

SCHEEP



TEENIKA

26e jaargang
nummer 7
maart
1987



SCHIP EN KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zesentwintigste jaargang nr. 7
maart 1987

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-4071826

'Schip en 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 en 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
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

IN DIT NUMMER

Ideeënbus	3
O.R.-verslag	4
Varen op een chemicaliëntanker	7
Schoon Schip	10
Hoe het verder ging met Co Maljers	12

Herbenoemingen in Raad van Bestuur Pensioenfondsen

Shell Petroleum NV heeft Ir. H. de Ruiter en Dr. R. Bouwman herbenoemd tot leden van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfondsen. Beiden traden per 1 januari volgens de statuten van het pensioenfondsen af.

De heer De Ruiter is lid A en werd tevens herbenoemd tot voorzitter. Zijn herbenoeming houdt ook de herbenoeming tot lid en voorzitter van het College van Gedelegeerden in. De heer Bouwman is lid B in de Raad van Bestuur.

Choufoer met pensioen, Jennings nieuwe Groepsdirecteur

Groepsdirecteur Ir. J. Choufoer zal in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd per 30 juni aftreden als Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij. Dat hebben de Raad van Commissarissen en de Directie van de Vennootschap op 12 februari bekend gemaakt.

De heer Choufoer werd in 1979 tot directeur van de Vennootschap benoemd. Hij zal ook aftreden als lid van de Raden van Beheer van de dienstverlenende maatschappijen. Het aantal directeuren van de Vennootschap wordt hiermee teruggebracht van vier naar drie. Tijdens de in mei te houden algemene vergadering van aandeelhouders wordt voorgesteld de heer Choufoer te benoemen tot Commissaris.

De 'Board of Directors' van The 'Shell' Transport and Trading Company p.l.c. zal tijdens de Jaarlijkse Algemene Vergadering voorstellen de heer J. S. Jennings, thans Coördinator Exploration and Production, per 1 juli te verkiezen tot 'Director'. De 'Board' is voornemens — onder voorbehoud van de verkiezing — de heer Jennings te benoemen tot 'Managing Director' van The Shell Petroleum Company Limited en tot lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum N.V., waardoor hij ook per 1 juli Groepsdirecteur wordt.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2459	24.12.1986	Uniforme barprijzen per 1.12.86
2460	24.12.1986	Nieuwjaarswens directie (PCOR)
2461	30.12.1986	Overname Decca-ontvangers (PCOR)
2462	30.12.1986	Vacatures (PCOR)
2463	31.12.1986	Koersen (PCOR)
2464	07.01.1987	Ongevallenrapportage (PCOR)
2465	09.01.1987	BERKO
2466	13.01.1987	Premiepercentages sociale verzekeringen
2467	16.01.1987	DFM-aanpassing per 15.1.87
2468	21.01.1987	Oorlogstoelag-regeling (PCOR)
2469	30.01.1987	Extra OR-vergadering (PCOR)
2470	30.01.1987	Koersen (PCOR)

Eurocard

Onlangs kwamen Shell Nederland en Eurocard overeen de al bestaande korting op de contributie voor een credietkaart van Eurocard-Nederland voor Shell-medewerkers drastisch te vergroten: van 50 naar 85 procent op de gangbare jaarcontributie. Voor nieuwe kaarthouders zal de jaarlijkse contributie f 13,50 gaan bedragen; voorheen was dat f 45,—. Shell-employé's die al in het bezit zijn van een Eurocard zullen voordeel verkrijgen bij verlenging van hun lidmaatschap. Werknemers die hun Eurocard hebben verkregen buiten het Shell-arrangement om kunnen per verlengingsdatum geruisloos overgaan en hun kaart via Shell krijgen.

Hiervoor moeten zij ruim tevoren een aanvraagformulier invullen met vermelding van hun kaartnummer. Bij twijfel over de herkomst van de kaart, altijd een aanvraagformulier op deze wijze invullen zodat Eurocard het kan uitzoeken. Vlootmedewerkers die nog geen Eurocard hebben kunnen een aanmeldingsformulier verkrijgen bij DFP/115.

Even gauw een plaatje . . . De O.R. van Shell Tankers B.V. bijeen tijdens de jaarlijkse retraite te Bergen, NH — februari 1987.



Ideeënbus: wederom weinig inzendingen

De voorlaatste vergadering van de Ideeënbus-commissie vond plaats op 21 november 1985 en sindsdien duurde het weer geruime tijd voordat een aantal ideeën werd ontvangen. Het is vervelend om te vermelden, maar de ideeënbus leeft niet erg onder ons personeel! Even vervelend om te memoreren is dat, op één uitzondering na, de uitwerking van de ideeën onvoldoende wordt onderbouwd. Erg belangrijk is om mogelijke besparingen zowel in uren als in geld uit te drukken. Fleet-management is gaarne bereid om aanvullende informatie te verstrekken indien daarom wordt gevraagd. Inmiddels heeft op 9 januari 1987 de 45e vergadering van de Ideeënbus-commissie plaatsgevonden. Aan onderstaande personeelsleden werd voor hun idee een beloning dan wel een aanmoedigingspremie toegekend.

Het idee van 4e werktuigkundige L. v.d. Woerd ontstond aan boord van de 'Saltos' en betreft de mogelijkheid om de afgestane warmte van de zoetwater gekoelde hulpmotoren te gebruiken voor warmwater-voorziening. De Commissie achtte dit een uitstekend voorstel, het is origineel, getuigt van inventiviteit en was prima uitgewerkt. De terugverdientijd(en) zou, gebaseerd op onze gegevens (er waren twee voorstellen), liggen op ± 290 en 391 dagen. Shell Tankers is niet tot uitvoering overgegaan omdat ten tijde van de ontvangst van het idee al zekerheid bestond over de beperkte duur van het contract voor de 'Saltos'. Inmiddels is de 'Saltos' verkocht, maar vanwege het prima voorstel kende de Commissie de heer v.d. Woerd een beloning toe van f 200,—.

