaaf van teveel ingehouden loonbelasting plaatsvinden.

Bij de loonbelasting-inhouding kan echter al rekening worden gehouden met aftrekposten door middel van de zogenaamde 'Beschikking Inspecteur'.

Indien er sprake is van hoge aftrekposten, zoals hypotheekrente en dergelijke, is het raadzaam om een 'Beschikking' aan te vragen, zodat er direct rekening kan worden gehouden met de aftrekposten bij de bepaling van de loonheffing, anders vindt pas verrekening plaats bij de aanslag inkomstenbelasting.

Van de drie fossiele brandstoffen aardolie, aardgas en steenkool is laatstgenoemde de meest voorkomende en de goedkoopste, maar ook de meest vervuilende. Dit geldt zowel voor de winning als het verbruik. Gelukkig kan het nodige worden gedaan om de nadelige effecten van steenkool tegen te gaan. De recent verschenen brochure 'Steenkool en milieu' uit de Shell Brochure Serie beschrijft dat de industrie er veel aan gelegen is om steenkool van zijn slechte image af te helpen. Na een inleiding over het ontstaan van steenkool, de verschillende variëteiten en de belangrijkste producerende en verbruikende landen, geeft de brochure uitleg over de winning en het transport van steenkool.

nieuwe shell brochure

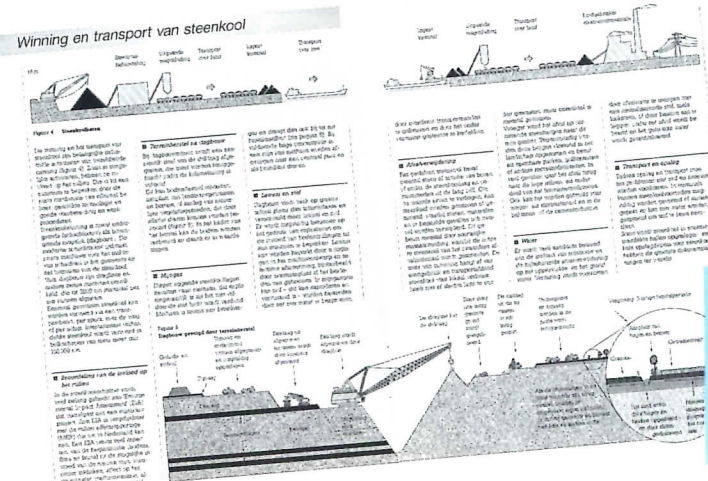
'steenkool en milieu'

Er zijn twee produktiemethoden: dagbouw (winning aan de oppervlakte) en schachtbouw (ondergrondse winning). De voornaamste milieu-aspecten van steenkoolmijnen liggen op het gebied van aantasting van het terrein, explosiegevaar door mijngas, lawaai en stof, afvalverwijdering en transport en opslag. Bij de verbranding van steenkool in elektriciteitscentrales ontstaan vaste stoffen en rookgassen. De vaste stoffen zijn as en (in sommige gevallen) kalksteenslib of gips. De as kan worden opgeslagen, maar ook als grondstof in de bouwindustrie worden gebruikt.

Zwavel dioxide, stikstofoxiden en kooldioxide zijn de voornaamste rookgassen. Met name zwavel dioxide en stikstofoxiden veroorzaken zure regen, terwijl kooldioxide kan bijdragen tot een verstrekt broeikaseffect. Door rookgas-

ontzwaveling en verwijdering van stikstofoxiden uit de rookgassen wordt de vorming van zure regen effectief bestreden. Een lagere uitstoot van kooldioxide is mogelijk door centrales met een hoger rendement te bouwen. Shell heeft aan dat hoger rendement een bijdrage geleverd door de ontwikkeling van kolenvergassingsproces, dat bovendien een ontzwavelingspercentage van meer dan 99 bereikt. Andere schone steenkooltechnieken zijn de circulerende wervelbedverbranding en de drukwervelbedverbranding.

In de elektriciteitssector zal steenkool een zeer belangrijke brandstof blijven, zij het dat de concurrentie van het schonere aardgas vaak groot is. De voornaamste uitdaging ligt echter in de ontwikkelingslanden, waar een sterke groei van het energieverbruik is voorzien. De hulp van de geïndustrialiseerde wereld is noodzakelijk om schone steenkooltechnieken mogelijk te maken en onnodig grote schade aan het milieu te voorkomen.



De brochure is op schriftelijk verzoek verkrijgbaar bij Shell Nederland BV, afdeling PAS/14, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.

V AART H OUDEN

cursus scheepstechnici

In overleg met een hoofdwerktuigkundige is een 4 weekse cursus bij Wescon opgezet die is afgestemd op de individuele behoefte van de deelnemers. Aan de eerste cursus die in juni werd gehouden namen 7 scheepstechnici deel. Er zullen nog een aantal cursussen volgen.

cursus reisvoorbereiding

Voor de maritieme officieren wordt momenteel aan de opzet van een cursus reisvoorbereiding gewerkt. De onlangs gepensioneerde gezagvoerder F.W. van Oerle is bereid gevonden dit op zich te nemen. De doelgroep bestaat uit maritieme officieren die tenminste 1 kontrakt als MO'er hebben gevaren. De cursusduur is vier dagen, lokatie Hofplein. De eerste cursus zal eind augustus van start gaan. In het najaar zullen er nog twee cursussen worden gehouden. Er zal een extra dag aan worden gekoppeld, waarop een 1-daagse Framo cursus zal worden gegeven. Daarvoor zullen ook meer ervaren MO'ers worden uitgenodigd.

cursussen culemborg

We hebben nu vier cursussen achter de rug waaraan circa 50 SMT-leden en toekomstige SMT-leden hebben deelgenomen. Voor het najaar staan opnieuw twee cursussen gepland (oktober en november). In 1992 zal deze cyclus worden voortgezet. Ook een aantal leden van de DFM- en DFP organisatie zullen worden getraind in het voeren van beoordelingsgesprekken. Dit staat gepland voor de maanden september/oktober.

werner- toernooi

Een schitterende tweede plaats tijdens het Werner-toernooi was het resultaat waarmee STBV naar huis terugkeerde. Belangrijker nog, er werd sportief gespeeld. Mede door de enthousiaste supporters en het weer dat gaandeweg steeds beter werd, kunnen we terugkijken op een bijzonder geslaagd toernooi.



Gerard Veldt
in gesprek
met de
aanwezigen

bezoek indonesië/singapore

Eind april brachten G. Veldt en ondergetekende een bijzonder geslaagd bezoek aan Indonesië.

jakarta

In Jakarta spraken we onder meer met de KPI, de bank BSB, Pekage, Shell Jakarta en andere instanties. Daarbij is ook duidelijk aandacht besteed aan de moeilijkheden die onze Indonesische medewerkers overvinden met hun

maandelijkse 'allotments'. Er zijn inmiddels een aantal maatregelen genomen om de situatie te verbeteren. We zullen de ontwikkelingen nauwlettend volgen.

Een aantal Indonesische medewerkers die met verlof waren, werd uitgenodigd voor een 'eenvoudige doch voedzame maaltijd' met de algemeen directeur G. Veldt en ondergetekende. Shell Jakarta was vertegenwoordigd door A. Machribie, vice-president, Anne van Houdt, personnel manager en James Carolus. Het werd een bijzonder genoeglijke avond in een ontspannen sfeer. De foto's spreken voor zichzelf. Een evenement dat zeker voor herhaling vatbaar is!

