

SCHIP & KA

34e jaargang
nummer 3
juni 1994



- 🐚 Ik doop u Sabrina
- 🐚 ROC op zee
- 🐚 Koninklijke Onderscheidingen
- 🐚 WAO-gat
- 🐚 afscheid gepensioneerden
- 🐚 OR-Verslag
- 🐚 Instone Aviation
- 🐚 identificatieplicht

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 010-4071842
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010-4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vierendertigste jaargang nr. 3
juni 1994

Redactiecommissie
010-4071804
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20, Zwolle

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
269	31.03.94	Koersen (Satcom)
270	20.04.94	Diensten Instone
271	29.04.94	Koersen (Satcom)

A.L. Rasterhoff

Als gevolg van de integratie van de
Finance en Planning activiteiten van de
Shell International Shipping Ltd. met de
Finance en Information activiteiten van
SITCO, zal de heer C.D. Vincent,
directeur Finance and Planning van SIS
(ISFP) de maatschappij eind juni
verlaten.

De verantwoordelijkheden van ISFP
zullen per 1 juli a.s. worden toegevoegd
aan de werkzaamheden van de heer A.L.
Rasterhoff (oud-directeur STBV), thans
werkzaam als vice-president Finance
and Information (ITF).

Juliana

In dit speciale herdenkingsjaar van de
'D-day'- landingen bij Normandië, heeft
een heer in Engeland contact gezocht
met Shell International Shipping voor
meer informatie over het lot van het schip
'Juliana', waar hij tijdens de oorlog op
diende al kannonier. Volgens zijn
verklaring heeft het schip aan het einde
de oorlog een aanzienlijke averij
opgelopen. Hier kunnen wij niets van
terugvinden in de files.

Als iemand ons meer inlichtingen kan
verschaffen over de laatste dagen van de
'Juliana', dan gaarne middels een briefje
of telefoontje naar de redactiecommissie
die het bericht zal doorsturen.



In Memoriam



Op 23 mei jl.
bereikte ons het
schokkende
bericht dat in
het ziekenhuis
van Yosu in
Korea de heer
Monafi Bin
Monai was

overleden. De heer Monafi was als
Chief Petty Officer werkzaam aan
boord van de Sponsalis. De heer
Monafi is 44 jaar geworden.
In mei 1973 werd hij aangesteld als
Grade II op de 'Arca'. Een
langdurige loopbaan bij de
maatschappij volgde daarop. De
heer Monafi stond bekend als een
voortreffelijk CPO en een zeer
gerespecteerde collega.
Onze gedachten gaan in eerste
instantie uit naar zijn echtgenote en
zijn kinderen. Wij wensen hen de
kracht toe om dit verlies te dragen.

Berita Dukacita

Pada tanggal 23 Mei yang lalu
sampai pada kami berita
mengejutkan bahwa dirumah sakit
Yosu di Korea telah meninggal
dunia Saudara Monafi bin Monai.
Jabatan terakhir adalah sebagai
chief petty officer dikapal Sponsalis.
Saudara Monafi mencapai usia 44
tahun.

Bulan Mei 1973 ia diterima sebagai
grade II dikapal Arca, kemudian
disusul oleh masa dinas yang
panjang bersama perusahaan.
Saudara Monafi dikenal sebagai
seorang CPO yang sangat cakap
serta seorang teman sekerja yang
sangat dihormati.

Kami pertama-tama teringat pada
istri serta anak-anaknya dan
mendoakan agar mereka tetap
tabah menghadapi kejadian ini.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN



Cardissa
Entalia
Erodona
Hadra

010-456008

Halia
Hastula
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-456009



Koninklijke Onderscheidingen

Ter gelegenheid van Koninginnedag zijn in Nederland een groot aantal Koninklijke Onderscheidingen verleend. Twee personen die een onderscheiding kregen zijn bij ons allen, op de vloot en aan de wal, genoegzaam bekend. Oud STBV-directeur en huidig commissaris van onze Maatschappij, de heer M.A. Busker werd benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw en gepensioneerd STBV-gezagvoerder en oud-voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, de heer J. de Jager werd benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

Het toeval wil, dat beiden op 29 april de versierselen kregen uitgereikt uit handen van mevrouw J.R.H. Maij-Weggen, op het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De Minister gaf - alvorens de respectievelijke onderscheidingen uit te reiken - een kort overzicht van hetgeen aanleiding was geweest om betrokkene voor een onderscheiding voor te dragen.

M.A. Busker

De carrière van de heer Busker toont een duidelijke keuze voor de zeescheepvaart en binnen het raam van deze keuze, een grote inzet voor de ontwikkeling van het Nederlandse belang



Minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat feliciteert de heer M.A. Busker, nadat zij hem de versierselen heeft opgespeld, behorend bij Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw (Foto: Smit Internationale).

in het internationale veld. dit via functies variërend van stuurmansleerling tot eerste stuurman en gezagvoerder bij Shell Tankers en diverse walfuncties in

Rotterdam en Londen. Aansluitend volgde in 1984 zijn benoeming tot algemeen directeur van Shell Tankers BV.

In 1989 werd hij benoemd tot voorzitter van de hoofddirectie van de Smit Internationale Groep, zijn huidige functie. Dit was even in vogelvucht een schets van zijn carrière.

Ten tijde van zijn aanstelling als algemeen directeur bevond Shell Tankers zich in een zorgelijke verliessituatie als gevolg van het inzakken van de olie(vervoers)markt en de daardoor ontstane overcapaciteit op de tankermarkt. Onder zijn leiding vond een herstructurering van het bedrijf plaats. De omvang van de vloot nam weliswaar af, maar er werd ruimte gecreëerd voor vlootvernieuwing. Daardoor kon Shell Tankers voortbestaan als één van de toonaangevende tankerredereien.

Ook bij de Smit Internationale Groep deed hij zijn intrede in een moeilijke periode. Ook hier moest gereorganiseerd worden, maar nu als gevolg van een aantal structurele veranderingen in de kernactiviteiten. Aan dit proces heeft hij actief leiding gegeven, waarbij kenmerkend waren zijn openhartigheid ten opzichte van werknemers en vakbonden en zijn begrip voor hun positie en standpunten.

In de uitwerking van deze reorganisatie was een sterk streven zichtbaar naar het voorkomen van ontslagen. De Minister: 'Hier bent U in belangrijke mate geslaagd door versterking van het buitenlandbeleid en door penetratie in nieuwe marktsegmenten. Uw heeft in Uw nautische en bestuurlijke carrière een grote belangstelling aan de dag gelegd voor alle nevenfacetten van de zeevaart. Met name vanaf 1984 is er zowel op internationaal als nationaal nivo een beroep gedaan op Uw kennis, ervaring en inzicht.'

Dit mondde uit in een groot aantal lidmaatschappen van advies- en bestuurscolleges, zowel op maatschappelijk als op technisch en nautische gebied. Mevrouw Maij-Weggen noemde in verband met de tijd er slechts één: het bestuurslidmaatschap, vice-voorzitterschap en voorzitterschap van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, waar hij zich met name heeft ingezet voor de herstructurering van het zeevaartonderwijs, alsmede voor de fusie tussen de redersverenigingen van de grote en de kleine handelsvaart tot de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, waar hij opnieuw deel uitmaakt van het bestuur.

J. de Jager

De heer J. de Jager heeft van 1955 tot 1985 gewerkt bij Shell Tankers BV, waar hij na diverse stuurmansranggen met succes te hebben doorlopen, in 1977 werd aangesteld tot gezagvoerder. Minister Maij-Weggen: 'Zonder enige aarzeling kan worden gesteld dat U daar

een excellente staat van dienst hebt opgebouwd en dat U daarbij opviel door werklust, goed vakmanschap en een plezierige omgang met anderen.' Van 1976 tot en met 1979 was hij lid van de ondernemingsraad. Zeker in die tijd werd hij gezien als de vraagbaak en raadsman voor vele leden van het vlootpersoneel. In deze periode heeft hij een grote bijdrage geleverd aan de verbetering van de contacten tussen vlootpersoneel en walorganisatie.

Als gezagvoerder paarde hij een opvallende belangstelling voor moderne



Ridder in de Orde van Oranje-Nassau J. de Jager met echtgenote en zoon en dochter.

managementmethoden aan een grote interesse in menselijke verhoudingen. Maij-Weggen: 'Op Uw schepen heerste, ongeacht de nationaliteit van de bemanning, een opvallend goede sfeer. U valt te karakteriseren als een uitstekend teamleider, die zakelijk en menselijk is.' Het is dan ook niet verwonderlijk dat de heer De Jager na zijn pensionering in 1985 werd gekozen tot voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, een functie die hij eind vorig jaar heeft neergelegd. Ook hier heeft hij zich bijzonder ingespannen voor de Nederlandse Koopvaardij. Hij zag duidelijk het belang in van een goede samenwerking tussen de Koopvaardij en de Koninklijke Marine. Hoofddoel van dit contact was het behartigen van de belangen ten aanzien van de veiligheid van de leden/varende kapiteins. Dit manifesteerde zich duidelijk in de beide Arabische golfcrises toen er nauw overleg is geweest met de sectie Koopvaardijzaken van de Marinestaf, waarbij hij zich sterk heeft gemaakt voor bescherming van de Koopvaardij onder Nederlandse vlag en het verkrijgen van veiligheidsinformatie uit de eerste hand ten behoeve van de in het crisisgebied varende kapiteins.

Naast dit alles was heer De Jager een groot pleitbezorger voor een jaarlijkse waardige herdenking van gevallen binnen de Koopvaardij in beide wereldoorlogen. De waardering voor zijn inspanningen is groot, zowel van de zijde van de Koopvaardij als van de zijde van de Koninklijke Marine.

Ook op maatschappelijk gebied heeft hij zich niet onbetuigd gelaten. Grote waardering bestaat er van de kant van de Gereformeerde Kerk voor het werk dat hij hiervoor heeft gedaan.

Demping WAO-gat

Op 9 juli 1993 hebben wij alle zeevarenden geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de WAO-wetgeving en het zogenaamde WAO-gat. Op dat moment was bekend dat er een regeling voor de bedrijfstak Koopvaardij zou komen maar ontbraken nog een aantal details. Pas nu zijn verdere details bekend geworden.

Binnen de bedrijfstak Koopvaardij is een invaliditeitspensioenregeling van kracht geworden die voorziet in dekking van het WAO-gat. De regeling wordt uitgevoerd door het Bedrijfs Pensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK). De verschuldigde premie voor deze regeling komt ten laste van de werknemers.

Het ligt in de bedoeling om de BPFK-regeling algemeen verbindend te laten verklaren voor de bedrijfstak Koopvaardij. Shell Tankers BV is echter uitgezonderd van de BPFK-regeling op basis van de reeds bestaande invaliditeitspensioenregeling binnen het Shell Pensioenfonds.

Voor zeevarenden van STBV geldt het volgende:

Bij arbeidsongeschiktheid wegens ziekte voorziet de STBV-CAO erin dat de vaste gage voor 100 procent wordt doorbetaald

gedurende het eerste jaar ziekte en het daaropvolgende eerste jaar WAO. Als de arbeidsongeschiktheid voortduurt en deze bedraagt 65 procent of meer, dan is er recht op invaliditeitspensioen conform het reglement van het Shell Pensioenfonds.