Het op zich niet nieuwe **idee van ASAW K. Roelvink** kan het best omschreven worden als het 'scharnierend' aanbrengen/maken van de blindflenzen op de manifold-reducers, ter verhoging van de veiligheid en verminderen van materiële schade. De heer Roelvink wees op een inderdaad voorkomend probleem, waarvoor op o.a. de 'L'-klasse schepen met lichtgewicht kunststof-fenzen werd gewerkt. De laatste

zijn echter niet overal toegestaan. Scharnierflenzen beperken het koppelen van bepaalde walladarmen met zgn. 'quick release'-koppelingen en dus de inzetbaarheid. Op de Tung bareboats is een speciaal Davit-kraantje aan boord voor dit soort werkzaamheden. Op de nieuwe 'S'-klasse schepen kan de hydraulische kraan midscheeps worden gebruikt; wel zouden handgrepen kunnen worden toegepast. De Commissie kende voor dit idee een aanmoedigingspremie toe van f 100,—.

betreffend een principe-verandering van het niveau-regelsysteem, wat toepasbaar zou zijn, doch uitbreiding zou vereisen. Beide voorstellen zijn niet nieuw, reeds bij de 'C'-klasse schepen zijn deze aan de orde gekomen en deze hebben geleid tot een tankniveau-aanwijzing in ECR, die nu ook op de laatste serie nieuwbouwschepen is aangebracht. Te zijner tijd zullen deze op de eerste serie 'S'-klasse schepen worden aangebracht. De voorstellen hebben zeker geleid tot een verdergaande discussie in Korea



Het **idee van SGO H. J. Pietersma** betreft twee voorstellen die betrekking hebben op een modificatie van de thermische olietank en bijbehorend meetsysteem op de vijf 'S'-klasse schepen. Voorstel 1, bleek al niet meer mogelijk op de laatste twee schepen en zou aanzienlijke kosten met zich hebben meegebracht. Echter, bij toekomstige nieuwbouw zou dit voorstel kunnen worden uitgevoerd. Voorstel 2

gedurende de nieuwbouw en tegen deze achtergrond kende de Commissie de heer Pietersma aan aanmoedigingspremie toe van f 100,—.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellaris
Stellata
Tagelus

010-4566008

010-4566009

O.R.-VERSLAG

- personeelssituatie
- sociaal beleid 1987
- beheerswijziging 'Tagelus'
- veiligheid
- beleidsplan O.R.

Van 2 t/m 6 februari 1987 was de O.R. voor de jaarlijkse retraite bijeen. Om de kosten zo laag mogelijk te houden was gekozen voor 'De Haaf' in Bergen NH, een eenvoudig maar voor het doel toch zeer geschikt onderkomen. Slechts één O.R. lid kon niet op tijd worden afgelost, verder was de voltallige raad bijeen. En dat gebeurt maar één keer per jaar . . . Er waren tevens enkele nieuwe gezichten: Daan Dankart, Menno Krijvenaar en Hans Orië, ter vervanging van de vakatures ontstaan door de

pensionering of anderszins van resp. Simon Neeleman, Hans van der Ster en Joop Wiglevan. De drie nieuwelingen werden door de collega's en later door de bestuurder alle succes toegewenst. Tijdens de jaarbijeenkomst vonden interne verkiezingen plaats. Bert Zwiërs werd voor de periode van een jaar tot voorzitter gekozen i.p.v. Willem Hoogendijk en Rob ten Hooven werd secretaris van de O.R. i.p.v. Cees Hemmer. Afgesproken is dat laatstgenoemde functie, bij

interne verkiezing, steeds voor de periode van twee maanden zal worden vervuld. Voor de verdeling van de functies in de verschillende O.R.-commissies verwijzen wij u naar het desbetreffende overzicht elders in dit verslag. Onderwerpen die tijdens de retraite aan de orde kwamen waren o.a.: Wet op de Ondernemingsraden, het functioneren van de commissies, beleidsplan O.R., de gevolgen van een kleiner wordende O.R. en de onderhandelingspositie van de O.R. t.o.v. de bestuurder.

Donderdag 5 februari heeft de O.R. onderling vergaderd en op de laatste dag van de bijeenkomst vond, zoals gebruikelijk, een overlegvergadering plaats met de bestuurder. De heer Busker zat de OV-vergadering voor en werd daarbij terzijde gestaan door zijn adviseur, de heer Otten. Na allereerst de nieuwe leden welkom te hebben geheten opende de bestuurder de vergadering met enkele mededelingen. Allereerst het schokkende bericht van een ongeval met dodelijke afloop op de 'Tagelus'. Nadere berichten hieromtrent waren ten tijde van de bijeenkomst nog niet bekend. De inhoud van de beheersovereenkomst met Shell International Marine voor wat betreft de acht 'F'-klasse schepen is opnieuw vastgesteld. Er is nog overleg gaande met Londen over een aantal punten in het contract maar één ding staat vast: STBV moet genoeg nemen met een aanzienlijk lager bedrag aan vergoeding. Door een vèrgaande kostenbeheersing moet worden getracht de administratiekosten verder omlaag te brengen ten einde de verliezen zo laag mogelijk te houden.