Onderste rij v.l.n.r. Moh Toha (CPO), Untung Haryono (CICA), T. de Vries, Julizal Helmi (PO), A. Machribie, Moh Tohir Laisa (Off2), G. Veldt, F. Luntungan (Off2), Amos Radjah (CPO), Dominggus Mustamu (CICA), A.G. van Houdt en Dedy Mustahady (CICA). Bovenste rij v.l.n.r. Moh Ali Tanete (G1S), Daud Sonan (G1S), Arsamada Marwi (Off2), Sutrisman (G1S), Tawakid (CPO), J. Carolus, Muh. Husni Thamrin (G1S), Paulus Wattimena (G1S) en Chaeruddin (JSCJ).



Ook brachten we een bezoek aan het Training Centre waar vier van onze Indonesische medewerkers deelnamen aan een acht weekse fitterscursus. Deze cursus is door Nedlloyd opgezet. Ook waren er enkele deelnemers van Jo Tankers. Gedurende deze periode krijgen

de deelnemers van een 2e werktuigkundige van Nedlloyd praktisch onderricht in lassen, draaien, bankwerken, tekening lezen en Engels. De praktijkboeken zagen er piekfijn uit. De cursus wordt afgesloten met een examen, waarvan de eisen door het Maritiem Instituut Vlissingen zijn vastgesteld. Alle



Vier man geslaagd voor de fitterscursus v.l.n.r. Paulus Wattimena, Husni Thamrin, James Carolus (Shell Jakarta), Daud Sonan en Sutrisman

kunjungan ke jakarta

Di Jakarta kami antara lain berbicara dengan KPI, bank BSB, Pekage, Shell Jakarta serta instansi lain. Pada kesempatan itu telah diberikan perhatian secara nyata terhadap kesulitan yang dialami rekan-rekan kita dari Indonesia sehubungan dengan penajahan uang tiap bulan. Dalam pada itu telah diambil beberapa langkah untuk memberbaiki keadaannya. Kami akan mengikuti perkembangannya dengan teliti.

Beberapa di antara rekan-rekan kita dari Indonesia yang sedang cuti diundang hadir menikmati 'makanan yang sederhana namun bergizi' bersama direktur umum G. Veldt dan sayal sendiri. Shell Jakarta diwakili oleh A. Machribie, Vice President, Anne van Houdt, Manajer Personalialia, serta James Carolus. Malamnya sangat menyenangkan dengan suasana yang santai. Ini terlihat dari foto-foto yang dibuat. Suata peristiwa yang pasti boleh diulang!

Kami juga mengunjungti Pusat Pelatihan di mana empat dari rekan-rekan kita dari Indonesia turut serta dalam sebuah kursus fitter selama delapan minggu. Kursus ini diadakan oleh Nedlloyd, dan ada juga pengikut dari Jo Tankers. Selama periode itu para pengikut mendapat pelajaran praktis dari ahli mesin kelas 2 Nedlloyd dalam pekerjaan las, perjaan bengkel lainnya, membaca gambar dan bahasa Inggris. Buku prakteknya kelihatan sangat bagus. Kursusnya diakhiri dengan ujian dengan syarat-syarat yang telah ditetapkan oleh Maritiem Instituut Vlissingen, Semua peserta dari STBV telah lulus! (lihat foto ybs). Dalam pada itu telah dimulai lagi kursus yang baru dengan enam orang peserta.

STBV-deelnemers zijn geslaagd! (zie bijgaande foto). Een nieuwe cursus met 6 STBV-deelnemers is inmiddels gestart.

singapore

We hadden het geluk dat we op onze terugreis in Singapore vier van onze schepen konden bezoeken. Alhoewel het woord 'geluk' betrekkelijk is, omdat één van de vier de 'Naticina' was die op dat moment al drie weken te lang in dok lag. Als je voor het eerst zoals ik een schip in dok ziet, sta je wel even te kijken. De hoeveelheid buizen, leidingen, draden, gereedschap en ander materiaal is onvoorstelbaar en je vraagt je af hoe alles weer op de juiste plaats komt. Ook een afdeling in een ladingtank is een ervaring apart Het valt je op dat er op alle schepen - de andere waren de 'Erinna', 'Etrema' en de 'Solaris' - erg hard wordt gewerkt onder omstandigheden die zonder meer zwaar genoemd kunnen worden. Je beseft dan weer eens dat het uiteindelijk op de schepen gebeurt en dat de walorganisatie behalve beleidsmatig, vooral gericht moet zijn op ondersteuning van de vloot.

beoordelingsenquête

Over de uitkomsten van de enquête is onlangs een circulaire naar de vloot gestuurd. Besloten is het huidige formulier voorlopig te handhaven en over enkele jaren opnieuw te bekijken of wijziging wenselijk is. Wel zullen een aantal verbeteringen worden aangebracht die de gang van zaken op kantoor en de follow-up betreffen.

voordelige doorlopende reisverzekering

Zilveren Kruis Schadeverzekeringen en Shell Nederland hebben een overeenkomst gesloten voor een doorlopende reisverzekering voor Shell-medewerkers en gepensioneerden.

hoofdpunten:

- het gehele jaar verzekerd voor meerdaagse privéreizen
- inwonende gezinsleden kunnen worden meeverzekerd
- Europadekking (inklusief Nederland) of werelddekking
- hulpverlening door Alarmcentrale EuroCross
- wintersport, onderwatersport, bergtochten onder leiding van een gids meeverzekerd
- zeer lage premies
- tegen toeslagpremie geld mee te verzekeren en/of kostbaarhedendekking uit te breiden
- beperkt eigen risico per gebeurtenis (voor de rubriek bagage)
- niet kunnen deelnemen: stagiaars, deelnemers Shell-scholingsplan, leerlingen bedrijfsschool, vakantiewerkers en adviseurs.

Medio juni is een informatiepakket verspreid, met daarin een informatiebrief, dekkingsoverzicht, premietabel en een aanvraagformulier. Mocht U dat pakket niet hebben ontvangen, dan kunt U er één aanvragen bij de afdeling DFP/3 (☎ 010 - 4071836/4071837). Als U het aanvraagformulier direct invult, dan kunt U nog dit jaar aan de verzekering deelnemen.

In het augustusnummer van het Voeksnieuws zal uitgebreide informatie over deze verzekering worden gepubliceerd. Alleen de gepensioneerden die voor die tijd op reis gaan en deze verzekering zouden willen afsluiten, kunnen nu al telefonisch contact opnemen met Zilveren Kruis Schadeverzekeringen, telefoon 96 06 - 0123.

introduktie nieuwe stagiaires

Op 4 juli komen de nieuwe stagiaires op kantoor voor een ééndaagse introductiecursus. Een goede opvang aan boord - juist in de moeilijke beginfase - is uitermate belangrijk. Bedenk U wel dat de eerste indrukken heel lang blijven hangen!