Bij een lagere arbeidsongeschiktheid is er naast een gedeeltelijke WAO-uitkering sprake van een mogelijkheid om nog arbeid te verrichten. In een dergelijk voorkomend geval zal STBV al het mogelijke als goed werknemer doen om de betrokkene indien mogelijk terug te plaatsen in de oude functie (eventueel met aanpassingen) of te plaatsen in een passende functie binnen het bedrijf dan wel binnen de Shell-groep, waarbij rekening wordt gehouden met de gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid en de overblijvende mogelijkheden om arbeid te verrichten.

In de onverhoopte situatie dat geen (aangepaste) functie aangeboden kan worden, zal een ontslagvergunning moeten worden aangevraagd.

In het kader van de WAO- en de WW-wetgeving is er dan sprake van een gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid en een gedeeltelijke werkloosheid. Door aanmelding bij het arbeidsbureau zal aldaar gezocht worden naar een passende functie op de arbeidsmarkt, rekening houdend met de gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid en de overblijvende mogelijkheden om arbeid te verrichten.

Het karakter van een zodanige WAO-uitkering is inkomens aanvullend omdat door arbeidsongeschiktheid wegens ziekte niet meer het oude inkomensniveau kan worden bereikt. Indien er sprake is van het hervatten van werkzaamheden, ongeacht of dat binnen of buiten Shell is, zal via een gedeeltelijke WAO-uitkering het arbeidsinkomen aangevuld worden als dat op een lager niveau is dan het inkomen op het moment van arbeidsongeschikt worden.

DE WAO-uitkering heeft echter een tijdelijk karakter en zal na verloop van tijd lager worden en uiteindelijk gestopt worden.

Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de salarisontwikkeling binnen de nieuwe functie het verlies aan WAO-uitkering zal compenseren.

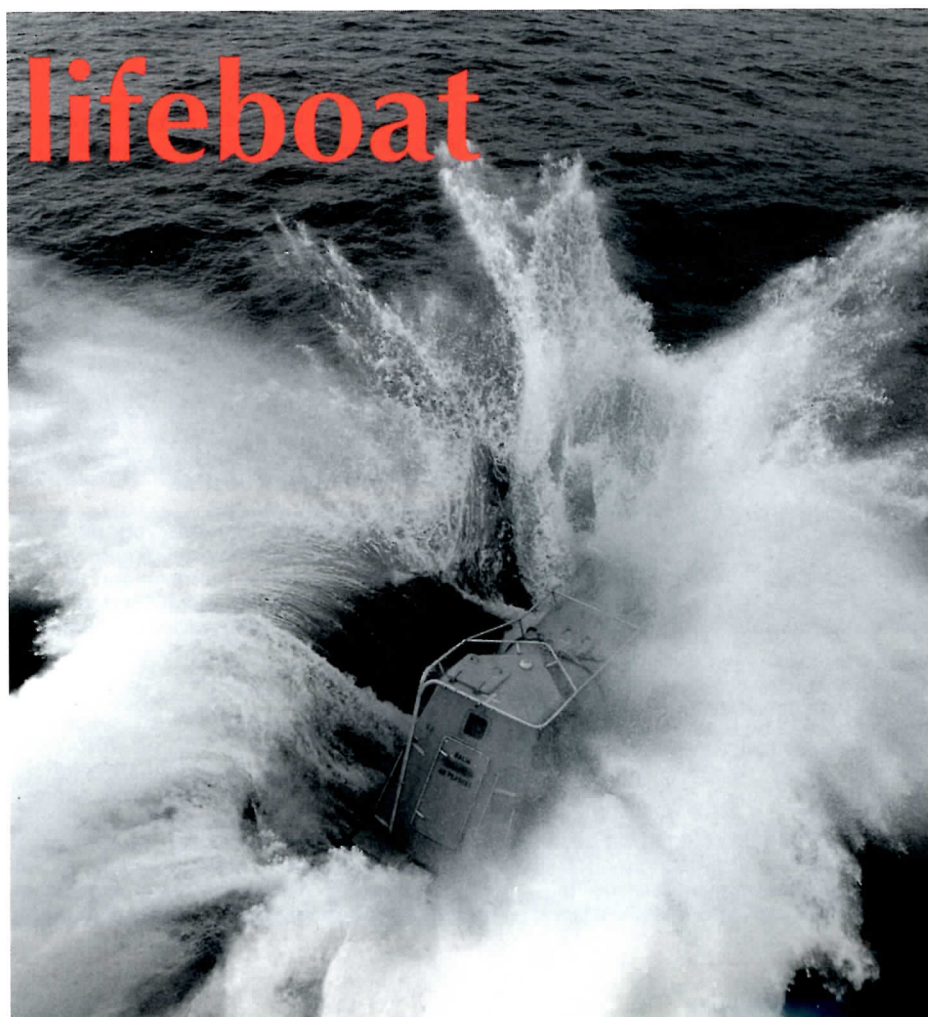
In het geval van een combinatie van WAO- en WW-uitkering waarbij vooralsnog geen nieuwe werkkring wordt gevonden, zal eveneens na verloop van tijd een afbouw plaatsvinden van de WAO-uitkering. Deze situatie zou kunnen leiden tot een achteruitgang in inkomen.

De zeevarenden die menen een onaanvaardbaar risico te lopen in de laatst geschetste situatie, raden wij aan daarvoor een individuele verzekering af te sluiten voor het mogelijk verlies aan inkomen bij een verzekeringsmaatschappij.

Freefall lifeboat

With the introduction of the new H-class vessels also the freefall lifeboat was introduced in Shell Tankers BV in 1993. A launch of such a lifeboat is a spectacular sight but rather uneventful when actually seated inside the boat. The hull shape and the angle of attack make the impact on the water minimal.

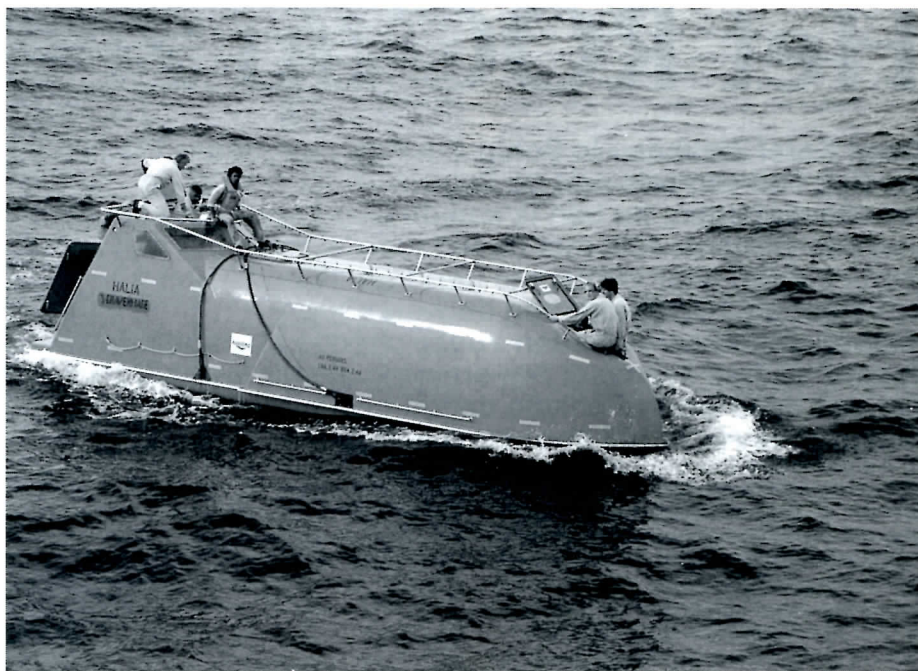
Some standard lifeboat launching procedures have become obsolete and new ones had to be established. Embarkation and seating procedures are prominent, as well as checking the state of readiness of the boat and its gear before an actual launch. Conventional launching skills such as rope-, tackle- and winch handling are no longer necessary to successfully launch the boat. Once every body is seated and



checklists have been completed a simple turn of a handwheel is sufficient to launch the boat. Launching in a freefall boat has become much easier and safer in freefall boats.

Shipping the boat after the launch is something else, especially if the sea is less than flat. Hooking up the slings on the hoisting block is not easy as the boat rolls and pitches and the heavy-weight block sways across the boat. Also the recovery crew is 'not exactly seated comfortable' on top of the cigar shaped boat. The answer is to launch a boat for exercise purposes in the flat calm water, preferably in port.

At present rules require that a boat is launched every 6 months, however, this introduces a new problem as an increasing number of ports authorities do not allow launchings. In this respect voices are heard in the marine industry to have the rules amended to one actual launch a year, as it may be expected that captains may find suitable opportunity in such time span.



JANE AIR (JANNY KALKMAN) EN INSTONE AVIATION

U bent inmiddels geïnformeerd over het feit dat Shell Tankers sedert 1 mei in uitgebreidere zin gebruik maakt van de diensten van Instone Aviation. Wellicht heeft U zelfs reeds met de gewijzigde procedure kennis gemaakt.

De nieuwe werkwijze komt er voor U in het kort op neer dat U - anders dan U gewend was - niet meer door Janny Kalkman over Uw vluchtschema zal worden geïnformeerd, maar via Instone Aviation.

In de praktijk betekent dit dat Uw vluchtgegevens doorgaans door een werknemer van Dirkwager Maassluis aan U zullen worden doorgebeld. Dit zal ook de werkwijze zijn voor het doorbellen van Uw vluchtschema bij aflossing aan Uw naaste betrekking, zoals Uw echtgenote, vriend(in) etc.

Een en ander betekent dat de telefonische contacten met ons kantoor van Uzelf en Uw naaste familie vanaf 1 mei minder frequent zullen zijn. Wellicht zal het in het begin even wennen zijn, maar wij verwachten dat Instone Aviation en Dirkwager U dezelfde service zullen bieden als U gewend was van Janny Kalkman en haar vervangster Jeanne Dumoulin te ontvangen.

De extra tijd die hierdoor beschikbaar komt voor beide dames kan vervolgens besteed worden aan de planningwerkzaamheden van een toenemend aantal aan- en aflossingen in verband met een kortere kontraktduur. Wij blijven hechten aan persoonlijke contacten met U en hopen die dan ook te onderhouden onder nadere middels Uw jaarlijkse kantoorbezoek.

ik naar de zeevaart-school op Terschelling gegaan. Daar ben ik in 1990 afgestudeerd als maritiem officier met de technische hoofdrichting. Hierna heb ik een kopcursus Bedrijfsvoering voor technici aan de HTS gevolgd. Toen ik mijn studietijd had afgesloten ben ik bij een baggermaat-schappij gaan werken. Op verschillende schepen ben ik daar bij een aantal projecten in Hong Kong betrokken geweest. Het laatste project was het nieuwe vliegveld Chek Lap Kok aldaar. In mijn vrije tijd rijd ik graag op mijn motor, zeil en fiets ik graag en ga ik veel op vakantie.'