Vervolgens een positief bericht. Het derde Tung charterschip, de 'Sidelia', komt definitief onder de vlag van STBV. Het schip heeft ongeveer een jaar in Japan voor de wal gelegen in verband met een financieel dispuut tussen de werf en de eigenaar. De moeilijkheden zijn thans opgelost. Het deed de bestuurder genoeg te kunnen mededelen dat bij een aanpassing van de vaste barprijzen enkele artikelen in prijs konden worden verlaagd. De oorzaak ligt o.a. in de lagere koers van de dollar en het voordeel van enige aankopen in een relatief goedkope haven (Rotterdam). O.R.-voorzitter Bert Zwiërs toonde zich

verheugd met de lagere barprijzen en merkte op dat ook een goed barbeleid aan boord ongetwijfeld tot de verlaging heeft bijgedragen.

Daarna deelde Bert Zwiërs de bestuurder officieel de uitslag van de verkiezingen mede. Busker feliciteerde de raad met de uitslag. 'Maar', zo liet hij er direct op volgen, 'U allen zult het niet gemakkelijk krijgen. Het jaar 1987 wordt het jaar van de waarheid voor STBV. We zullen al onze inventiviteit moeten aanwenden om het hoofd boven water te houden. Maar we moeten natuurlijk niet onderschatten wat er in de afgelopen periode al is gebeurd'. De bestuurder was de vorige voorzitter, Willem Hoogendijk, en secretaris, Cees Hemmer, zeer erkentelijk voor met name de openheid waarin de contacten plaatsvonden. 'Hartelijk dank en veel succes in de verdere carrière'.

Personeelssituatie

Voor dit agendapunt gaf de bestuurder het woord aan hoofd Personeel Peter Otten. Hij begon met het geven van de personeelsbezetting bij STBV per 31.12.1986. Deze zag er als volgt uit: 343 Nederlandse officieren 245 Nederlandse scheepsgezellen 150 Indonesische scheepsgezellen 70 walmedewerkers. Eerstdaags zal de 100^e overplaatsing naar Pernis plaatsvinden. 47 scheepsgezellen (waaronder 20 CD-personeel) zullen in de gelegenheid worden gesteld om de maatschappij met vervroegd pensioen te verlaten. Dit betreft mensen die o.a. minder dan tien jaar van hun werkelijke pensioendatum verwijderd zijn en minstens vijftien pensioenjaren hebben. De daarvoor in aanmerking komende scheepsgezellen zullen binnenkort per brief hierover worden

geïnformeerd. Ook zullen zij – eventueel met levenspartner – op kantoor nader omtrent de mogelijkheid van deze vervroegde pensionering worden ingelicht. Begin maart zal een begin worden gemaakt met het plaatsen van Indonesische junior-officieren aan boord van de 'F'-klasse schepen. Het ligt in de bedoeling de eerste drie groepjes van vijf man (inclusief de radio-officier) op de 'Ficus', 'Felipes' en 'Fossarina' te plaatsen. De volgorde is afhankelijk van het vaarpatroon van de schepen. Voor de overige 'F'-schepen zijn de Indonesische junior-officieren nog niet geselecteerd.

Sociaal beleid 1987

De O.R. heeft van de maatschappij een notitie ontvangen waarin het sociaal beleid voor 1987 uiteengezet wordt: de doelstellingen voor 1987, de bijdrage hierin van de personeelsafdeling, enzovoort. Het gehele sociale beleid staat in het kader van het voortbestaan van STBV en de centrale rol die de werknemers hierbij innemen. Een radicale reductie van het kostenniveau, o.a. door structurele veranderingen in en verlaging van het arbeidsvoorwaardenpakket; een verdere verbetering van de bedrijfsvoering waardoor met minder mensen kan worden volstaan maar tevens een streven naar het zoveel mogelijk behouden van de werkgelegenheid. De raad had nog enkele aanvullende vragen maar kon zich in grote lijnen met het door de maatschappij te voeren overlevingsbeleid verenigen. Enige belangrijke punten zijn ook terug te vinden in het opgestelde O.R.-beleidsplan waarover straks meer.

Beheerswijziging 'Tagelus'

Het charter voor de 'Tagelus' is opgezegd; in principe komt het er op neer dat STBV

het schip kwijt is. Verkoop voor sloop is een voor de hand liggende oplossing. Er is een andere, op zich ingrijpende, maar toch minder radicale oplossing: het schip onder buitenlandse vlag brengen en een geheel buitenlandse bemanning aan boord plaatsen. Berekeningen hebben uitgewezen dat het schip onder de genoemde omstandigheden – wijziging nationaliteit bemanning en vlag – wel rendabel kan worden geëxploiteerd en een positieve bijdrage kan leveren aan de verlies- en winstrekening van STBV. De bestuurder vroeg de raad advies om de bovengenoemde maatregelen te mogen nemen.

De O.R. had het daar niet gemakkelijk mee en er is diepgaand met elkaar gesproken voordat men – na stemming – een positief advies kon uitbrengen. 'In het vertrouwen dat de voorgestelde bemanningswisseling geen ingang zal vinden op de overige STBV-schepen en niet tot gedwongen ontslagen zal leiden brengt de ondernemingsraad een positief advies uit op de door de maatschappij voorgestelde maatregelen'. Bij de stemming die aan het uitbrengen van het advies vooraf ging onthielden vier leden van de O.R. zich van stemming, de overigen stemden positief.