Met vriendelijke groet,

Tino de Vries
Personnel Manager

schip & goal

sensatie op werner

voetbaltoernooi

Zoals U wellicht weet heeft STBV zaterdag 18 mei jl. deelgenomen aan het roemruchte 'Werner voetbaltoernooi'. De sensatie was groot toen Shell Tankers wist door te dringen tot de finale van dit toernooi. Pas in de tweede helft van de finale brak de inzet van de zwaar vermoeide zeelieden. STBV moest met een – overigens verdienstelijke – tweede plaats genoegen nemen. De beker met de grote oren - behorend bij deze tweede plaats - was voor ons. Inmiddels heeft deze beker een eervolle plaats op ons kantoor gekregen.

Shell Tankers had het dit jaar getroffen met het aanvangstijdstip van haar eerste wedstrijd (09.45 uur). Een ieder was dan ook keurig op tijd en we hadden gelegenheid om ons fatsoenlijk aan elkaar voor te stellen, wat in voorgaande jaren niet altijd mogelijk was.

de voorronden

Met een aantal nieuwe gezichten in de gelederen ten opzichte van vorig jaar begonnen we vol goede moed aan de eerste wedstrijd tegen Billiton. Bij gebrek aan oefenwedstrijden (wat zijn dat?) en dus gebrek aan het nodige spelritme, waren we niet ontevreden met een bloedeloze 0-0. Nadat Billiton vervolgens won van Shell Pensioenfonds Beheer

(SPB), wisten wij wat ons te doen stond: winnen van SPB om zodoende op zijn minst gedeeld eerste in de poule te worden. Hoe anders liep het echter. Eén ongelukkig weggewerkte corner werd ons fataal. Van dichtbij werd de bal in onze goal gefrommeld en een 1-0 nederlaag was ons deel, daarmee stonden we op de derde en laatste plaats in de poule.

de tussenronde

Door eerdergenoemde resultaten gingen wij als 'underdog' naar de volgende ronde, alwaar Pernis II onze tegenstander was. Met een gesimplificeerde tactiek (Engels systeem, veel inzet, lange halen - gauw thuis) bleken wij een taaie tegenstander. Na een uittrap van de keeper kon Uw

Zo trots als een pauw!

verslaggever de bal vlot doorspelen naar onze turbospits Dries Krens (DFM/22). Met een schitterend boog balletje scoorde hij 1-0 en daar bleef het bij. STBV ging door naar de laatste acht.

de kwartfinale

In de kwartfinale was het gerenomeerde SIPM-ODH/2 onze tegenstander. Dat zij goed konden voetballen bleek al snel. Voor ons was het pompen of verzuipen, om



Het STBV-voetbalelftal compleet



Turbospits Dries feliciteert turbostopper Wally

maar een toepasselijke spreuk te gebruiken. Nogal ongelukkig en vrij dubieus kregen wij een strafschoep tegen en ons lot leek bezegeld. Echter Wally, onze keeper, dacht daar anders over. Met verve stopte hij de penalty. Toen wij zelf vijf minuten later na een handsbal een penalty kregen, mocht Dries Krens wederom zijn schutterskwaliteiten vertonen. Koelbloedig scoorde hij 1-0. In de tweede helft nam de druk op onze verdediging toe en de gelijkmaker kon niet uitblijven. Uit een corner kon de rechterspits van ODH/2 ongehinderd 1-1 laten aantekenen. Verdere tegengoals leken nog slechts een kwestie van tijd tot dat Ferry Schröder, onze solide laatste man, besloot om voor één keer in volle vaart heel diep door te gaan over de rechtervleugel. Met een haarscherpe voorzet bereikte hij onze Dries die - op de rand van het zestienmetergebied - niet draalde en meteen uithaalde. Met een schitterende curve ging de bal over de keeper in het doel. 2-1 dus en daar bleef het bij. STBV door naar de halve finale!

de halve finale

De halve finale was dus bereikt. Dit in tegenstelling tot wat iedereen - wijzelf niet in het minst - had verwacht. Grote vraag was nu of de snel toenemende vermoeidheid ons niet al te grote parten zou spelen in de nog te spelen wedstrijden. Met de nodige huiver traden wij in de halve finale tegen Pernis III aan. Het bleek al snel dat we ons moesten beperken tot verdedigen en dienden te gokken op een enkele uitval via Dries Krens en/of Rick Schröder. Uw verslaggever vond het echter nodig om uit pure vermoeidheid een tegenstander onreglementair af te stoppen binnen het zestienmetergebied. Met een penalty tegen werd dat zwaar bestraft. Voor Wally echter wederom geen vuiltje

Maar liefst twee van de vier penalties werden vakkundig gepareerd door Wally en onze schutters Dries, Rick (binnenkant paal), Peter en John toonden zich trefzeker. Tot onze stomme verbazing hadden wij als volslagen 'outsider' de finale bereikt. Onze tegenstanders daarbij in grote verwondering achterlatend, doch er was niemand die het ons misgunde.

de finale

Tussen de wedstrijden in viel er op het landgoed ook veel te beleven. Het optreden van het drum en bugle corps Beatrix, een band met maar liefst 120 muzikanten, was een groot succes. Het corps voelde zich temidden van de voetbalvelden waarschijnlijk wel thuis. Een paar dagen eerder had het in de Kuip van Rotterdam opgetreden als intermezzo tijdens de Europacup-2 finale tussen Manchester United en Barcelona. Vermoeid, maar swingend begonnen we aan onze laatste klus en wel tegen Pernis I. Swingend en wel moesten wij na de rust onze sportieve meerdere in hen erkennen. Met een zeer acceptabele 2-0 nederlaag konden wij vrede hebben. Met opgeheven hoofd konden wij ons melden bij de prijsuitreiking. Aanvoerder en topschutter



Oud-commissaris E.G.G. Werner overhandigt de bokaal aan aanvoerder Dries Krens

aan de lucht. Met een gejoel van opluchting konden wij het keren van de strafschoep door hem begroeten. Aangezien onze taaiheid voldoende bleek om met 0-0 het einde van de halve finale te halen, dienden strafschoepen te beslissen over het toegangsbewijs tot de finale. Wally had inmiddels al twee penalties gestopt tijdens de voorgaande wedstrijden, maar de vraag was of dit psychologisch voldoende overwicht gaf in de strafschoepserie. Wel nu, dat bleek meer dan voldoende.

Dries Krens nam vol trots de gigantische bokaal in ontvangst.

In een uiteraard gezellige nabespreking passeerden vele zaken van die dag nog eens de revue: de door Wally gestopte penalties, de schitterende goals van Dries, de koele acties van Ferry Schröder, niet te vergeten de inzet en spelvreugde van onze personeelsmanager Tino de Vries, de OR-praktijken van Dolf Mittelmeijer en nog veel meer al dan niet ludieke acties. Uiteindelijk gingen we laat, uitermate trots en tevreden, maar dodelijk vermoeid huiswaarts om daar snel de kooi op te zoeken.

tijdens werner-voetbaltoernooi

'regelneven' laatste keer van de partij

Anekdoten vliegen over de tafel. De organisatoren van het Wernertoernooi hebben de hele geschiedenis in hun hoofd. En als ze ergens niet helemaal zeker van zijn halen ze de stukken met gemak boven water. 'Het eerste jaar (1971) wilde Te Werve het toen geheten Dike-toernooi niet in huis hebben. Volgens het Shell-sportcentrum hadden de vier deelnemende teams geen link met Shell. En dat terwijl 80 procent van de spelers zelf lid was van Te Werve en zelfs 95 procent bij Shell werkte', herinnert Van der Does zich. Vanaf het begin was hij erbij. Samen met de mede-oprichters André van Druuten en Joep Hofland. 'Te Werve zag snel in dat het zaakje goed georganiseerd was. Het jaar daarop konden we er al terecht, met tien teams', aldus Van der Does, de enige voetballer van het trio.