P.A.M. van Schriek
MO3
ms 'Shelltrans'

Nieuw gezicht bij STBV



Paul van Schriek
26 jaar
ex-Terschelling

'Ik ben Paul van Schriek en ben sederts 21 maart 1994 in dienst bij Shell Tankers. Nadat ik mijn HAVO diploma in 1986 had gehaald ben

Jubileum- gratificaties

In het kader van de wetgeving Vermeend-Vreugdenhil zijn wijzigingen in de belastingwetgeving doorgevoerd, die onder meer betrekking hebben op de belastbaarheid van jubileum-gratificaties.

Vanaf 1 mei 1994 is slechts een zogenaamde diensttijdvrijstelling van toepassing ter grootte van één maand loon na het bereiken van een dienstverband van tenminste 25 jaar en van 40 jaar. In de Shell-regeling van te betalen jubileum-gratificaties wordt geen verandering aangebracht, wel wordt de fiscaliteit anders. Deze fiscaliteit is ook van toepassing op medewerkers op netto (expatriate) arbeidsvoorwaarden.

Als gevolg van het bovenstaande dient de gratificatie bij een 10-jarig jubileum na 30 april 1994 belast te worden uitgekeerd. Ook de gratificaties bij een 30-jarig jubileum en de tweede maand bij een 40-jarig jubileum dienen onder inhouding van premies sociale verzekeringswetten en heffing te worden uitbetaald.

Het ROC op zee (deel 2)

Deed Karel Zinkhaan in Schip & Ka van augustus 1993 verslag van een reis met de Solaris onder tropische omstandigheden, nu ben ik aan de beurt voor het verslag van een winterse reis met de Sidelia. De reis ging van Sture (Noorwegen) naar Whitegate (Ierland). Ik ben Karel's opvolger als begeleider van de workshops 'Managementvaardigheden voor Scheeps Management Teams' en had evenveel zee-ervaring als hij: géén. Vandaar dat ook deze landrot enkele dagen het leven aan boord mocht proeven in ruil voor een verslagje in Schip & Ka!

Het is zo'n beetje de mooiste dag van februari als ik per vliegtuig naar Oslo vertrek. Een volle kist, want de Olympische Winterspelen in Noorwegen zijn pas halverwege en de 10 km schaatsen moet nog komen. In Oslo vlieg ik door naar Bergen, waar ik door een taxi word afgehaald. De chauffeur brengt me 70 km noordwaarts naar Sture, een tocht door een prachtig landschap van rotsen, bossen en water, veel water. Als ik bij de pier aankom, ligt de Sidelia er al. Naar later blijkt pas 11/2 uur. Ik sta wat verdwaasd naar dat machtige brok staal te kijken, op zoek naar een loopplank of zoiets. De beelden van 'Love Boat' in mijn hoofd, waar je zó aan boord stapt, spelen mij parten. Gelukkig is men op het dek bezig en wenkt een in het geel gestoken, gehelmde man mij. Dan pas ontdek ik de manier om aan boord te komen: een fraaie ijzeren trap op de wal met een beweegbare brug naar het schip. De behulpzame man blijkt de MO-2 te zijn. Hij neemt een tas van me over en brengt me naar mijn hut: een

compleet ingerichte woon/slaapruimte tussen stuurhuis en schoorsteen. Boven de deur staat het bordje 'Pilot'. Ik begrijp dat de loods wel ergens anders kan slapen. Binnenin lees ik 'Certified for one seaman'. Ik voel me er al helemaal bij horen! Korte tijd later krijg ik een rondleiding van de MO-3 over de verschillende dekken en ontdek ik al enigszins de omvang en complexiteit van dit varende bedrijf. In de loop van de middag word ik ontvangen door de kapitein en ontmoet ik enkele andere officieren. Mijn 'oriëntatie' kan beginnen. Alles is nieuw voor me en ik blijf maar vragen. Over de gang van zaken bij het laden en lossen, over de voorschriften, over de afmetingen, gewichten en eigenschappen van de Sidelia, over de machinekamer, over de papierwinkel aan boord, over de samenwerking met de autoriteiten, over de koersbepaling van het schip, over ... over alles eigenlijk. Iedereen geeft royaal en met plezier antwoord - en vertelt er vaak nog wat bij. Een mens kan niet alles

verwerken, dus details ben ik alweer vergeten, maar in grote lijnen wordt me veel duidelijk.

Zondag - aan boord bijna een dag als alle andere. Gebak bij de koffie en het dagelijks werkoverleg ná het diner in plaats van om 16.45 uur zijn de meest opvallende verschillen. Ik ben vroeg op, want ik wil het vertrek niet missen. Te vroeg blijkt, want de wal houdt ons nog een uurtje vast. Maar om 7.00 uur gaat het gebeuren. De loods komt op de brug, de sleepboten houden het schip tegen de steiger en de trossen worden losgegooid. We moeten eerst 180° draaien, dus één sleepboot duwt de voorkant van het schip om. Daar gaan we dan met 65000 ton Brent aan boord: dead slow, slow, half en full. Een kleine 11/2 uur later gaat de loods van boord en varen we 'navigation full' de open zee op.

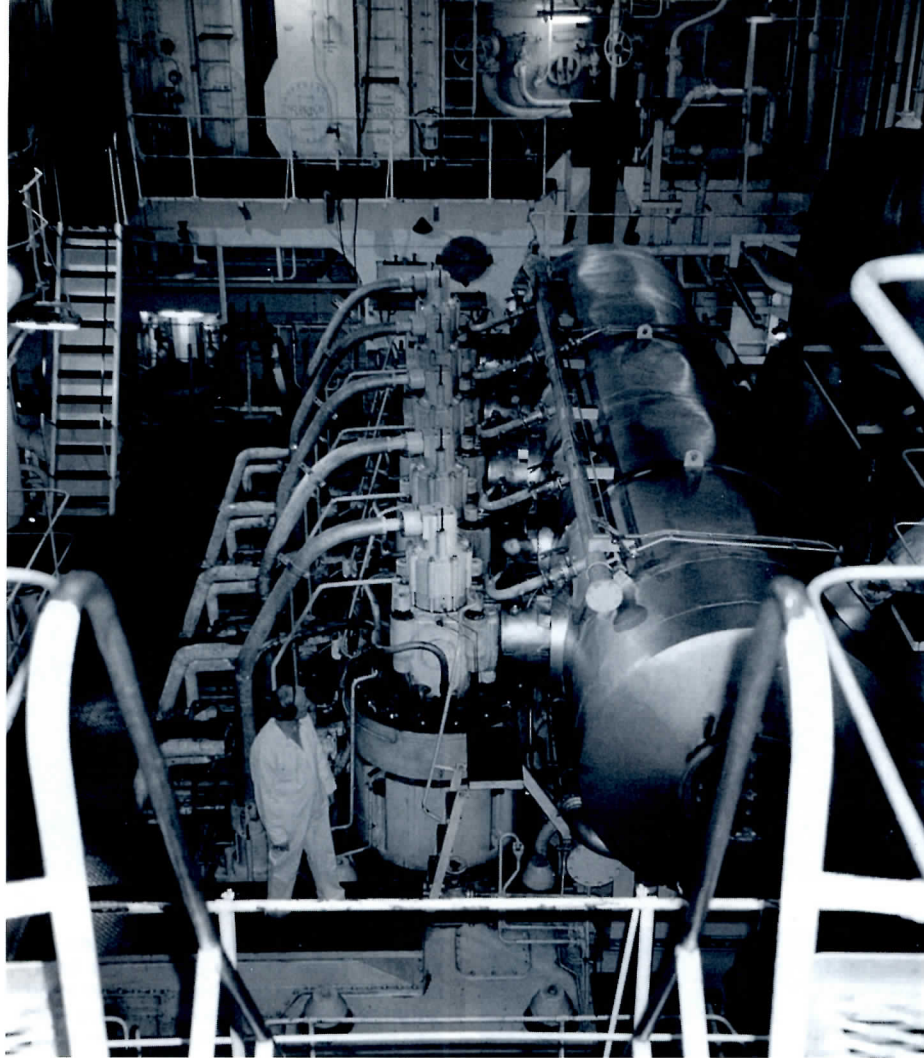
Tijdens de reis ben ik veel op de brug. Ik laat me alles uitleggen: kaart lezen, route plotten, positie bepalen, radar, gyro, weerbericht, populaire positie voor Teletekst, noodsignalen, verrekijkers, vissersmannen op je pad. Intussen verrijk ik mijn woordenschat met nieuwe woorden en nieuwe betekenissen: porren, klappen, hunten, tornen, steken, put, streek, kabel en niet te vergeten 'baas' en 'ouwe'.

We hebben vrijwel de hele reis goed weer. Weinig wind, een rustige zee, af en toe een zonnetje en dus hele fraaie vergezichten. We varen langs het Oseberg-eiland; hier wordt de olie gewonnen, die we aan boord hebben. Dan langs de Shetland eilanden, om de Hebriden en over de Ierse zee. Hier is het weer wat slechter en zie je kleine vissersbootjes bijna op hun kop staan. Maar de Sidelia klieft verder door de golven, stabiel en waardig.

Ik hoor dramatische verhalen over ècht slecht weer en over zoveel tegenwind, dat bij een plot na een half uur blijkt dat er achteruit wordt gevaren. Het klinkt ongelooflijk, maar in ieder geval ben ik blij dat ik zoiets niet hoef mee te maken...

Na een ochtendkoffie met de MO-2 mee naar de perslucht instructie aan enkele bemanningsleden. Toch lastig om je boodschap goed over te brengen, zeker als één van hen ook nog nauwelijks Engels verstaat. We praten nog even na over de kenmerken van 'skill-training', zoals het frequent oefenen om een vlotte toepassing te garanderen. Om de taalbarrière te overbruggen zouden plaatjes kunnen helpen. De middag wordt grotendeels besteed aan het bezichtigen van het hele schip en -spannend- de machinekamer. De baas vraagt of de leerling mij wil rondleiden en daar was ik goed mee af. Voor hem is het ook nog vrij nieuw, dus is hij zeer enthousiast en weet er boeiend over te vertellen. En deskundig: ik krijg niet alleen te horen wat een apparaat voorstelt, maar ook hoe het werkt. Van kiel tot schoorsteen, alles wordt uitgelegd en toegelicht. Ik ben onder de indruk. Inderdaad een compleet bedrijf, enigszins vergelijkbaar met een





fabriek op een raffinaderij, maar dan varend. Ik laat me fotograferen naast de hoofdmotor om enig gevoel voor de afmetingen te krijgen. Het binnenvaren in Whitegate is een bijzondere belevenis. Het kan alleen vlak vóór hoog water. We waren veel te vroeg, dus moesten we voor de kust

'steken'. Opvallend hoe gemakkelijk en snel het schip 180° kan keren. Even later gaan we met de loods aan boord de smalle vaargeul in. De huisjes op de kust, fraai gelegen tegen de rotswanden, worden steeds groter. Bij de ingang van de haven liggen drie sleepboten op ons te wachten. Ze nemen het schip in de

tang en brengen het naar binnen. Onze eigen motor moet nogal eens bij, af, vooruit, achteruit, want het is lastig manoeuvreren. Vóór de pier wordt een draai van 180° gemaakt, de kabels worden met kleine bootjes aan wal gebracht en dan wordt het schip tegen de steiger gedrukt. Kabels strak, in positie!