Veiligheid

Het jaar 1986 is positief verlopen voor wat betreft de veiligheid bij STBV. De bestuurder toonde zich bijzonder tevreden met de bereikte resultaten. Ten opzichte van het voorafgaande jaar daalde in 1986 het aantal OMA's van 9 naar 7 en de hoeveelheid OZA's zakte zelfs van 30 naar 12. 'Het wordt nu steeds moeilijker om de cijfers nog verder omlaag te brengen', aldus Busker. In het kort gaf hij een overzicht van het veiligheidsbeleid voor 1987. De wijze van rapporteren gaat er wat anders uitzien (zie 'Schip en Ka' van februari jl.). De zg. mini-audits zullen doorgaan. Hierbij zal in het bijzonder worden gelet op de zaken die we routinematig fout doen. Ook zal er meer aandacht worden besteed aan de veilige werkwijze van onderaannemers, de rapportage van de 'bijna-ongevallen' zal worden gestimuleerd, kortom ook dit jaar zal de veiligheid bij STBV weer grote aandacht krijgen.

Beleidsplan O.R.

De O.R. heeft een krachtig beleidsplan voor de resterende zittingsperiode opgesteld. Het plan bestaat uit tien punten en met name de leden van de verschillende O.R.-commissies zullen zich intensief met de onderwerpen gaan bezighouden en zullen trachten een positieve bijdrage te leveren in de verwezenlijking ervan. Dit zal uiteraard gebeuren in nauw overleg met de bestuurder.

Personeelsbeleid in de krimpende organisatie

Aktie O.R.: Verkrijgen van een duidelijk beleidsplan inzake een kleiner wordende organisatie.

Arbeidsvoorwaarden

Kritisch en zorgvuldig overleg met de maatschappij betreffende bepaalde secundaire arbeidsvoorwaarden.

(Primaire arbeidsvoorwaarden worden overeengekomen tussen de maatschappij en de vakbonden.)

Begeleiding pensionering

Informatie verkrijgen bij de maatschappij met betrekking tot reeds ingegane en nog te realiseren vervroegde pensioneringen. Problematiek van laagstbetaalden. Komt men bij vervroegd pensioen op een leefbaar niveau?

Informatie

De vrije uitwisseling van informatie, op formele en informele wijze, tussen O.R.-leden en overige medewerkers binnen de maatschappij.

Contacten met de Nederlandse politiek

Het onder de aandacht brengen bij politici van de bezorgdheid van de werknemers in de Nederlandse zeevaart omtrent hun werkgelegenheid.

Rationalisatie

Het van zo nabij mogelijk volgen van projecten en onderzoeken op het gebied van rationalisatie en moderne bedrijfsvoering.

Plaats COO in de toekomst

Aandacht voor plaatsingsmogelijkheden in de toekomst van de conventioneel opgeleide officieren.

Werkoverleg

Het volgen van de ontwikkelingen van het werkoverleg aan boord.

Veiligheid

Continuering van en actief meewerken aan het huidige veiligheidsbeleid met speciale aandacht voor het onderzoek naar 'near misses'.

Motivatie O.R.-leden

Het zo veel mogelijk stimuleren en motiveren van kandidaat O.R.-leden en promotie voeren in verband met de O.R.-verkiezingen voor 1988.

De eerste reactie van de bestuurder op het bovengenoemde plan: 'Dit O.R.-beleidsplan zou het beleidsplan van STBV kunnen zijn'. Ongetwijfeld zal de O.R. u in de komende tijd op de hoogte houden over de stand van zaken inzake dit plan. Tot slot van de vergadering las O.R.-voorzitter Bert Zwijs een verklaring voor aan de bestuurder: 'De raad heeft veel waardering voor de inspanningen en de wijze waarop het management van STBV probeert de werkgelegenheid te behouden en tracht om alternatieve bedrijfsactiviteiten te ontwikkelen'. Busker was zichtbaar blij met deze woorden en het feit dat de O.R. achter hem staat in deze voor STBV zo woelige tijden.

O.R.-ALLERLEI

- *Er zal door het MARIN (een instituut waarin overheid en reders participeren) een bedrijfs-efficiency onderzoek worden ingesteld aan boord van Nederlandse koopvaardij-schepen. Voor een aantal proefschepen van Nederlandse rederijen – waaronder één van STBV – wordt tijdelijk dispensatie gegeven om met minder mensen te varen. Deskundigen maken een reis mee. Daarna wordt de dispensatie ingetrokken en vindt een evaluatie van de uitkomsten plaats. Behalve het bovengenoemde onderzoek loopt momenteel ook een eigen bedrijfskundig onderzoek (d.w.z. een werkaanbodanalyse-onderzoek volgens de zgn. Plant Manning Technique) dat met behulp van een deskundige van Shell Pernis wordt verricht.*
- *De 15%-problematiek – waarover al eerder is geschreven – van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen is door de Commissie Pensioen Aangelegenheden op de rechtmatigheid beoordeeld. Deze Commissie en aansluitend de gehele raad, is van oordeel dat de maatschappij niet onrechtmatig heeft gehandeld. Mogelijkheden voor verbeteringen zijn in de huidige situatie volgens de maatschappij niet realiseerbaar. De O.R. heeft begrip voor dit standpunt. In samenspraak met de raad zal STBV een publicatie hierover doen uitgaan aan het betrokken personeel.*
- *Voor het eerst werd er tijdens een O.R.-bijeenkomst niet gerookt. Langs 'democratische weg' werd besloten dat de rokers uitsluitend buiten de vergadering het vuur in sigaret, sigaar of pijp mochten steken.*
- *De raad sprak zich unaniem uit tot het continueren van de publicatie van het O.R.-verslag in 'Schip en Ka'. Een intern onderzoekje heeft uitgewezen dat deze wijze van verslaggeving de voorkeur geniet boven het uitgeven van b.v. een eigen bulletin.*
- *Tot de volgende O.R.-vergadering op 2 en 3 april a.s. zijn Henk Steenstra en Hans Orie tot resp. plv. voorzitter en plv. secretaris van de O.R. gekozen. Voorzitter van de Commissie Vloot Aangelegenheden werd Bert Zwijs en tot secretaris van de CVA werd Hans Orie gekozen.*
- *Met instemming van de bestuurder zijn de data van de O.R.- en overlegvergaderingen in 1987 als volgt vastgesteld: 2 en 3 april, 4 en 5 juni, 27 en 28 augustus, 8 en 9 oktober en tenslotte 7 en 8 december.*
- *In verband met het kleinere personeelsbestand is door de Commissie Reglements Aangelegenheden, in overleg met de maatschappij, nagegaan hoe de O.R. er bij de volgende zittingsperiode, per februari 1988, uit zal zien. Zij kwamen tot de conclusie dat een raad van in totaal 15 personen mogelijk zou zijn, t.w.: zeven leden in groep A, vijf in groep B en drie in groep C. De raad ging hiermee akkoord. Ook de bestuurder kon zich hiermee volledig verenigen. Het O.R.-reglement zal, via de Bedrijfscommissie, dienovereenkomstig worden aangepast.*