Vreemd genoeg komen de andere twee uit geheel andere takken van sport. Schuite was 'van huis uit ijshockeyspeler' bij het Haagse HYS. Zomerhuis, sinds 1981 in de organisatie, heeft nog nooit een bal aangeraakt. Hij deed veel aan judo en karate, 'en ik houd helemaal niet van voetbal'.... 'Waarom we dan toch iedere keer zo'n groot toernooi op poten zetten? Heel simpel, wij organiseren graag. We zijn echte regelneven', weet Schuite, die er sinds 1975 bij is. Eénmaal deed hij actief mee aan het toernooi: 'Ik brak meteen een middenvoetsbeentje. Dat was ook de laatste keer'.

baas

Een bijzondere gewaarwording vond Van der Does - lange tijd aanvoerder van de MF-ploeg - dat hij het binnen de lijnen voor het zeggen had.

Ook over zijn baas, Chris de Croon. 'Hij speelde altijd mee. En Chris wilde nog wel eens in zijn enthousiasme over de schreef gaan. Als aanvoerder waarschuwde ik hem dan dat ik hem uit het team zou zetten als die zo bleef doorgaan. Geeft de scheids je geen rood, doe ik dat wel, zei ik dan tegen hem.

Van 1971 tot en met 1974 droeg het toernooi de naam van Dike, voormalig hoofd van de huishoudelijke dienst in het Centraal Kantoor te Den Haag. Vanaf 1975 was 't het Werner-toernooi. De eerste jaren moesten de elftallen het toernooi zelf bekostigen. In 1971 was dat nog een bijdrage van vijftien gulden. Dat liep op tot zestig gulden. Pas in 1981 kreeg de organisatie geld van de directie van het Centraal Kantoor, Den Haag. 'We konden vanaf dat moment makkelijker eens een rondje geven aan genodigden. Trouwens, we speelden bijna altijd quitte'. Om dat te bereiken was het zelfs een keer noodzakelijk dat Van der Does en Schuite de weggeschopte en niet meer teruggevonden ballen uit eigen zak betaalden....

vrouwen

Steeds meer ploegen schreven zich in. In 1989 waren liefst twintig teams present op Te Werve. 'Vanuit Assen, van Billiton, van bijna iedere Shell-dochter was wel een elftal gekomen. Maar twintig bleek echt te veel. Zestien is een maximum'. Ook is er één jaar tegelijkertijd met het mannen-toernooi een vrouwen-toernooi gehouden, blijkt uit de stapel 'bewijsmateriaal'. Maar het trio zag het niet zitten om voortaan naast het mannen-toernooi ook nog een vrouwen-toernooi te organiseren. Het is dan ook bij die ene keer gebleven, niemand heeft er verder werk van gemaakt.



V.l.n.r.
Harry Zomerhuis,
Bert Schuite en
Henk van der Does

De drie 'regelneven' van het Werner-voetbaltoernooi houden het voor gezien: Henk van der Does, Bert Schuite en Harry Zomerhuis organiseren de laatste keer het jaarlijks Shell-voetbaltoernooi.

Ze vinden het welletjes. Zeggen de drie. Hiermee kwam zaterdag 18 mei een einde aan de landelijke strijd om de Werner-cup, waarvoor vijftien keer werd gespeeld. 'Net zoals Commissaris Werner - die in juni de Raad van Commissarissen verlaat - beëindigen wij het organisatie-werk van het voetbaltoernooi', vertellen Van der Does, Schuite en Zomerhuis. Een terugblik.

Twee keer is het jaarlijkse treffen niet doorgegaan. In 1979 omdat op Te Werve werd verbouwd en in 1986 omdat de grasmatten blank stonden. 'In 1986 zou het toernooi voor de vijftiende keer plaatsvinden. We hadden iets extra's gepland. Iedere speler zou een tegeltje krijgen en voor een aantal medewerkers was een ets gereserveerd. Dat is allemaal blijven liggen. Het jaar erna hebben we die spullen - voorzien van de oude datum - alsnog gegeven', lacht Schuite.

niet niks

De 'regelneven' hebben jarenlang duizenden mensen een plezierige dag bezorgd. Zelf hadden ze ook een leuke tijd. Toch liet Zomerhuis zijn collega's vorig jaar weten er een punt achter te zetten. 'Tien jaar een voetbaltoernooi organiseren terwijl je niet geïnteresseerd bent in voetbal, dat is niet niks', aldus Zomerhuis. Na beraad besloten Van der Does en Schuite ook te stoppen. Alle drie hebben ze een drukke baan. Vroeger werkten ze met z'n drieën op het Centraal Kantoor Den Haag. Dat was makkelijk. Nu zit de één in Rotterdam (Schuite), de ander in Den Haag (Zomerhuis) en de derde (Van der Does) in Rijswijk. 'Het kostte steeds meer moeite en tijd om de zaken goed voor elkaar te krijgen. We vinden nu - bij het vertrek van Werner - het moment aangebroken dat een ander team het vaandel van ons overneemt.' Aldus de drie, die een historisch overzicht van het Dike/Werner-toernooi in druk willen laten verschijnen.

Tot slot: Na afloop van een finale had je altijd wel mensen die mopperden, dat er iets mis was gegaan. Meestal waren dat de verliezers. Maar juist in die toernooidag - die altijd onwijs gezellig was - vonden wij de motivatie om door te gaan. Nu wij ermee stoppen, hopen we wel dat andere Shell-mensen de organisatie van ons overnemen.'

scheepsbezoeken



Tijdens al deze gesprekken aan boord zijn de nodige onderwerpen aan de orde gekomen. Na het bezoeken van twaalf schepen is eveneens duidelijk dat de meeste zaken die de mensen op hun hart hadden wel 'boven water' zijn gehaald. Nu het behalen van het kwaliteitscertificaat in volle gang is gezet en alle vloot- en walmedewerkers ten nauwste hierbij zijn betrokken, is besloten om de introductie van het QM-concept (voorlopig) als afgerond te beschouwen.

Inmiddels zijn de rapporten van de bezochte schepen geëvalueerd. Dit heeft geleid tot één rapport, waarin de meest

In het kader tot de introductie van het Quality Management (QM) concept werden er in totaal twaalf schepen door mij bezocht. Naast de introductie van het QM-concept hadden deze bezoeken ook tot doel om door middel van gesprekken met opvarenden te vernemen waar er mogelijk knelpunten binnen de organisatie aanwezig zijn. Tevens bespraken we de ideeën welke mogelijk tot kwaliteitsverbetering zouden kunnen bijdragen. Ook hebben we op een zestal schepen extra aandacht besteed aan het dagelijks werkoverleg. Het doel hierbij was te komen tot een uniforme richtlijn ten aanzien van deze vergadering.

gehoorde stellingen en ideeën tot kwaliteitsverbetering zijn verwoord. Dit rapport is besproken in de HSEQ-werkgroep, waar alle leden hun reactie kenbaar konden maken. Opgemerkt kan worden dat de werkgroep zich over het algemeen kon verenigen met de gerapporteerde stellingen.