De aandacht wordt nu verlegd naar de lading. De autoriteiten komen aan boord, de papierwinkel wordt in orde gemaakt en korte tijd later kan het lossen beginnen. Ik maak dat moment niet mee, want dan ben ik al met de leerling en de MO-2 in het dorp boodschappen aan het doen.

De samenwerking aan boord heb ik als goed gestructureerd en efficiënt ervaren. Men kent de eigen taken en bevoegdheden en weet precies wanneer een van de SMT-leden ingeschakeld moet worden. Tijdens het dagelijks werkoverleg worden de speciale taken voor de volgende dag besproken. De interne communicatie wil ik typeren met de uitdrukking 'een goed verstaander heeft maar een half woord nodig'. Als je ook zó lang, zó intensief met elkaar optrekt ...

Tot slot: uit de vele, vaak boeiende gesprekken met iedereen aan boord heb ik veel geleerd. Niet alleen op de brug, maar ook in de salon, bijvoorbeeld over de visie die men aan boord heeft op de walorganisatie. Zo'n perspectief word je niet geboden als je niet een keer hebt meegevoerd en daarvoor wil ik alle collega's aan boord van de Sidelia hartelijk bedanken.

Gomar van Dee
Shell Nederland, ROC
Centrum voor Opleiding en
Organisatie-advies

Wet op de Identifikatieplicht

Ongetwijfeld heeft U inmiddels - onder andere via de televisie - vernomen dat op 1 juni 1994 de Wet op de Identifikatieplicht in werking treedt. Het doel van deze wet is fraude en kriminaliteit (onder meer zwartwerken en illegale tewerkstelling) terug te dringen.

Vanaf 1 juni 1994 kan er door controleurs op Uw werkplek worden gevraagd naar Uw identiteitsbewijs (geen Shell-identiteitsbewijs); U moet het daarom altijd bij U hebben.

Voor diegenen die op of na 1 juni 1994 in dienst treden, moet de identiteit bij indiensttreding door de werkgever worden gecontroleerd aan de hand van een toegestaan identiteitsbewijs. De geldigheidsduur van dat dokument mag op dat moment niet verstreken zijn. De werkgever moet een kopie van dat dokument bewaren bij de loonadministratie, en de aard en het nummer van het dokument registreren. Deze plicht geldt ook voor stagiairs.

Als U de Nederlandse nationaliteit heeft, zijn de toegelaten dokumenten: paspoort, toeristenkaart, en de gemeentelijke identiteitskaart.

Als U een andere dan de Nederlandse nationaliteit heeft, zijn

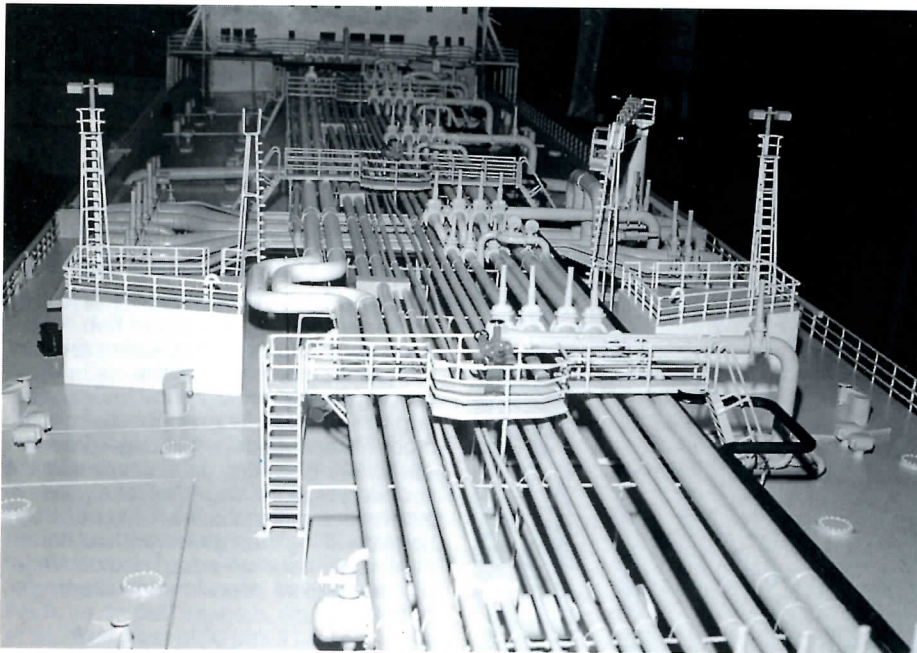
toegelaten: paspoort waarin door de vreemdelingendienst een vergunning tot verblijf is aangetekend, verblijfsdokument van de vreemdelingendienst, vluchtelingen- of vreemdelingenpaspoort. Bij indiensttreding is het rijbewijs niet geldig voor identifikatie, wel bij een latere controle op de werkplek.

Voor walmedewerkers die vóór 1 juni 1994 in dienst zijn getreden moet de identiteit uiterlijk 31 mei 1995 zijn geverifieerd. Voor onze zeevarenden verandert er in feite niets. Van een ieder zijn de paspoortgegevens geregistreerd en zeevarenden zijn altijd in het bezit een paspoort als zij dienst doen aan boord. Wel geldt het bij zich hebben van een identiteitsbewijs gedurende walactiviteiten zoals kantoorbezoek, cursussen e.d.

Uitzendkrachten en personeel van (onder)aannemers moeten aan hun identifikatieplicht voldoen bij hun uitzendburo danwel bij de aannemer. Aangezien zij echter op hun (tijdelijke) werkplek kunnen worden gecontroleerd, moeten zij een toegelaten identiteitsbewijs bij zich dragen.

Voor meer informatie verwijzen wij U naar de brochure 'Alles over de identifikatieplicht', die verkrijgbaar is bij bibliotheken, postkantoor en het Ministerie van Justitie, Directie Voorlichting, Postbus 20301, 2500 EH Den Haag.

Ik doop U



Dat ik dat nog eens mocht meemaken. Het dopen van een heuse Shell-tanker. Deze eer viel mij te beurt toen modelbouwer Frank de Pauw uit Terneuzen vroeg of ik op Koninginnedag tijdens een modelshow zijn schip wilde dopen.

De afgelopen drie jaar heb ik regelmatig contact gehad met Frank de Pauw over de bouw van het schip. In eerste instantie hadden wij een algemeen plan beschikbaar gesteld. Daarna belde hij geregeld met technische vragen of hij stuurde foto's met de vorderingen van de

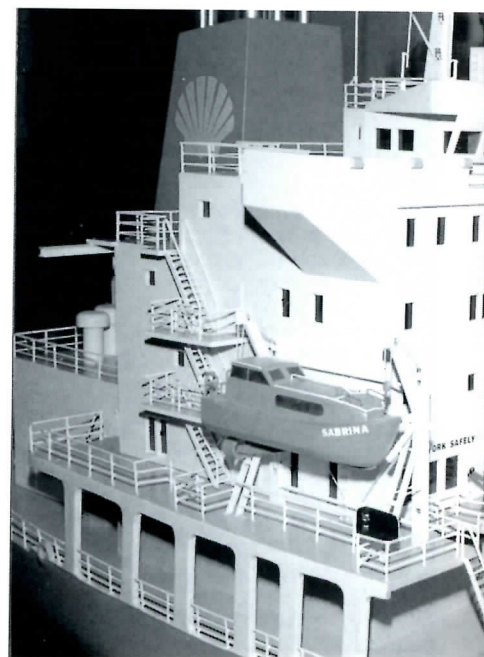
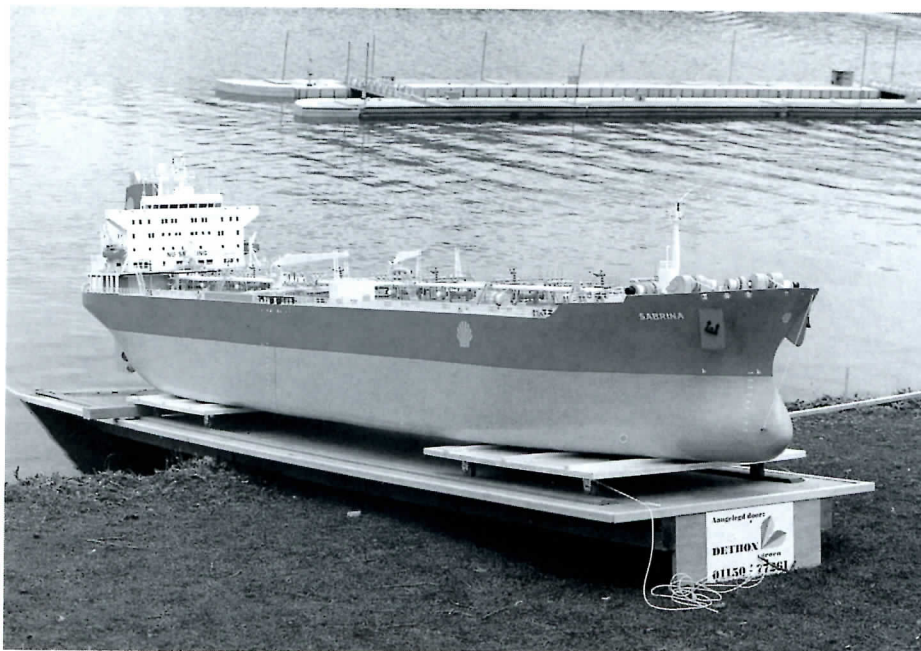


Scheepsbouwer Frank de Pauw



bouw. Omdat hij bij het loodswezen werkt in Terneuzen, was het voor hem niet moeilijk om de Shell-schepen in de gaten te houden. Zo lukte het hem ook een bezoek te brengen aan boord van de Stellata.