Tijdens de jaarvergadering van de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. in februari 1987 zijn de hiernavolgende functies gekozen (zie ook de toelichting elders op deze pagina).

Functie	Naam	Zittingsduur
Secretariaat		
Voorzitter	A. Zwiers	1 jaar
Plv. Voorzitter	H. Steenstra	2 maanden
Secretaris	R. ten Hooven	2 maanden
Plv. secretaris	J. H. A. J. Orië	2 maanden

Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA)

Voorzitter	A. Zwiers	1 jaar
Secretaris	R. ten Hooven	2 maanden
Lid	F. A. van der Bas	1 jaar
Lid	J. H. A. J. Orië	2 maanden

Commissie Vloot Aangelegenheden (CVA)

Voorzitter	A. Zwiers	2 maanden
Secretaris leden	J. H. A. J. Orië alle OR-leden kiesgroepen A en B	2 maanden

Commissie Wal Aangelegenheden (CWA)

Voorzitter	H. Steenstra	1 jaar
Secretaris	F. A. van der Bas	1 jaar
Leden	alle OR-leden kiesgroep C	

Centrale Ondernemingsraad (COR)

Lid	R. ten Hooven)
Lid	A. Zwiers)
Plv. lid	W. Hoogendijk) 1 jaar
Plv. lid	J. C. Molenaar)

Commissie Financieel en Economisch Beleid (CFEB)

Voorzitter	F. A. van der Bas)
Secretaris	F. A. M. Vergroesen)
Functioneel lid	A. Zwiers)
Lid	W. Hoogendijk) 1 jaar
Lid	M. J. A. Krijvenaar)
Lid	J. C. Molenaar)
Lid	H. Steenstra)

Commissie Functie Classificatie (wal)(CFC)

Voorzitter	R. ten Hooven)
Secretaris	J. C. Molenaar) 1 jaar
Lid	F. A. van der Bas)

Commissie Moderne Bedrijfsvoering (CMB)

Voorzitter	W. Holwerda)
Secretaris	A. Vrolijk)
Functioneel lid	A. Zwiers)
Lid	D. Dankkaart) 1 jaar
Lid	M. J. A. Krijvenaar)
Lid	D. J. Mittelmeyer)
Lid	H. H. van Oostrum)

Commissie Pensioen Aangelegenheden (CPA)

Voorzitter	W. Hoogendijk)
Functioneel lid	A. Zwiers)
Lid	J. Boonstra)
Lid	L. Buitenkant) 1 jaar
Lid	C. F. van der Ende)
Lid	W. Kalkman)
Lid	F. A. M. Vergroesen)

Commissie Reglements Aangelegenheden (CRA)

Voorzitter	J. Boonstra)
Secretaris	A. Vrolijk)
Functioneel lid	A. Zwiers)
Lid	C. Hemmer) 1 jaar
Lid	E. Juursema)
Lid	J. H. A. J. Orië)
Lid	A. van der Windt)

Commissie Sociaal Beleid (CSB)

Voorzitter	D. J. Mittelmeyer)
Secretaris	E. Juursema)
Functioneel lid	A. Zwiers)
Lid	W. Holwerda)
Lid	M. J. A. Krijvenaar)
Lid	J. H. A. J. Orië)
Lid	A. van der Windt) 1 jaar
Plv. lid	D. Dankkaart)
Plv. lid	C. F. van der Ende)
Plv. lid	C. Hemmer)
Plv. lid	R. ten Hooven)
Plv. lid	R. F. Huysers)
Plv. lid	H. H. van Oostrum)
Plv. lid	H. van Slegtenhorst)

Verkiezingscommissie

Voorzitter	L. Buitenkant
Secretaris/ functioneel lid	A. Zwiers
Lid	J. Boonstra
Lid	W. Holwerda
Lid	D. J. Mittelmeyer
Lid	J. H. A. J. Orië
Lid	E. Juursema

Namens de O.R. in de Wal-veiligheidscommissie

Lid	A. Zwiers
Lid	A. van der Windt
Lid (plv.)	R. F. Huysers

Toelichting

Zittingsduur:

1 jaar = van OR-jaarbijeenkomst februari 1987 tot OR-jaarbijeenkomst 1988 (± 12 maanden)

2 maanden = van vergadersessie tot en met de volgende vergadersessie (± 2 maanden).