Het rapport is inmiddels ook in de HSEQ-stuurgroep besproken. Er is besloten dat door Fleet Management of door de Personeelsafdeling - afhankelijk van de aard van het probleem - actie zal worden ondernomen. Van DFM zijde is gesteld dat dit rapport een vast agenda item zal zijn

gedurende hun wekelijkse vergaderingen totdat alle actiepunten zijn behandeld. U zult hierover regelmatig worden geïnformeerd.

Ten slotte wil ik nog opmerken dat een aantal zaken die in de gespreksgroepen aan boord naar voren zijn gebracht, inmiddels al zijn uitgewerkt en ingevoerd.

Met vriendelijke groet,

A. Vlaar
Vloot QMA

VOLLOF

Ook van scheepszijde willen wij graag onze ervaringen kwijt op het meevaren van walmedewerkers. Na tweemaal als gastschip te hebben mogen fungeren, kunnen wij niet anders dan hierover vol lof zijn. De eerste reis werd gemaakt door Cor van de Burgh (DFP/3) van 3 tot en met 8 april op een reis van Shellhaven naar Rotterdam en weer terug naar Shellhaven. Hij heeft hierbij van dichtbij kunnen meemaken, hoe de zeevarenden naar een bezoek aan een Nederlandse haven kunnen uitkijken. Opvallend was wel dat juist van die ene walmedewerker aan boord de familie - na twee dagen van huis - reeds bij Rozenburg uitgebreid stond te zwaaien. Wim Reininga (DFP/1) en Adrie Breevaart (DFP/3) hebben hun zee-ervaring opgedaan van 29 april tot en met 5 mei op de reis van Stanlow naar Shellhaven.



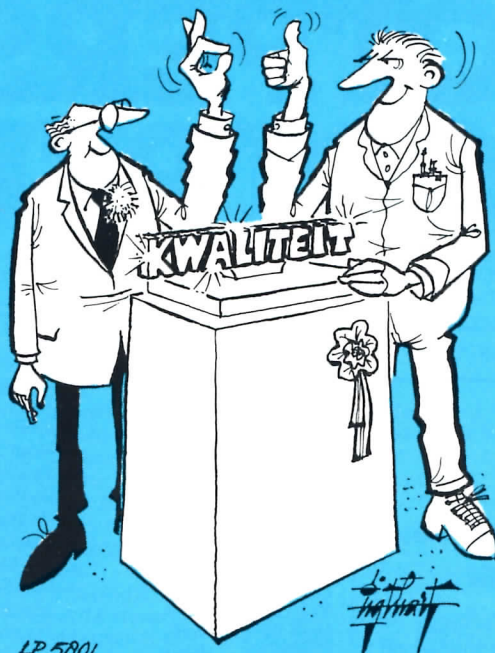
Aan boord hebben wij getracht de meevaarders zoveel mogelijk bij de dagelijkse werkzaamheden te betrekken, teneinde hen een zo goed mogelijk beeld te geven van ons werk en vrijetijdsbesteding aan boord. Bij het dagelijkse werkoverleg werden de heren gewezen op de meest interessante gebeurtenissen voor de volgende dag. Tevens werden enige uren vrijgemaakt om diverse onderwerpen te bespreken, liggende in de directe werksfeer van de walmedewerkers.

Duidelijk werd hierbij wel dat in de ontspannen sfeer veel meer zaken aan de orde kwamen dan tijdens een kantoorbezoek, wat toch altijd onder een bepaalde tijdsdruk ligt.

Ook hebben de walmedewerkers van de gelegenheid gebruik gemaakt om een SMT-vergadering bij te wonen, alsmede de wekelijks terugkerende veiligheidsoefeningen. Wim Reininga en Adrie Breevaart troffen het dat zij juist

Inmiddels zijn onze opvarenden ook betrokken geraakt bij het behalen van het kwaliteitsborgingscertificaat, waarbij het startsein werd gegeven met circulaire no. 2863SC. Dit betekent dat per 1 juni jl. alle STBV'ers – zowel op de vloot als op kantoor – betrokken zijn bij het certificeringsproces en dus bij het STBV-kwaliteitsbeleid.

kwaliteit 2



LP 5801

vervolg op artikel in Schip & Ka mei 1991

De heer J.M.H. van Engelshoven, Groepsdirecteur van de Koninklijke/Shell Groep, stelde in een recente overlegvergadering van de Centrale Ondernemingsraad dat: *'Quality Management een absolute noodzaak is om als bedrijf te overleven. QM is geen zaak van het management alleen, het dient gedragen te worden door de gehele organisatie. QM is daarbij een kwestie van mentaliteit.'*

tijdens de wisseling van de maand aan boord waren. Zodoende waren zij in de gelegenheid de verwerking van de gageadministratie en het budgetoverzicht aan boord mee te maken. Iets waarvan zij normaal alleen het resultaat op papier krijgen te zien.

Ook de weergoden werkten mee aan een succesvolle reis. Net voldoende wind en zeegang om enige witte gezichten te creëren en van een dusdanige korte tijdsduur dat hun gevoel van trots niet aangetast werd. Het moet trouwens toch een prettig gevoel zijn om te weten dat je collega's aan de wal tijdens het dagelijks gesprekje met de kapitein altijd 'bezorgd' vragen of de heren nog niet zeeziek zijn geworden.

Mede namens alle opvarenden van de 'Shelltrans' ook een woord van dank aan de drie heren voor hun openheid en duidelijkheid in alle gesprekken en discussies. Onze overtuiging is dat deze reizen zeer zeker meewerken aan een nog betere verstandhouding en begrip tussen wal en vloot in beide richtingen. Het feit dat er regelmatig geïnformeerd wordt wanneer de volgende walmedewerkers nu komen, mag toch wel gezien worden als een aanwijzing dat het aan boord door een ieder als zeer plezierig ervaren wordt.

Gezagvoerder, Henk Lenstra

wat is kwaliteit?

Als men aan tien verschillende personen de vraag voor zou leggen: wat is kwaliteit?, krijgt men zeer waarschijnlijk tien verschillende antwoorden die alle tien goed zullen zijn. De kwaliteitsstructuur binnen een bedrijf dient dus duidelijk zichtbaar gemaakt te worden, zodat men kan zien waar men mee bezig is. QM gaat niet vanzelf. Het gaat erom dat men voortdurend werkt aan het verbeteren van de bedrijfsprocessen. Daarbij moeten we onszelf ook een doel stellen. Een goed voorbeeld is in dit verband het succesvolle veiligheidsbeleid, waarbij onze opvarenden jaar na jaar in staat zijn geweest de gestelde veiligheidsdoelstellingen te halen.

kwaliteit is: conformance to requirements?