Frank de Pauw is lid van de Zeeuwse modelbouwvereniging ZZW en had, voordat hij aan de Sabrina begon, eerder drie modellen gebouwd uit bouwdozen. De Sabrina werd het eerste schip volgens tekening. Het schip is gemaakt van hout met een polyester romp. Het schip meet 4.80 meter en is 70 cm breed. Het schip bestaat uit twee stukken van 2.40 meter, dit in verband met het vervoer. De schroef heeft een diameter van 13 cm. Er zitten totaal vier accu's en vier pompen in. Het schip kan nog net met twee man worden opgetild. Te water



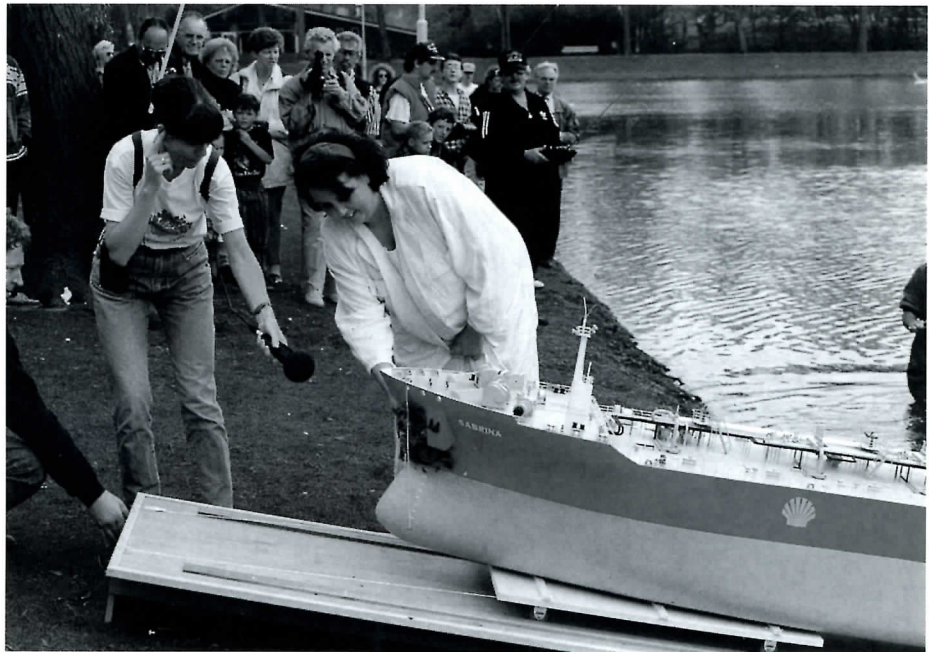
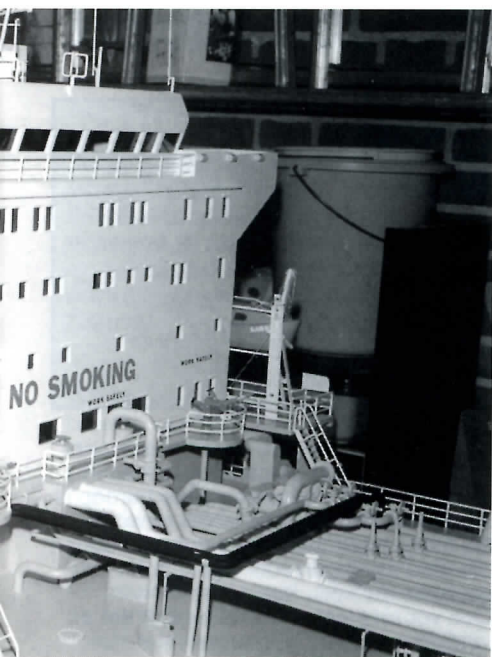
Sabrina ...



De proefvaart in het zwembad

wordt er veertig kilo lood in gelegd om het schip stabiel te houden. Ook wordt er voor de stabiliteit 250 liter water ingepompt.

Voor de proefvaart huurde hij het gehele zwembad in Terneuzen af. Alles ging goed, zoals U op een van de foto's kunt zien. Hij heeft trouwens van alle fasen van de bouw foto's gemaakt, zodat een ieder een indruk krijgt van dit kunstwerk. Of hij trots is op het resultaat hoeven we hem niet te vragen, dat spreekt voor zich. Onze complimenten voor zo'n stuk vakmanschap. Op de vraag welk schip hij voor een volgend model in gedachte heeft, antwoordt hij voorzichtig: 'een kleintje hoor, niet groter meer dan één meter'.



Ik doop U Sabrina

Toen brak na jaren werk eindelijk het grote moment aan dat het schip officieel te water werd gelaten. De modelbouwvereniging ZZW probeert ieder jaar een modelshow te organiseren en dit jaar werd het een extra groot spektakel, door een show te combineren van scheepsbouwers en helikopterbouwse. Op 30 april was het een drukte van belang rond de vijver in Terneuzen. Een werkend dok,

marineschepen, sleepboten die kinderen in een klein bootje rondtrokken, helikopters scheerden over de hoofden van de bezoekers en als klap op de vuurpijl de Sabrina op een helling, klaar om te water te worden gelaten. Zelfs de lokale radio was van de partij om de doopplechtigheid 'live' op de radio te verslaan. Het werd een reuze gezellige dag en ik wil Frank, Ina en Stefan de Paauw nogmaals hartelijk danken voor deze onvergetelijke 'happening'.

Lenny Kosten

cnooks

Op zaterdag 23 april jl. werd in het Delta Hotel te Vlaardingen de 60e algemene ledenvergadering van de CNOOKS gehouden die werd gevolgd door een gezamenlijke lunch. Vermeldenswaardig is:



- dat de najaarsreünie zal plaatsvinden op 8 oktober 1994, ook in het Delta Hotel;
- dat het 9e lustrum van de club op 16 september 1995 wordt gevierd, nader nieuws volgt;
- dat de eerste oud-radio officier, de heer A. Lapidaire tot de club is toegetreden. Hij voer hoofdzakelijk op onze tankers, vandaar, welkom Sparks! Wie volgt?;
- dat de heer Elias geen microfoon nodig had om zijn gehoor te boeien. Het was dan ook niet gering wat hij ons vertelde. Voor sommigen wel even slikken;
- dat de snelheid waarmee de voorzitter bevestigend inging op de vraag 'mogen de jasjes uit?' (broeikas effect), mogelijk in verband stond met het feit dat zijn stropdas en bretels verrassend hetzelfde smaakvolle motief vertoonden;
- dat de thuisblijvers een nuttige vergadering, een geanimeerd aperitief en een voortreffelijke lunch hebben gemist.

Zeven collega's met pensioen



V.l.n.r. boven: Frans Voogt, Jan Drog, Piet Boogerman, Cees Oppelaar.
Onder: Nico Doorn, Marga Peiman en Dick Kramers

Op 31 maart jl. namen niet minder dan zeven walcollega's tijdens één gezamenlijke receptie, afscheid van genodigden en hun vloot- en walcollega's. Ze gingen allen met vervroegd pensioen. Het moment was aangebroken om een punt te zetten achter hun loopbaan bij STBV en over te stappen naar een geheel nieuwe periode in hun leven, dat van gepensioneerde en te gaan uitrusten van de gedane arbeid.

Omstreeks vier uur werden de afscheidnemenden in restaurant Engels ontvangen met koffie en cake. Nadat er enkele 'statiefoto's' waren gemaakt toog het gezelschap naar de Rotondezaal. Vele (oud) collega's en relaties hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven om hun (vroegere) collega's uit te wuiven. De stemming zat er meteen al goed in. Toen kwam het ogenblik dat onze directeur een paar woorden tot de afscheidnemenden zou gaan zeggen.

Reputatie

'Shell Tankers BV heeft in Shell-verband altijd een bepaalde reputatie gehad. Er wordt van STBV gezegd dat het een hechte en loyale club is. Mensen die worden overgeplaatst naar STBV krijgen regelmatig het advies: kijk uit, blijf er niet te lang. Kijk uit, want het is gemakkelijk om er in te stappen, maar moeilijk om er

weer vandaan te komen. We zijn een maatschappij waar je zeer lange dienstverbanden aantreft. Dat geldt ook voor de zeven mensen die ons vandaag gaan verlaten'. Zo begon Joop Elias zijn toespraak.

'Wat dienstverbanden betreft spant Piet Boogerman de kroon met ruim 38 dienstjaren. Maar ook Marga Peiman en Cees Oppelaar hebben nog ruim 27 dienstjaren op hun naam staan', vervolgde Elias. Hij meende hieruit te mogen afleiden dat het werken bij STBV voor deze mensen hele positieve kanten heeft gehad. Anderzijds tekent het ook de goede prestaties die geleverd zijn en de loyaliteit waarmee het werk verricht werd.

Hij bedankte Marga Peiman als eerste voor het werk dat zij had verricht voor de maatschappij. Joop Elias memoreerde

dat STBV, ondanks haar doofheid, haar heeft kennen als iemand met een eigen persoonlijkheid en ook een eigen mening. Een persoon waar je wel degelijk rekening mee hield. Elias: 'Ik heb daar respect voor en ik vind dat zeker een compliment waard. Jan Drog, Nico Doorn en Cees Oppelaar wil ik bedanken voor het werk dat zij verricht hebben in zeedienst en daarna aan de wal. Toen zij begonnen bij STBV was de vloot een stuk groter en het leven aan boord had een ander karakter dan tegenwoordig. Er wordt wel gezegd, dat er tegenwoordig door de zeevarenden zo verschrikkelijk hard gewerkt moet worden. Dames en heren, laat ik U zeggen dat er vijf en twintig jaar geleden ook bijzonder hard gewerkt werd. Daar kunnen Cees, Jan en Nico over meepreten.

Piet Boogerman, Frans Voogt en Dick Kramers zijn allen begonnen in de walorganisatie. Alledrie mensen waar de organisatie op kon rekenen. Alledrie routiniers, in zeer verschillende vakgebieden, maar wel met een paar gemeenschappelijke eigenschappen: betrouwbaar, consciëntieus en een - in positieve zin - ouderwetse taakopvatting'. Ik heb een personeelsman over taakuitoefening wel eens horen zeggen 'iedereen die zijn pensioen haalt binnen Shell heeft het goed gedaan'. Laat ik jullie gerust stellen, dat geldt ook voor mensen die na een lang dienstverband met vervroegd pensioen gaan. Bedankt voor jullie betrouwbare en degelijke bijdrage aan de maatschappij', aldus Elias.

'Werken voor Shell Tankers BV heeft zowel aan de wal als aan boord in de laatste twintig jaar een totaal ander karakter gekregen. Voor de vloot geldt dat de werkomstandigheden vroeger primitiever waren. Op dat gebied is de

Hartelijk dank voor de wensen, welke ik bij mijn afscheid heb mogen ontvangen. Aan diegene van wie ik geen afscheid heb kunnen nemen, wens ik een goede gezondheid en aan iedereen op de vloot een behouden vaart toe.'

Marga Peiman

laatste jaren veel verbeterd. Daar staat tegenover dat de bemanningen kleiner zijn geworden. Het zeevarende beroep is daarom in principe eenzaam geworden. De ex-zeevarenden van vandaag hebben die veranderingen voor een groot gedeelte aan den lijve ondervonden. Ook voor de walorganisatie geldt dat er veel veranderd is. We praten hier niet



alleen over de automatisering, maar ook over veranderingen in de besturing van het bedrijf. Van een zeer hiërarchisch systeem werden we langzamer zeker een organisatie van professionals.

Shell mensen werden vroeger misschien meer beoordeeld op gehoorzamen en uitvoeren, de laatste jaren gaat het op verantwoordelijkheid, kennis en initiatief. Ieder met zijn eigen expertise en verantwoordelijkheid. Een dergelijk proces kan alleen maar slagen als alle betrokkenen op een zeer volwassen manier daar mee omgaan. Dat is gelukkig altijd het geval geweest.