Een vergadersessie is twee vergaderdagen, waarin een overlegvergadering wordt gevolgd door een OR-vergadering die weer wordt afgesloten met een tweede overlegvergadering.

Kiesgroep 'A' = Kapiteins en officieren

Kiesgroep 'B' = Scheepsgezellen

Kiesgroep 'C' = Walpersoneel

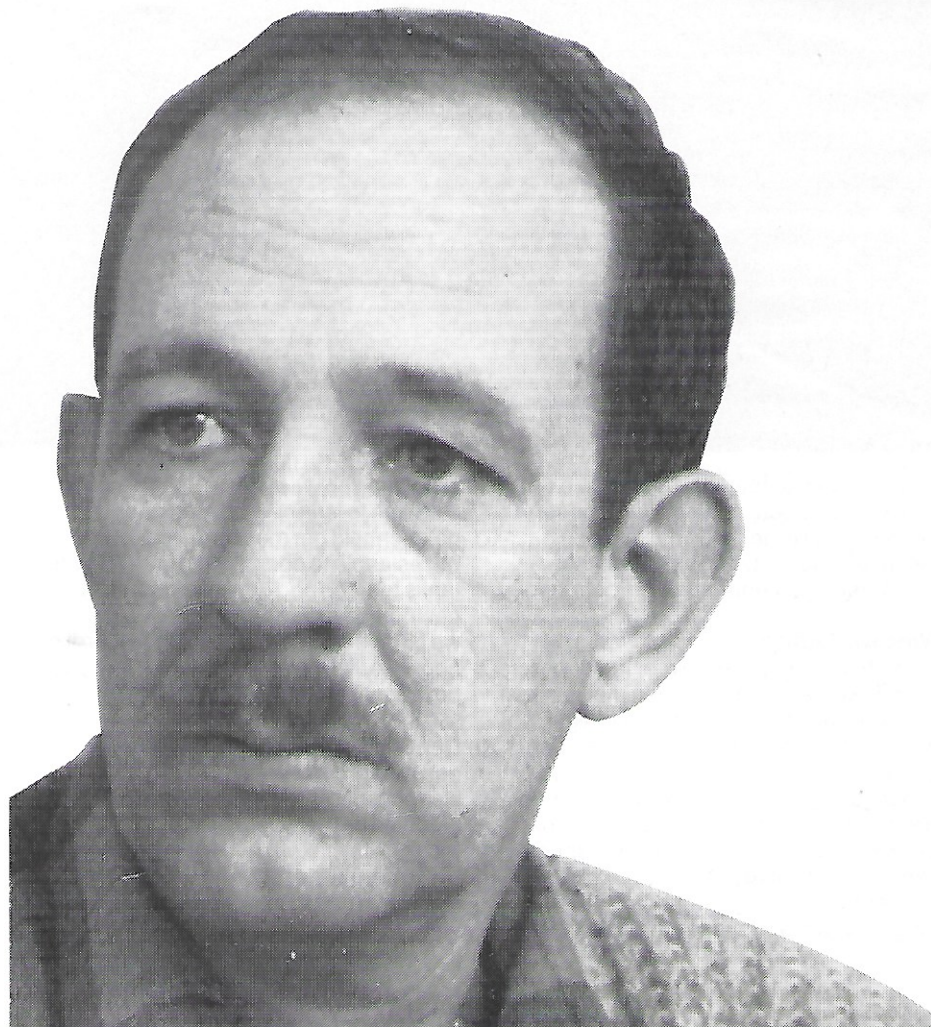
Functioneel lid = Vast lid van het secretariaat

Commissie Functie Classificatie

= Deze commissie behandelt alléén kwesties aangaande functieclassificatie walpersoneel.

VAREN OP EEN CHEMICALIËNTANKER

Van tijd tot tijd komt het voor dat varende collega's een poosje worden uitgeleend aan een niet-Shell rederij. Dat kan zijn door een tijdelijk tekort in een bepaalde rang bij die maatschappij of naar aanleiding van een verzoek tot het verlenen van expertise. STBV is een flexibele onderneming dus alles zal in het werk worden gesteld om aan dergelijke verzoeken tegemoet te komen. Het lijkt ons inziens interessant om eens te horen hoe een dienstperiode aan boord van een schip van een andere rederij verloopt, wat de aard van het werk is, hoe de omstandigheden zijn waaronder moet worden gewerkt, enz. Eerste stuurman G. J. Knol voer een aantal maanden op de 'Jo Cypress', een 17.500 ton draagvermogen metende chemicaliëntanker van de firma Winterport uit Spijkenisse. Dat deze vervoersbranch nogal verschilt van de onze zal u uit het onderstaande verhaal duidelijk worden. Het toont tevens aan dat onze mensen zich bijzonder snel aan weten te passen aan geheel andere omstandigheden. We zijn stuurman Knol zeer erkentelijk voor het optekenen van zijn ervaringen. We laten hem nu zelf aan het woord.



'Voelt u er iets voor om voor een paar maanden aan een andere maatschappij te worden uitgeleend? Ja, natuurlijk. Dat betekent verbreding van de horizon. Al eens eerder met het vervoer van chemicaliën in aanraking geweest? Nee. Dit was voor mij een mooie gelegenheid om een poosje onder de pannen te zijn en te proberen met de feestdagen thuis te zijn. Opportunisme? Natuurlijk ook een beetje.