In goed Nederlands zeggen we: *'in overeenstemming met het vereiste'* of *'voldoen aan de norm'*. Kwaliteit wordt vereist in alle aspecten van de operaties en onderhoud van onze schepen. In onze relatie met derden is kwaliteit eveneens van het grootste belang. Te denken valt aan de charteraar, de verscheper of de ontvanger van de lading. Tevens wordt iedere STBV'er, zowel varend als op kantoor, geacht elkaars klant te zijn. Dit betekent dus dat we dienen te voldoen aan de regels, standaards, instructies, procedures, enz. zoals deze beschreven staan. Dit beschreven staan is alomvattend en is daarom inclusief bijvoorbeeld de standaard instructies van de scheepsmanagementteam-leden maar ook het scheepsbeleidsplan. Andere belangrijke procedures hebben bijvoorbeeld betrekking op de 'bill of lading' of de 'charter-party'. Ook Marpol, Solas of het scheepsaanvaringsreglement, om er maar enkele te noemen. Met andere woorden, als scheepvaartmaatschappij dienen wij er met z'n allen voor te zorgen dat:
de lading vervoerd wordt zonder schade

aan schip, lading of milieu en zonder ongevallen, volgens de regels en afspraken.

Het woord 'schade' heeft overigens een zeer brede betekenis. Ik noem een voorbeeld. Als een onderdeel te laat wordt afgeleverd en er ontstaat vertraging, dan is dat een bepaalde vorm van schade. Indien een reparatie wordt uitgevoerd en het moet worden overgedaan of een nieuw onderdeel wordt beschadigd, dan is dat ook schade. Met andere woorden: *'als er iets niet de eerste keer goed wordt gedaan, dan wordt er schade geleden.'*

Indien we met z'n allen kwaliteit goed aanpakken, dan staat hier ook een beloning tegenover. Er zal minder herbewerking zijn, minder frustratie, minder storings, minder afval, minder klachten en daardoor meer gemotiveerde medewerkers omdat zij nauwer bij de gang van zaken betrokken zijn. Daarnaast zullen ook de kosten omlaag gaan.

Uit het bovenstaande zou U kunnen concluderen dat er vier factoren een rol spelen:

- de STBV'ers want zij zijn het die uiteindelijk kwaliteit moeten waarmaken
- de kwaliteit van de organisatie, zowel aan boord als op kantoor, waarin de zwakke plekken opgespoord dienen te worden
- externe kwaliteit; dus de klant
- interne kwaliteit; dus het verminderen van kosten die gemoeid zijn met het niet leveren van kwaliteit

In een volgend artikel zullen wij zaken als kwaliteits-kosten en kwaliteits-indicatoren bespreken.

– wordt vervolgd –

Behouden vaart en goed verlof,

Joop Elias
Fleet Manager

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 24.06.1991

m.s. 'Cardissa'

Wnd. Gezagv.: A.J.W. Rommes
1e Stm.: R. Hendriks
Hwtk.: J.L. van der Rijst
 (eerste helft juli)
MO2: J.G. Verbeek (begin juli)
MO3: R.A. Schoevers (medio juni)
MO4: P. van den Brink,
 S.F.J. Gerrits
Roff: S.M. Mcfaul
ST: J.H. Winands, B. Corputty
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: Tawakid
PO: Abdul Rasjid
G1S: Moch. Ali, Solih Muluana
G2S: Mohamad Sukran,
 E. Sukirman
ASTD: Abdul Rodjak
2NDC: Abdul Razak

m.s. 'Caurica'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Stm.: A. Breevaart
Hwtk.: M. Schmidt
MO3: G.H. Reitsema,
 A. Eijgenraam, P. Kees
Roff: N.J. McCarthy
ST: R. van Buuren
ASPI: G.C. van Vulpen (begin juli)
CPO: Monafi
PO: Sulaiman
G1S: Achmad Marpudin,
 Sur'an Gozali
G2S: Makrop, Madras Bin Jamsir
ASTD: Masiran
CICA: Sujai
2NDC: Rahmat Purnama

m.s. 'Entalina'

Gezagv.: M.F.D. Becx
1e Stm.: F. van Bommel,
 F. Makkee
Hwtk.: G. de Goede
2e Wtk.: I.J. Albrechts (begin juli)
Off2: A.K. Pasuribu
Off3: A.G. Arcadya
Eng3: Aribowo
Eng4: S.F. Pangemanan
IRO: L.P. Tetelepta
CPO: Naim Bin Dulasik
PO: Suhardi, Nurkalam
G1S: Ashari Bin Abdi, O. Nahhu,
 Mohammed Raij, M. Ali Tanete
G2S: Sugiarto, Timbang, Jakfar
ASTD: Mostafa Bin Monai
JSCJ: Rusli
CICA: U. Haryono
2NDC: Musali

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: R.M. van der Aa

AFK. - AFKORTINGEN

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

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

Hwtk.: J.L. de Bondt
2e Wtk.: J.J.F. Govers
Off2: R.F. Abbas
Off3: J.G. Wibisono
Eng3: S. Wartama
Eng4: A. Sukarsan
IRO: D. Sarono
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Donkokambey,
 M. Simandjuntak
G1S: L. Djaelani, Muh Irwan, Abdul
 Haji S., Abdul Halil
G2S: M. Komarudin, Pukasan Bin
 Jumadin, Mohamad Hosen
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Sukur Ramli
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Mohamad Jusuf

m.s. 'Erodona'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: H.A. van der Want
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
 (begin juli)
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO4: H. van den Elsaker
Stag.MO: J. Klomp (medio juli)
Off2: F.R.B. Danuwidjaya
Off3: Susmanto
Eng3: Kamarudin Maz
Eng4: J. Edward
IRO: R. Nendissa
CPO: Pieter Nikijalun
PO: Andrias An Data, Adi Sutoro
G1S: Munir, Nat Nawi Bin Monai,
 O. Ismail, D. Rodjali
G2S: Dedi Bukhori, Abdul Hadi,
 Amri Bin Muyono
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Yac. Faut Ngil Janan
CICA: Mad Idrus Sopandi
2NDC: Hasjardi

m.s. 'Etrema'

Gezagv.: J.W. Nieuwerf
1e Stm.: R.P. Regout
Hwtk.: G.J. van Eyk
2e Wtk.: H.J. Lammertink
Off2: Arsamada Marwi
Off3: Mugianto

Eng3: B. Agusdin
Eng4: M. Pangaribuan
IRO: H.J. Santoso
Stag.HO: H. de Bruin (eind juni),
 P. Frederiks (eind juni)
PO: Mahmud, Ilham Pandji M.
G1S: Rudolph H.J. Lapijan, Huzairi
 Shah, M. Bin Muridi,
 P. Simanjuntak
G2S: Mashuri, Moh. Nasir, Masji
ASTD: Edy Yusuf Setiady
JSCJ: Mohamad Nasir
CICA: O. Irsal
2NDC: Sidik

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: A.H. van Haaften
2e Stm.: M.C. Swart (eind juli)
Wnd. Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
2e Wtk.: L.F. Kruyt (begin juli)
3e Wtk.: W.G. de Leeuw van
 Weenen, G.J. Harlaar (eind juni)
MO1: L. van den Ende
MO4: A. Blok
ST: R. Mammen
IRO: R.K. Adang Gadjali
IJD: A. Muis
IJE: A.T. Krovan, B. Sambarani,
 H.X. Misbach
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Buntaran, Maman Suparman
G1S: Daie, Umar Bin Talan,
 Mohamad Nasir, Bin Satimin,
 Dukak, O. Sukkur, Kasim Bin
 Mohamad
G2S: O. Acmad, Umar, Zainul
 Arifin
ASTD: Harun
JSCJ: Bahari Madruisdi
CICA: M. Sardi
2NDC: Maman

m.s. 'Niso'