De mensen die nu vertrekken maken als het ware deel uit van een hele grote operatie binnen Shell in Nederland. In feite verdwijnt er vrijwel een hele generatie uit het bedrijf. In het algemeen heb ik er echter het volste vertrouwen in dat de jongere mensen die achter blijven

Hierbij wil ik U allen bedanken voor de vele goede wensen welke ik mocht ontvangen bij mijn officiële afscheid. Ik wens U op de vloot, STBV kantoor en mijn STBV collega's in London, nog vele voorspoedige jaren en nogmaals bedankt voor alle collegialiteit. Hoop U zo nu en dan nog eens te ontmoeten.'

Nico Doorn

van de nieuwe situatie binnen ook een succes zullen maken. En wel omdat zij goed opgeleid en gecoached zijn door die generatie die het bedrijf verlaat', aldus Joop Elias.

Hij hoopte dat de afscheidnemers konden terugkijken op een werkzaam

leven dat boeiend was geweest en op een plezierige en collegiale samenwerking met collega's. Hun bijdrage werd door hen in ieder geval bijzonder op prijs gesteld. Het laatste waar Joop Elias nog iets over wilde zeggen was veranderingen.

'Veranderingen zijn een kenmerk van alles waar dynamiek en leven in zit. Dat geldt voor organisaties, maar ook voor mensen. Veranderingen kunnen belangrijke persoonlijke consequenties met zich meebrengen. Dat geldt op dit moment voor veel medewerkers van STBV. De reorganisatie van ons bedrijf, waartoe afgelopen jaar besloten is, brengt veel veranderingen met zich mee. Overplaatsingen, outplacement en andere werkwijzen en managementsystemen vergen veel van het aanpassingsvermogen.

Met pensioen gaan betekent ook dat je je moet aanpassen aan een nieuwe situatie. Er zijn mensen die daar als een berg tegenop zien. Ik heb sterk de indruk dat jullie daar - gelukkig - minder last van hebben.

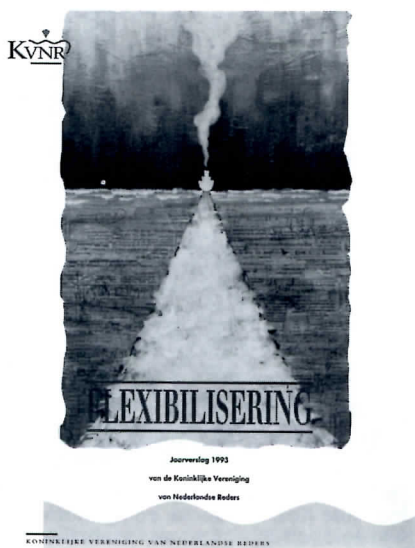
Als ik spreek met gepensioneerden, dan valt me altijd op dat de mensen over het algemeen geen enkele moeite hebben om hun tijd in te vullen. Sommigen vullen hem minimaal in en zijn daar geheel tevreden mee. Andere storten zich op de meest verrassende activiteiten. Er zijn er ook die zeggen dat zij het nooit zo druk hebben gehad als na hun pensionering. Ik ben echter nog niet iemand tegen gekomen die er bezwaar tegen had dat hij of zij gepensionerd was. Klaarblijkelijk is het zo slecht nog niet'.

Joop Elias wenste een ieder nog vele jaren in goede gezondheid toe. Na de drukbezochte receptie volgde nog, in aanwezigheid van enkele collega's, een diner in een nabijgelegen restaurant.

zeescheepvaart dringt aan op flexibel beleid

Als kleine natie met een beperkt eigen ladingpakket, is het belangrijk om flexibel in te spelen op nationale en vooral internationale ontwikkelingen. Dit vraagt van de Nederlandse reders en overheid een soepele aanpassing van het te voeren beleid.

In 1993 heeft de KVNR, in haar beleidsnota 'Maritiem Keerpunt', een aanzet gegeven voor een nieuw scheepvaartbeleid. De discussies die naar aanleiding van deze beleidsnota met de overheid zijn gevoerd, hebben geleid tot een aantal uitgangspunten voor het toekomstige scheepvaartbeleid. Kernpunten zijn hierbij: flexibilisering van de wettelijke bemanningsregels, veiligheidsregelgeving die niet uitstijgt



boven het internationale niveau en een fiscale behandeling die in lijn ligt met onze voornaamste maritieme concurrenten.

De Nederlandse reders worden in hun beleidswensen gesteund door de recent verschenen resultaten van een onderzoek naar de economische positie van de Nederlandse maritieme sector. In dit onderzoek, dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd uitgevoerd door de Belgische hoogleraar C. Peeters en zijn Delftse collega N. Wijnolst, is aangetoond dat bij ongewijzigd overheidsbeleid er over enige tijd nauwelijks meer een schip onder Nederlandse vlag zal varen.

In het jaarverslag van de KVNR worden de algemene marktontwikkelingen en de visie van de Nederlandse reders met betrekking tot het nieuw te voeren beleid nader uiteengezet.

OVERSLAG

*Verslag van de OR/OV-
vergaderingen van 30 en 31
maart 1994*

Aanwezig waren:

Groep A

*Henne Hennis
Dolf Mittelmeijer
Nico van der Palen
Willem Pols
Chris Slieker
Jan Verheul*

Groep B

Hans Orië

Groep C

Jan van Overbeek

Overleg werd gevoerd met Joop Elias (DF) en Rob Wijmer (DFA). Commissaris T.P.J.M. Stoltz woonde de overlegvergadering bij. Jeanne Dumoulin verzorgde de notulering van de overlegvergadering.

Agendapunten waren naast de vaste punten (mededelingen bestuurder, HSEQ en STBV-organisatie) onder andere Jaarverslag Bedrijfsgezondheidsdienst 1993, wijzigingen OR-reglement, STBV-resultaten 1993. Het quorum was aanwezig.

Mededelingen bestuurder

Op 15 maart is de Hadra gedoopt door mevrouw Kok. Het was een uitgebreide happening, waar ook de bemanning bij betrokken werd. Iedereen (waaronder eigenaar, SIETCO, Shell Japan) had alleen maar positieve reacties. Tijdens het daaropvolgende bezoek van Joop Elias aan Indonesië zijn er gesprekken met diverse partijen geweest, zoals met Shell Jakarta en KPI.

Shell Jakarta:

Er wordt gestart met een cursus Engels te Barombong. Er wordt gewerkt met een door ons samengestelde lijst van woorden die betrekking hebben op de scheepvaart. Elke dag is er conversatie in het Engels en leren de cursisten tien

nieuwe woorden.

Het personeel civiele dienst (dus ook stewards) zal eveneens te Barombong worden opgeleid, onder andere in vakkennis en hygiëne. Met DGSM is overleg geweest, waarom daarna de HeCa's en 2nd Cooks alsnog naar een cursus moeten. DGSM is bereid het Indonesische koksdiploma te erkennen. Vanaf 1 april zal Cees van Schuppen als vlootinspecteur (voor civiele dienst zaken) gaan meevaren.

De allotments van onze Indonesische medewerkers liepen via de BSB-bank. Shell Jakarta is echter overgegaan naar een andere bank en dat zal voor ons binnenkort ook gebeuren. Waarschijnlijk wordt dit de Niaga-bank. De procedure zal echter hetzelfde blijven.

KPI:

Er werd gesproken over de problemen rond de Blue Tickets. STBV heeft een CAO met de KPI. Deze wordt echter door de FWZ niet erkend, daar zij het eerste onderhandelingsrecht claimt. In Indonesië is de KPI echter de enige vakbond die Indonesische zeevarenden vertegenwoordigt. Zo ziet de Indonesische overheid dat ook. Het Ministerie van Arbeid zal een brief aan de FWZ/ITF hierover mede ondertekenen, om dit kracht bij te zetten. Er zijn een aantal mogelijkheden om problemen te voorkomen:

- Omvlaggen (van Liberiaanse vlag naar Nederlandse of Island of Man vlag).
- Betalen wat de FWZ/ITF extra vraagt (f 1,2 miljoen).



Op 15 maart jl. werd de Hadra gedoopt door Rita Kok-Roukema, echtgenote van demissionair-Minister van Financiën Wim Kok.

- Verschillende gages op Nederlandse en Liberiaanse vlag schepen.

CAO-onderhandelingen

De FWZ heeft de brief van STBV ontvangen met daarin de voorstellen voor een nieuwe CAO. Zij zijn aan de leden doorgegeven, echter zonder de begeleidende brief, waarin STBV uitlegt waarom zij deze voorstellen doet. Dat is een onzorgvuldige gang van zaken.

Outplacement

Van de walmedewerkers, die in de outplacement-procedure zitten, heeft de eerste een nieuwe baan en maakt daarbij zelfs promotie.

Verkoop Niso

De Niso is op 27 maart jl. voor de sloop verkocht en in Bangladesh aan de nieuwe eigenaren overgedragen, die haar op het strand heeft gezet.

Passages

American Express kon de gemaakte afspraken niet waarmaken. De behandeling van de passages is nu gegund aan Instone Aviations. Over de gemaakte afspraken en de te volgen procedures volgen nog nadere mededelingen.

Rood staan

De laatste tijd komt 'rood staan' bij STBV meer voor dan vroeger. De bestaande regels hiervoor zullen derhalve stringenter worden nageleefd. Het kan gebeuren dat in voorkomende gevallen het bedrag van de maandelijkse delegatie wordt verlaagd.

Naar aanleiding van de notulen van de vorige vergadering waren er de volgende vragen en antwoorden:

Is er een settlement overeen gekomen voor afhandeling van de Sunetta-stranding?

Ja, voor een bedrag van \$ 2,1 miljoen.

Hoe is het gesprek verlopen met de top-ambtenaar betreffende de subsidies voor de H-schepen?

De subsidies zijn vastgesteld en dat kan niet meer worden veranderd. Ook wanneer er eventueel nog geld vrijkomt (van anderen die niet aan de eisen kunnen voldoen) gaat dit niet naar STBV, maar naar de Staat. Men heeft erkend, dat er enige onzorgvuldigheden zijn geweest.

Staat er nu een zwangerschapsbeleid op schrift?

Ja, en dat wordt opgenomen in het Scheepsreglement.

WAR-overschrijdingen zouden het gevolg zijn van verkeerde planning. Is dit altijd wel zo?

Volgens ons in principe wel, maar dit onderwerp wordt echter de eerstvolgende keer tijdens een Management Discussie Groep opgebracht.

STBV-organisatie/ herstructurering

De reorganisatie van de Marine Sector gaat verder volgens plan. Er zijn toch enige vragen naar aanleiding hiervan:

De regels voor het computergebruik aan boord zijn aangescherpt, de overdrachten van gezagvoerders/hwtk's gebeuren in het Engels, budgetteren in Tekna loopt niet meer. Allemaal kleine ongemakken die ergernis aan boord veroorzaken. Is het niet mogelijk om bij de ontwikkeling van nieuwe systemen, meer rekening te houden met het gemak/gebruiksvriendelijkheid voor de schepen en niet alleen te kijken naar het voordeel voor de wal (denk bijvoorbeeld aan één tekstverwerkingsprogramma voor alle schepen en de wal zodat er uniformiteit komt)?