Een en ander begint met een telefoongesprek. Beleefdheden over en weer. Wat voor ervaring heeft u? Later blijkt de veronderstelling juist dat de destijds gevolgde chemicaliën-cursus van Verwey toch de doorslag geeft. Komt u de dag van vertrek maar even op kantoor langs. Makkelijk te vinden aan één van de uitvalswegen van Spijkenisse, aan de Boyleweg op een net stuk industrieterrein. De naam doet denken aan een uiterst vervelende natuurkundeleraar die van mij wel hetzelfde zal vinden mocht er ooit een straat naar mij worden vernoemd. Fraai pand, beslist ruimer dan wij de laatste tijd gewend zijn. Een receptioniste die zeer beslist laat merken niet zo heel erg gecharmeerd te zijn van de uit de ontvangsthoeke overwaaiende Van Nelle dampen.

M'n tijdelijke tewerkstelling begon met een inleidend gesprekje met de personeelsman van Winterport. Na enige tijd doelloos te hebben rondgehangen ging ik 's avonds op weg naar Paktank Botlek. Bij de poort vulde ik een briefje in dat moest worden teruggegeven bij het verlaten van het terrein. Omdat ik gelijk aan boord bleef ging dat niet natuurlijk en dan blij je ineens niet meer te passen in het systeem van de overigens vriendelijke cerberus aan de poort. Hij hoeft zich daar niet te vervelen in dat kantoorje met de keus uit zeker 12 programma's in zwart-wit op de monitoren. Ik zelf vul ook een van de programma's.

Logo

Het schip is oranje. Behalve de opbouw overal en zeer nadrukkelijk oranje. De naam is 'Jo Cypress'. In de schoorsteen het logo van Jo Tankers dat erg veel weg heeft van het alom bekende teken voor rolstoelgebruikers. Het doet meteen vermoeden dat het schip gemakkelijk toegankelijk is maar niets is minder waar. Op het manifold van een honderd vierkante meters staat een onvervalste slangenbezweerder een gordiaanse knoop van slangen te dirigeren terwijl men voor en achter nog de laatste fase van het

meerplan moet doen. Het blijkt echt allemaal zo te moeten en het went ook nog. Terwijl ik met m'n koffer op weg ben naar een ingang ontwaar ik na enig vragen m'n collega die juist op dat moment door een onredelijk groot aantal surveyors wordt belaagd. Na mijn installatie in een prima accommodatie met de huiselijke luxe van een eigen kleuren TV, hifi en dekbed trek ik gauw een overall aan met een (gelukkig) iets anders gestileerd logo van Jo Tankers op de rug. Men mocht eens gaan denken . . . Het eerste waar ik tegenaan loop als ik de controlekamer weer heb gevonden is een ploegje douanebeambten dat de zegels op een der tanks komt controleren. In CS7 blijkt een kleine 1000 ton Ethanol 96.1% te zitten. Voor alle duidelijkheid: dat is drinkbare alcohol en

op weg naar de hoog opgestelde PV-kleppen. Bij het voorzichtig openen van een deksel komt er naast een weeë lucht ook dadelijk een golf kleverige zwarte vloeistof aan dek die zich evenwel met heet water gemakkelijk laat verwijderen. Na een kleine twee dagen onophoudelijk in de weer te zijn geweest zit alles gezond in de waltanks van drie verschillende installaties. Het verhalen blijkt een geheel nieuwe ervaring met een schip met boegschroef en op beide vleugels een manoeuvreerconsole. Eén man kan alles helemaal alleen af, sturen en manoeuvreren. Met slechts één sleepboot of zelfs zonder door het Rotterdamse havengebied is iets wat steeds vaker voorkomt en natuurlijk zeer kostenbesparend werkt. Op de plaats

Dan op weg naar Teesport en ondertussen als een gek tanks wassen voor de eerste nieuwe lading die uit een partij caustic soda bestaat. Hoewel de principes niet zo veel verschillen met wat je gewend bent sta je daar toch wel wat onwennig tegenover. De tanks zijn grotendeels van roestvrij staal evenals alle appendages. Bovendien is alles glad en dat vereenvoudigt het schoonmaakproces aanzienlijk. In ieder geval komt het er op neer dat alles werkelijk smetteloos moet zijn zodat je eigenlijk van de bodem kunt eten. We redden dat op tijd en de lading dendert er na een survey met ruim 800 m³ per uur in en dat door een tweetal 6-duims leidingen. Acht uur later zijn we weer afgekoppeld en onderweg naar Rotterdam om het schip af te laden. Dat worden dan uiteenlopende



dus accijnsgoed. Het zijn leuke dingen voor de mensen ging door me heen maar de verzegeling is er natuurlijk niet voor niets op aangebracht.

Dan moet er ook nog worden gelost. De lading bestaat uit een aantal chemische producten voor Rotterdam en een grote partij melasse voor Bremen en Dagenham. Tanks die leeg komen van vluchtige producten worden dadelijk gasvrij gemaakt en het is een komen en gaan van mannen in gasdichte pakken en lieden met perslucht en filtermaskers. Er komt nog een surveyor langs om een blik in de melasse te werpen want deze is tijdens de reis gaan fermenteren (gisten, red.) en dat merk je goed. De druk in de tanks is sky-high en het schuimende produkt is aardig

rondzwaaien, achteruit varend tegen de kant komen, noem maar op. De loodsen hebben goed in de gaten dat er een heleboel eigen initiatief bij de kapitein berust maar accepteren het grootmoedig.