Wnd. Gezagv.: C.B. Slieker
1e Stm.: H. van Popta
Wnd. 2e Stm.: J.N.M. Sinnige
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: D. Westdorp
2e Wtk.: F.A.J. Boot
3e Wtk.: J. Kruijze

MO4: J. Minnaard (medio juli)
Roff: D.C. Beckwith
ST: F. Oostdijk
Wass: H. Klijnstra, J. Brederveld
CPO: Gunugn H. Ritonga
PO: Ahmad Serang, Sjaifullah
 Siregar
G1S: Eddy Nurhati, Kuswara,
 Supartoyo, Nawari Usman
G2S: Hery Kaharu, Maruji, Sutomo
ASTD: Madsaleh
JSJC: Moh. Masykur
CICA: Suharto Bin Jasir
2NDC: Tanggan Bin Idris

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen
 (begin juli)
Hwtk.: E. Aanen
MO1: C.A.M. Rovers (begin juli)
MO2: R.L.H. Mooring,
 A.B.M. Bokkers
MO4: J.F. Bastiaansen
Roff: M.J. Hogan
ST: S.H.J. Gieling, A.A.O. Schenk
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Moh Sjansudin
PO: Desmond Kordak
G1S: Max Donald Hosang,
 Jaja Ahmur
ASTD: Suharto
2NDC: Aksan Busri

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: H.J. Lenstra
 (begin juli)
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse
 (medio juli)
3e Wtk.: P.J. Farla
MO2: J.P.J.G. IJzerman
MO3: J.D.C. Plug
MO4: W.D. Pols (eind juni),
 J. Lahuis
Stag.MO: H.C.T. Bodenstaff
 (medio juli)
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Didik Adiyanto, Ade Taryat,
 Arifuddin, Sugandi
G2S: Wawan Herawan, Mustopa

ASTD: Warno S.
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Sidelia'

Gezav.: G. Buma
Wvd. 1e Stm.: K. Cramer
Hwtk.: W. Muis
3e Wtk.: A. Harkink (eind juli)
MO3: P.G. Harts, D.J. Gijsbers
MO4: J.T.E.M. Spoor
JD: B. Baharianto
IRO: S. Rizal
CPO: Nicolas Walukow
PO: Sutrisman, Gozal
G1S: Notje Mirah, M.J. Sitepu,
Henry B. Pangaila, Mohamad
Tupu
G2S: Abdur Rohim, Moch Ismail,
Jaya Sujai
ASTD: Muhajjidin
JSCJ: Chairuddin
HECA: Mamam Suparman
2NDC: Sukiman

m.s. 'Siratus'

Wvd. Gezav.: R.A. de Boer
Hwtk.: E. Dallinga (medio juli)
3e Wtk.: P. van Noort
MO1: A.L.M. Nagelkerke
(begin juli)
MO2: P.H. Stegeman
MO4: J.F. van Dijk, M.M. Stuyts
IRO: Helmy Anwar
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Abdul Rachman, M. Kadar
GS1: Nasril B. Matjilis, Panut,
Achmad Husin, Sumitro B.
Muhammad
G2S: Napsari B. Igwan, Herman
Lumohiung, Moh. Mosleh
CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
2NDC: Nawai
ASTD: Umar Bin Salian
JSCJ: Andi Jamaludin

m.s. 'Solaris'

Gezav.: D. van Westendorp
2e Stm.: H.J. Otte
Hwtk.: J. Wielart
MO2: H.T.J. Meyer
MO3: H.C. van Petersen
MO4: A.V. de Groot
Roff: J. Black
ST: Q.A.P. de Wit, R.J. Dekker,
R.G. van den Brink
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Rustam Zen
PO: Julizar Helmy
G1S: Zulani Adjari, Ibrahin
Cachtiar
G2S: Faisal Mughtar, Suparno
ASTD: Sadikin Sumantri
CHCK: Musairin

m.s. 'Spectrum'

Gezav.: J. Baard
1e Stm.: L.A.H. Vader
Hwtk.: J. Kruysse
MO1: J.C. van Koten
MO3: A.J. Haasnoot
MO4: M.J. Oosterkamp
Roff: E.F. McInerney
ST: D. van Eenige, F.J. Tryselaar
Hovo: J.H.A.J. Orië
PO: Dr Sony Wonok, Abdon
Tatuwo
G1S: Sutjipto, Mardjub
G2S: O. Sungkono, Achmad
Fadjeri
ASTD: Moniri
2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Sponsalis'

Gezav.: R. Agema
1e Stm.: A.L.M. van Dun
Hwtk.: F. Bakker
MO3: R.M. Simonides, J. Hoekstra
MO4: J.W. Gepkens (eind juli)
Roff: E.G. Gregan
ST: B.A. Amstelveen,
J.J. Donleben
Hovo: L.H. Thibaudier
ASPL: D. Windt (eerste helft juli)
CPO: Hasanuddin Pohan
PO: Suhandan Warjo
G1S: Muljono Adhy Sukardi,
Robby Obtom Podung
G2S: Nurdin, Burhan
ASTD: Taufic Nafi
2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Stellata'

Wvd. Gezav.: J. Jongeneel
1e Stm.: D.M. Alderlieste
Hwtk.: H. Japin
MO2: W.M. de Bruyn, T. Franssen
(begin juli)
MO4: H. Berkenbos
Roff: N. Macaskill
ST: J.M. van Hoeven,
P.P. van der Pol
Hovo: A.P. Maat
CPO: Bingen
PO: Jamil Erang
G1S: S. Bachri, Mat Sum Bin

Anwar, M. Nafir, Asdi Bin Asmat,
Mail Bin Toyib
G2S: Latuheru, Siradjudin
ASTD: M. Ripin
2NDC: Bin Ngaripandi

m.s. 'Sunetta'

Wvd. Gezav.: A. Leffers
Hwtk.: C. Hemmer (eerste helft juli)
2e Wtk.: J.H.A. Schulten (eerste
helft juli), J.D. Compiet
3e Wtk.: K. Elshout,
P.D. Koudenburg (medio juli)
MO1: J. de Boer
MO3: W.P. Kolyn
MO4: R.C.R. Oldenburger
(eerste helft juli)
ST: W.H. Klein
IJE: C. Ganur, F.L. Umboh,
Suharyoko
IRO: M.M. Kasio
CPO: O.O. Suntoso
PO: Mohamad Sibli, J. Ben
Pattilima
G1S: Rukning B. Abuhusen, Eddy
Subardi, M. Hosen, J. Yosepanus
G2S: Abdullah B. Moh. Arif,
Mohamad Mursid, O. Arif
ASTD: Sudarmono
JSCJ: Sukma Gunawan
CICA: Suparman
2NDC: Endi Suryadi

m.s. 'Zafra'