Dit zal worden meegenomen bij de besprekingen hierover. Ook wij zijn voorstander van uniformiteit.

In Londen wordt gesproken over het verdwijnen van IVMS. Hierdoor zouden verschillende rapportages verdwijnen. Hoe gaat dat dan verder?

IVMS kan niet zomaar worden opgeheven; er zal dan iets anders in de plaats moeten komen (onder andere voor rapportage naar de charterers). Dit is een onderdeel waarnaar wordt gekeken bij de invoering van nieuwe uniforme systemen voor de hele vloot.

Er zijn nog steeds lange dienstperioden in enkele rangen. Zijn we niet te ambitieus aan stoom-/gascursussen begonnen, waardoor personeel aan de schepen werd onttrokken, terwijl ze daar hard nodig zijn?

In het vierde kwartaal 1993 zijn er inderdaad lange dienstperioden geweest, maar in het 1e kwartaal van 1994 is dat verbeterd. De belangrijkste oorzaak hiervan was het bemannen van de H-schepen, wat we persé wilden doen. Na verkoop van de twee E-schepen en de Niso zijn we weer wat ruimer in ons jasje komen zitten. Er zijn nu geen overschrijdingen van de dienstperioden meer.

Hoe gaat het beoordelen van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen in de toekomst gebeuren?

Dit blijft bij Leo de Winter, die zijn beoordelingen doorstuurt naar DFP. Daarna wordt er jaarlijks gerantkt door een team bestaan de uit DF, DFP én Leo de Winter (ISO/3).

HSEQ

In 1994 zijn er nog geen LTI's geweest en ook met TRC's staan we nog op nul. Wel zijn er enkele MTC's gemeld. We zijn hiermee dus op de goede weg.

De rapportage naar de schepen betreffende HSEQ is goed. Destijds is gezegd, dat er ook naar de STBV-walorganisatie (en de OR) een rapportage zou blijven plaatsvinden. Die is er echter niet meer. Hoe gaat dat verder?

Er is een rapportage vanuit Londen naar DFM. De OR zal daarvan een kopie krijgen (inmiddels is de rapportage Q1/94 ontvangen).

Wie doet de controle betreffende gezondheid/hygiëne?

Dit gebeurt vanuit Londen, maar zal minder zijn als voorheen. Dat is een van de redenen, waarom Cees van

Schuppen als inspecteur zal gaan meevaren.

In Londen werd verteld, dat onze Z-schepen er minder goed uitzagen dan de Engelse schepen. Wie heeft dat gecontroleerd? Wat is de oorzaak hiervan? Wat wordt er aan gedaan?

De eigenaar van de schepen heeft een controle uitgevoerd (zij mogen dat doen volgens de charter-overeenkomst). Inderdaad werd geconstateerd dat het cosmetisch aanzicht van onze Z-schepen slechter is dan van de Engelse zusterschepen. Een oorzaak is niet aangegeven. Er is nu een cosmetische ploeg aan boord.

Hoe verloopt nu de rapportage over de havenontvangstinstallaties?

De rapportage is naar STBV. Via DGSM gaat die dan naar de IMO. Het is en blijft een moeilijk proces, maar we moeten blijven rapporteren, zodat de ernst van de situatie zichtbaar blijft.

Jaarverslag Bedrijfsgezondheidsdienst 1993

Dit jaarverslag is door enkele leden van de OR met de bedrijfsarts Rob Louwe besproken.

Wat wordt er gedaan met het advies betreffende de hitte op de Z-schepen?

Voorgesteld was extra ventilatie (draagbare units) aan te brengen en de werktijden (vooral de tijdsduur onder hitte-omstandigheden) tijdelijk aan te passen. Het initiatief hiervoor ligt bij de schepen zelf. Inmiddels zijn er 2 verplaatsbare fannen aan boord geplaatst. Er is onderzoek geweest voor het plaatsen van extra vaste ventilatie, maar de installatie hiervan hangt af van verlenging van de charters. Op de Engelse Z-schepen is dit probleem er niet. De oorzaak van dit verschil is niet bekend (in ieder geval niet de constructie, want die is nagenoeg hetzelfde).

Wordt de medische herhalingscursus maar één maal per jaar gegeven?

Dat was in 1993 zo. Voor 1994 staat er voorlopig één gepland en mogelijk nog een in het najaar. In de toekomst wordt het aantal aangepast aan de behoefte.

Er wordt naar gestreefd, dat vlootmedewerkers na een lange vliegreis eerst een rustperiode hebben (al of niet in een hotel) voordat ze aan boord worden geplaatst. In het dienstreglement (artikel H.3) staat, dat zulks op verzoek van betrokkene gebeurt. Kost hem dat dan een verlofdag?

Als men een medewerker op diens verzoek een dag eerder in een hotel plaatst, dan kost hem dat een dag verlof. Maar zo dient het dienstreglement niet te worden uitgelegd. We komen daar nog op terug.

Wijzigingen OR-reglement

Daar er nu tweederde van het aantal OR-leden aanwezig is, kunnen de

voorgestelde wijzigingen van het reglement worden behandeld en al of niet worden goedgekeurd. Na de goedkeuring door de ondernemingsraad zal het gewijzigde reglement ter goedkeuring aan de bestuurder worden voorgelegd. Na eventueel verleende instemming, gaat het reglement ter controle naar de Bedrijfsvereniging, waarna het kan worden uitgegeven.

De bestuurder doet een beroep op de OR om het quorum te verlagen naar 5, zodat we niet regelmatig worden geconfronteerd met het houden van werkvergaderingen. Ook Rob Wijmer zet nog eens uiteen, dat het een goede zaak is om veel leden te hebben met een laag quorum. De OR is geen 'parlement' waar veel keiharde besluiten worden genomen. Overleggen is belangrijker (naast bijvoorbeeld de discussiegroepen in Bunnik en Renesse).

STBV-resultaten 1993

De meeste vragen die hierover werden gesteld gingen over verschillen tussen budget en actual bij 'trading-income' en 'operating costs'. De belangrijkste oorzaak hiervan was het in bedrijf nemen van de nieuwe H-schepen. Aan de ene kant leverde dat meer verdiensten op, maar aan de andere kant ook meer kosten.

Het grote verschil in 'operating profit' kwam door het terughalen van gereserveerde dokgelden. Wij zijn in de toekomst niet meer verantwoordelijk voor dokkingen, zodat we er ook niets meer voor hoeven te reserveren. De door de schepen beheerste kosten zijn ook in het 4e kwartaal binnen budget gebleven en dat is een goede zaak.

Uit de rondvraag kwam naar voren:

Uit de achterban is gevraagd of het niet mogelijk zou kunnen worden, dat oudere kinderen van vlootmedewerkers gedurende bijvoorbeeld vakantieperioden mogen meevaren. Zeker in het kader van werving ook wel interessant.

Rob Wijmer zal de juridische kant hiervan uitzoeken. Daarna komen we er op terug.

Hoe is de communicatie verlopen destijds bij de ontruiming van de Shelltrans?

Het bleek namelijk dat het 'thuisfront' van niets wist. STBV is door SIS op de hoogte gebracht. Om onnodige onrust te voorkomen is geen verdere actie ondernomen. Er is was immers met de opvarenden van de Shelltrans niets aan de hand.

Als eventueel besloten wordt voor omvlagging naar Island of Man, waarom kunnen er dan geen Nederlandse officieren aan boord blijven?

Het Island of Man register is een zogenaamd tweede register en wordt beschouwd als Brits. Een Britse bemanning is dus logisch.

Waarom is STBV zo zwáár (mening in UK)?

Dat valt wel mee; de Island of Man organisatie heeft 50% meer personeel dan de STBV-wal organisatie.

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
MO 1 - Maritiem officier 1
MO 2 - Maritiem officier 2
MO 3 - Maritiem officier 3
MO 4 - Maritiem officier 4
Roff. - Radio officier
Wass. - Wachtassistent
ST - Scheepstechnicus
SST - Senior Scheepstechnicus
ASV - Algemeen scheepsvakman
Hovo - Hoofd voeding
ASPI - Aspirant scheepstechnicus

Stag. HO - Stagiare HBO
Stag. MO - Stagiare MBO
Ind. - Indonesian
IJD - Ind. junior deckofficer
IDE - Ind. junior engineer
IRO - Ind. radio officer
Off 2 - Ind. 2e stuurman
Off 3 - Ind. 3e stuurman
Eng 3 - Ind. 3e werktuigkundige
Eng 4 - 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

situatie aan boord 30.05.1994

ms 'Bebatik'

MO3: A. Hummel

ms 'Belanak'

MO3: D.J. Osinga

ms 'Bilis'

MO3: P.B. van Leunen

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J. Verheul
1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: F. Bakker
MO1: H.T.J. Meijer
MO2: H.J.A. Stoop, T. Troost
MO3: H.J.K. de Boer, P. van den Brink, P.A. Zwolle
MO4: A.A. Mooij
ST: B. Corputty, R.J. Dekker
Hovo: A.P. Maat
StagHO: O.E. Bijstra
StagMO: M.C.T. Ravesteijn
CPO: Jamil Erang
PO: Rudolph H.J. Lapien
G1S: Sutjipto, Madjen Nawil
G2S: Burhan, Agus Naftali
ASTD: Harjono
2NDC: Bin Ngaripandi

ms 'Entalina'

Gezagv.: W. Beekman
1e Stm.: R. van der Voort
Hwtk.: N.C. van der Vecht
2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
MO4: R. Smalbroek
StagMO: M.A. Brunet de Rochebrune, R.W. Verhulst, R.J. de Vries
IJE: J.D.M. Paath
Off2: J.L. Takaria
Off3: H.S. Wibowo, Sabar Manahan
Eng3: J. Edward
Eng4: A.S. Lasimoen
CPO: Tawakid
PO: O. Achmad, Buntaran
G1S: Ashari B. Abdullah, Sanusi, Henky Hendrik H.
G2S: Achmad Mujab, Zainul Arifin, Agus Salim
ASTD: Achmad Mutohar
JSTW: Syafii
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Halim

ms 'Erodona'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
1e Stm.: F.J. Kronenberg
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
MO4: W. van der Laan
Off2: Sugino, B.H. Purwanto
Off3: J. Surjana
Eng3: M. Pangaribuan
Eng4: C. Ganur
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Nuron Djuhana, Abdul Haji S.
G1S: Bambang Prasetyo, Ade Taryat, Julius Thomas, Hery

Kaharu

G2S: Pukasan Bin Jumadin,
 Muslimin, Agus Sutopo
ASTD: Asmori Bin Moi
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Bambang Suyanto
2NDC: Suharto Bin Jasmin

ms 'Finima'

MO3: E. Huisman

ms 'Hadra'

Gezagv.: G.J. Knol
1e Stm.: J. van Rooijen
Hwtk.: L.F. Kruyt
MO3: A.V. de Groot, J.J.A.A. Goris, J.W. Voortman, W.J. Krijnsen
MO4: K.J. Smit
SST: B.A. Amstelveen
ST: K. van der Sluis
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Suhardi
G1S: Mohamad Nasir, Bin Satimin
G2S: Atim B. Pereman, Moch. Bachri, Abdul Karim, Slamet
ASTD: A.B. Moniri
CICA: Irsal
2NDC: Djunaedi Arsim

ms 'Halia'

Gezagv.: H.J. de Vries
1e Stm.: B. Crum
Hwtk.: G.J. van Eyk
MO2: P. Brandinga
MO3: S.F.J. Gerrits, D.J. Schutte
MO4: C. Noordhoek, M. Ligtenberg
ST: A. van der Windt, H.S. Elia
StagMO: J.H. Bruil
StagHO: A.C. Mulder, S.A. Agema
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Tahalea Joazab
G1S: Didi Hairuddin, Bin Nasik
G2S: Solih Muluana, Moहार Bin Marzuki, Mohamad Hosen Maruki, Mohamad Mursid, M.L. Radjah
ASTD: Salim
CICA: M.R. Rantung
2NDC: Agus Harun

ms 'Hastula'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
1e Stm.: H. Hennis
Hwtk.: J.J.J. Ludekuse
MO2: J.X.J. Klaaysen, A. Eijgenraam
MO3: P. Frederiks
MO4: L.M. Anento Glim, J.F. Schraa, E.W. de Jong
ST: R. Mammen, P.P. van der Pol
StagMO: J. Gelders, F. Eggens
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: M. Ali Tanete, M.J. Sitepu
G2S: Solikin, Amri Bin Muyoono,
 Ojan Darmawan, Hasri Kasim

ASTD: Mostafa Bin Monai

CICA: Tjasmito
2NDC: Eli Ahmad

ms 'Hastrum'

ST: R.F. Huysers

ms 'Sericata'

Gezagv.: F. Kuyt
1e Stm.: H.J. Otte
Hwtk.: J. Smid
MO2: S. van der Zee
MO3: A. Beverwijk, P.H. Bos
MO4: L.H. van Dijk
StagHO: T. Collignon, F. Jager, M.A. Reynhoudt
ST: E. Kuitems
SST: Q.A.P. de Wit
Hovo: C.A. Breederland
Off2: M.T. Laisa
CPO: Sugiman
PO: Supartoyo
G1S: Suari, Aki Bin Samiri, Abdul Rasyid
G2S: Adenan, Morsid, Suhanda, Ridwan Moh.
ASTD: Chairuddin
2NDC: Mohammed Raji

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: W.J. Netelenbos
Wnd. Hwtk.: H.J. Lammertink
3e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen
MO2: W.P. Kolijn
MO3: J.P. Geuze, E. Boertje, P.A.M. van Schriek, M.M. Stuyts
MO4: M.S. van Slogteren
StagHO: M.D. van Putten
CPO: Moh Sjamsudin
PO: Kamal Adyaprana
G1S: O. Sukkur, M. Bin Muridi, Umar, Mohamad Mahfud
G2S: Slamet Thohir, Imu Bin Satimin
ASTD: Umar Bin Salian
CICA: Oman Rochman
2NDC: Aksan Busri

ms 'Sidelia'

Gezagv.: L.A. Veer
1e Stm.: A. Breevaart
2e Stm.: M.C. Swart
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
MO3: A.C. Droppers, G.J. Eising
MO4: W.D. van Amersfoort
StagMO: H.R.W. van Kempen
CPO: Naim Bin Dulasik
PO: Sudjadi Rahardjo, Syaful Anwar
G1S: Sur'an Gozali, Lalal Suparno, Munir
G2S: Nandang Ansori, Achmad Taufik, Mar'i, O. Nahhu
ASTD: W. Tjuandy
JSCJ: Mulyono
2NDC: Musali
CICA: Syahrudin Ujang

ms 'Solaris'

Gezagv.: R. Agema
1e Stm.: J.S. de Vos
Hwtk.: D. Westdorp
MO2: P.C.J. Toemen, P.G. Harts
MO3: B.M. Toemen-Visser
MO4: R.R.A. Schuring
StagHO: E.J. Koenz, T. Stammes
ST: E.H. Vissia, D. van Eenige
Hovo: J.G. Volleberg
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Eddy Subardi
G1S: Mat Nawi Bin Monai, Husni Thamrin
G2S: Sudarmono, Faisal Muchtar, Bachrol Bin Supayah, Mansur, Misdi Bin Juki
ASTD: Tubagus Moh Isa
2NDC: P. Bin Abdul Rokib

ms 'Spectrum'

Gezagv.: A. Vlaar
Hwtk.: C. Hemmer
MO1: C.A.M. Rovers, J.H.A. Schulten
MO2: P. Reinsma
MO3: P.B. de Waal, F. van den Berg
StagHO: J.J.E. Blaak, M. Broekhuizen, H. Schuurman
SST: F.J. Trijselaar
ST: H. de Vries
CPO: Mat Tohir
PO: Toteng Waryo
G1S: Dukak, Djaelani
G2S: Abdul Hadi, Abdur Rohim
ASTD: M. Ripin
CICA: B.M. Adjisman
2NDC: Dadang Ruslan

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: G.W. Geesink
Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
MO1: H.A. Kamsteeg
MO2: N.G. Butter
MO3: C.W.G. Boer, H. de Bruin
MO4: M.G. Boll, J.W. van Duyn
ST: R. van Buuren, M.A.J. Veen
StagHO: H. Visser, H.C.M. van Kessel, C.I. Muijlwijk
CPO: Monafi
PO: Wawan Hermawan
G1S: Masji, Bin Maruki
G2S: Sahid, A.J. Kohar, Busri Bin Mattasan, Mustopa, Taufic Muchtar
ASTD: Safei Bin Hadarun
CICA: Sujai
2NDC: Sahri Bin Sa'i

ms 'Stellata'

Gezagv.: S.S. Abma
1e Stm.: K. Cramer
Hwtk.: E. Aanen
MO2: J.C. Geuze
MO3: E.J. Driehuisen, G.J. Feringa, J.J. Schaap
MO4: R.W. Visser
StagHO: B.W.L. van der Mee, F.C. Bos
StagMO: P.R. van Maaren

ST: L.R. Stevens
 SST: J.P.W. Dallmeijer
 Hovo: H.W.J. van Haarst
 CPO: Zulani Adjeri
 PO: J. Ben Pattilima
 G1S: Mohamad Tupu, Moch. Ali
 G2S: Moch. Ismail, Tarjudin
 ASTD: Budiman
 2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Sunetta'

Gezagn.: G.L.A. Martens
 1e Stm.: J. Kistemaker
 Wnd. 2e Stm.: D.F.A. Maljers
 3e Stm.: A. Jawook
 Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
 2e Wtk.: B.K. Frans
 3e Wtk.: P.J. Farla
 Eng4: Dan Muharto
 IJE: Suwarman, Johny Uruilal, Masinambow
 CPO: Abdul Rasjid
 PO: Hasoloan Siregar, Achmad Marpudin
 G1S: Rukning B. Abuhusen, Henky B. Pangaila, Syamsul Bachri, Kasim Bin Mohamad
 G2S: E. Sukirman, Sulaiman, Subaki Bin Imran
 ASTD: Abu Umar
 JSCJ: Santoso Bin Sanusi
 CICA: Dominique Mustamu
 2NDC: Umar Bin Maun

ms 'Zafra'

Gezagn.: A.J. Both
 1e Stm.: J.A. Koenraad
 Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen
 MO2: P.C. Hollander, P. Kees
 MO3: H.A. van der Koppel
 MO4: H.T.M. Nieuwmeijer
 SST: J.W.P. Grommen
 ST: R.E. Curial
 IRO: H.J. Santosa
 CPO: Mahmud
 PO: Andrias An Data
 G1S: Kuswara, M. Hosen
 G2S: Mohamad Amin, Safei Bin Marsan, Muniin, Rafdianto, Ardani
 ASTD: Tiwar
 CICA: M. Sardi
 2NDC: O. Djafri

ms 'Zaria'

Gezagn.: F. de Vries
 Hwtk.: L.W. Jorissen
 MO1: H. Oudenes
 MO2: M.A. Mansens
 MO3: S.W. van den Brink, R. van Aalderen
 ST: G.H. de Visser, E.R. van Engel
 StagHO: R.J. Boers, E. Kooren

In Memoriam

Op 17 februari 1994 is op 86 jarige leeftijd overleden de heer **G. van Tongeren**, oud-walemployee. De heer Van Tongeren verliet de dienst der Maatschappij in 1961 na 26 dienstjaren.

Op 2 mei 1994 is op 54 jarige leeftijd overleden de heer **P.R. van Kranen**, oud-marine superintendant. De heer Van Kranen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1985 na 31 dienstjaren.

IRO: Mujib
 CPO: Bingen
 PO: Hinsia Manurung
 G1S: Sumian, Notje Mirah
 G2S: Satiman, Sudarkin
 ASTD: Abdul Rodjak
 CICA: Sugito Mitra S.
 2NDC: Inuh Bin Tamin

Onze vlootjubilaren



G. Buma
 Gezagoeder
 35 jaar op 30.07.94



C.J. Clarisse
 Gezagoeder
 35 jaar op 03.08.94



N.C. van der Vecht
 Hoofdwerktuigkundige
 35 jaar op 15.08.94



J. Broekmeijer
 Gezagoeder
 35 jaar op 25.08.94



R.J. Bosman
 2e Werktuigkundige
 30 jaar op 16.08.94



W. Beekman
 Gezagoeder
 30 jaar op 21.08.94



W.J. Netelenbos
 1e Stuurman
 25 jaar op 23.07.94



J.H. Winands
 Scheepstechnicus
 25 jaar op 24.07.94



R.P. Regout
 1e Stuurman
 25 jaar op 13.08.94



G.J.C. van Eeten
 1e Stuurman
 25 jaar op 21.08.94

Gehuwd

02.05.94 - Scheepstechnicus
 A.A.O. Schenk met mevrouw
 H.J.H. Willebrand

Geboren

Jessica Henriëtte (04.03.94),
 dochter van MO1 H.A. Kamsteeg
 en mevrouw G.A. Kamsteeg-
 Holwerda
 Michiel (20.04.94), zoon van MO2
 A.J. Haasnoot en mevrouw E.
 Haasnoot-Wardenier
 Jitse (31.03.94), zoon van MO4 J.
 Klomp en mevrouw E.J. Klomp-
 Brummel

Nieuw in dienst



M.A. Mansens
 MO2



R. Smallenbroek
 MO4



M.G. Boll
 MO4

Over naar groep buiten Nederland

Gezagn. F. Makkee (SISL)

Uit dienst getreden

MO3: W. Pleyzier
 MO3: M. van Vlierden

WALPERSONALIA

Uit dienst getreden

A. de Boer (DFM/23)
 E. de Clercq (DFF/1)
 M. Plas (DFF/2)

Drie maanden Zuidchinese Zee.



Twée maanden Zandvoort aan Zee.



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

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

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

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

Opleiding: _____

Leeftijd: _____

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

KOM BIJ SHELL TANKERS WERKEN ALS JE VAN VRIJE TIJD HOUDT 