Gezav.: F. Kuyt (eind juni)
Hwtk.: J. Smid
MO1: B.E. Broekhuysen
MO3: L.P.A. van Saase
MO4: L.J. Salomons
IRO: Mujib (eind juni)
CPO: Ch. A. Rumengan
PO: Frederik Pelopessy,
F.X. Djoko Nursjamat, Amir Hanif
G1S: Bambang Prasetyo, Abifakih
G2S: Djaka Senjaya, Naiman
ASTD: Harjono
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Kusnadi

m.s. 'Zaria'

Gezav.: A.J. Verheul
1e Stm.: J.A. Koenraad
Wvd. Hwtk.: A.J.A. de Groot
(eind juni)
MO2: P. Molendijk,
J.H. van Zanden (begin augustus)
MO4: T. Troost (eind juli)
ST: N.H. van der Geugten,
H.S. Elia
IRO: S. Ruskam
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Mamam Suwarman
G1S: Muyoto, Achmad Dasuki
G2S: Usman Madjoka, Djaelani
ASTD: W. Tjuandy
CICA: Purnomo Jasman
2NDC: Inuh Bin Tamin

Vlootjubilarissen



J.E.A. Westerbeek
Hoofdwertuigkundige
25 jaar op 02.08.91

H.J. de Vries
1e Stuurman
25 jaar op 10.08.91

F.B. Schröder
1e Stuurman
25 jaar op 22.08.91



M.F.D. Bex
Gezagvoerder
30 jaar op 05.08.91

A. van Leeuwen
Gezagvoerder
25 jaar op 08.08.91

K.L.J. Aertssen
Hoofdwertuigkundige
30 jaar op 25.08.91



J.P. Kalkman
Hoofdwertuigkundige
30 jaar op 02.08.91

A.J.A. de Groot
2e Werktuigkundige
25 jaar op 05.08.91

A.H. van Haften
Gezagvoerder
30 jaar op 09.08.91

E. Aanen
Hoofdwertuigkundige
30 jaar op 31.08.91



C.N.A. Vreke
2e Werktuigkundige
25 jaar op 02.08.91

H. Sieders
1e Stuurman
25 jaar op 20.08.91

J. Smid
Hoofdwertuigkundige
30 jaar op 20.08.91

J. Kruysse
Hoofdwertuigkundige
30 jaar op 31.08.91

Geboren

23.05.91 - Elizabeth Froukje,
dochter van MO1 H.A. Kamsteeg
en mw. G.A. Kamsteeg-Holwerda

Behaalde diploma's

'C' - 3e Wtk.: W.G. de Leeuw van
Weenen
'S2' - MO3: P.J.H.M. van Daal
'S2' - MO3: A. Eygenraam
'S2' - MO3: P.G. Harts

De dienst verlaten

MO2: H.E. Becht
MO2: J. Buren
2e Stm.: P.G. Harts

Walpersonalia

Waljubilaris



E.C. Paardekooper
DFM/11
30 jaar op 17.08.91

Nieuw in dienst



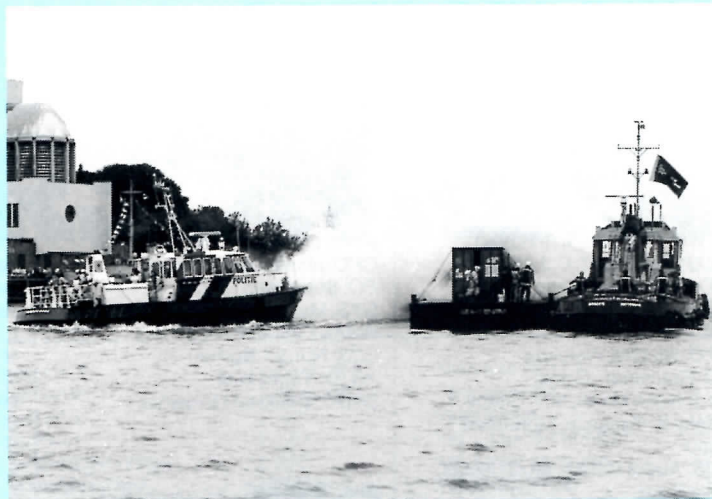
H. van der Brug
DFM/1
10.06.91

in memoriam

Op 7 juni jl. is op 80 jarige leeftijd overleden de heer **A. de Back**,
oud-vlootinspecteur. De heer De Back verliet de dienst der
Maatschappij met pensioen in 1963 na 30 dienstjaren.



De Open Havendag van de Rotterdamse haven wordt dit jaar op zaterdag 31 augustus gehouden. Tijdens dit jaarlijks terugkerend evenement toont de Rotterdamse haven haar dagelijkse werkzaamheden aan het Nederlands publiek. Talloze schepen, kranen, containers, fabrieken, opslagloodsen en terminals kunnen die dag van 's ochtends 10 tot 's middags 5, zowel van buiten als van binnen worden bezichtigd. Bedrijven laten zien hoe hun produkten worden verwerkt en verder vervoerd. Politie, brandweer en GGD bootsen een ongeval na en de Havenbeveiligingsdienst laat zien hoe met honden inbrekers worden opgespoord.



veertiende open havendag op 31 augustus in rotterdam

Uiteraard is er veel aandacht voor het milieu en de veiligheid in de Rotterdamse haven. Veel bedrijven tonen welke maatregelen ze op deze gebieden hebben getroffen. Zo laat het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam middels een nagebouwde verkeerspost zien hoe het scheepvaartverkeer wordt geregeld. Het gemeentelijk afvalverwerkingsbedrijf ROTEB demonstreert onder meer hoe scheepsafval wordt opgehaald en verwerkt en hoe er wordt omgesprongen met een oliemorsing.

De meeste activiteiten zijn ook voor kinderen leuk. Er kan op verschillende boten worden meegevaren. Met een speciaal computerprogramma kunnen ze zelf een schip besturen. Er is het havenspel, waarbij de kinderen zelf containers naar alle delen van de wereld kunnen verhandelen. Op de tentoonstelling 'Chemie in het dagelijks leven' zijn ook skippy ballen en een groot kunststof springkussen aanwezig. En die staan er nu eens niet alleen om naar te kijken

vier thema's

Kortom, de Open Havendag is een evenement voor het hele gezin, waar vorig jaar vele tienduizenden mensen naar toe kwamen. Het is de veertiende keer dat de Rotterdamse haven een Open Havendag organiseert. Er is dit jaar gekozen voor vier thema's op evenzo veel lokaties. De containerbranche presenteert zich in het Eem/Waalhavengebied, de petrochemische industrie in de Botlek, de overslag en verwerking van voedsel in de Merwehaven. De Parkkade wordt de centrale lokatie. Deze laatste staat vooral in het teken van milieu, veiligheid en beroepen. Verder zijn er excursies naar de Maasvlakte, waar veel bedrijven actief zijn op het gebied van kolen en ertsen. Het bedrijf Risc geeft hier onder meer brandblusdemonstraties.

Net als in vorige jaren zijn ook nu weer alle lokaties die voor het publiek zijn opengesteld met pendelbussen en -boten met elkaar verbonden. Het publiek bepaalt zelf waar het naar toe gaat en waar het op- of uitstapt. De Open Havendag op zaterdag 31 augustus is een initiatief van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en wordt uitgevoerd in samenwerking met een groot aantal Rotterdamse bedrijven.