Nieuwe lading

Ondertussen liggen er alweer ladingorders voor de komende reis. Samen met m'n nog een week aan boord blijvende collega wordt deze puzzel tot een, naar ons idee, goed plan verwerkt. De melasse wordt zonder al te grote problemen gelost in Bremen en Dagenham en daar wordt dan gelijk kennis gemaakt met het fenomeen van een draft survey. Al onze bekende manieren van ladingberekening falen in het geval van de kleverige suikerstroop.

produkten op weer drie verschillende plaatsen te laden. Wederom geen gelegenheid om meer dan een hazeslaapje te doen want de resterende tanks moeten nog gewassen, gezoet, gestoomd en gedroogd worden. Zelfs als we bij de eerste installatie liggen wordt er nog de laatste hand gelegd aan een paar onwillige wingtanks.

Dan begint hetzelfde liedje opnieuw met een hele groep surveyors, alweer zo'n slangenknoop en het opbouwen van het manifold om de diverse tankcombinaties mogelijk te maken. Alle leidingen worden even met stikstof doorgeblazen en een uur later zijn er van de eerste vijf partijen voeten gezet en wachten we met een

welverdiende kop koffie op de resultaten van het lab. Opluchting als de labtests goed zijn en er eindelijk gewoon geladen kan worden. Intussen is m'n collega ook vertrokken en sta ik er helemaal alleen voor.

Na dertig uur en nog twee keer verhalen zit alles er in zoals we hadden bedacht en bij een laatste controle van het buitenboordwater is het een hele opluchting om te constateren dat dit vrijwel zoet is. Het heeft wel wat moeite gekost om alle ballasttanks zover leeg te krijgen maar vooral om met een minimum aan drinkwater te vertrekken. Maar met lading die pakweg zo'n US \$ 50,— per ton opbrengt aan vracht is het niet zo moeilijk iemand te overtuigen. We varen naar het zuiden en we krijgen de gelegenheid om eens uit te slapen. Groot wordt de ongerustheid aan boord als blijkt dat we niet terug gaan naar Rotterdam zoals de bedoeling was maar nu plotseling een lading fosforzuur moeten laden voor Rio Grande in Brazilië. Iedereen die voor de Kerst zou worden afgelost loopt nu met hetzelfde nare gevoel rond. Het komt goed uit dat we deze lading krijgen want een aantal tanks heeft een beetje lastige verkleuring van het staal en alle pogingen tot nu toe met caustic soda en salpeterzuur hebben nog niet het gewenste resultaat gehad. Beladen met dit spul brengt een gratis oplossing. Weer een week later heeft men een volle lading vanuit Argentinië en Brazilië voor Rotterdam geboekt en lijken de feestdagen ons niet meer te kunnen ontgaan.

Maar er moet deze gedeeltelijk geladen reis wel het een en ander gebeuren om het schip straks geschikt te hebben voor de volgende lading omdat er nogal wat gevoelig produkt bij is. Alle lege tanks moeten hoognodig gepassiveerd worden om het roestvrij staal weer een goede bescherm laag te geven. Dat neemt toch iets meer tijd in beslag dan voorzien en als we een aantal dagen later gereed zijn moeten een zevental tanks uitgebreid worden schoongemaakt voor een lading ethanol waarvoor de charterers zeer stringente eisen hebben gesteld aan de reinheid. Ondertussen draaien elke dag de ladingpompen een aantal uren om het fosforzuur te circuleren om zodoende te voorkomen dat er een al te grote sedimentopbouw ontstaat.

Zuid-Amerika

Onze eerste haven op het Zuidamerikaanse continent is La Plata in Argentinië. De triestheid begint al bij het loodsstation waar de stuurboordsvleugel van het vuurschip in vervolgen tijden blijkt te zijn afgevaaren. Ook de hele vaart door het kanaal naar onze ligplaats zien we niets anders dan opgelegde schepen van de eens zo trotse Argentijnse vloot en zeer sterk vervallen haveninstallaties. Het schip

dat voor ons ligt in het bassin heeft de afgelopen nacht een gedeelte van de lading fuel in het water laten lopen en de fraaie oranje teint van ons schip wordt hierdoor niet echt mooier. We laden cyclohexaan, een waterwitte vloeistof die al bij 6° celcius bevriest.

De volgende stop is Rio Grande dat er sinds mijn laatste bezoek in 1965 een nieuwe haven heeft bijgekregen. Het fosforzuur wordt gelost bij de kunstmestfabriek en daarna wordt verhaald voor de volgende lading, een toevoeging voor onze bekende loodvrije benzine. Ondertussen moeten de lege tanks weer worden schoongemaakt. Dit vereist een zeer bijzondere aandacht want de zouten uit het zeewater zijn in deze omgeving, samen met het sediment, niet

thans geladen hoeveelheid alcohol de hele Nederlandse bevolking van drie liter jenever kunnen voorzien en er zullen er genoeg zijn die het niet lusten. De hele operatie heeft ons vier dagen gekost en tot overmaat van ramp zitten we nu ook nog met een totaal vernielde mk-fan waardoor de hoofdmotor met een gebrek aan adem zit zodat de maximum-snelheid niet wordt gehaald. Toch nog zo snel mogelijk op weg naar de laatste laadhaven, Bahia. Ook hier gaat jammer genoeg alles op z'n Braziliaans. Na twee dagen vruchteloos wachten staat er plotseling toch nog een loods aan boord om ons naar de ligplaats in Aratú te brengen. Eindelijk eens een bekende lading, naphtha, zij het dat dit hier bekend staat als C9 en er nogal wat aromaten

Wat is Winterport?

In 1975, het jaar van oprichting van Winterport, bezat deze maatschappij twee schepen. Nu, ruim tien jaar later, bestaat de vloot uit meer dan zestien schepen met een totaal draagvermogen van bijna een kwart miljoen ton. Het bedrijf behoort daarmee tot de groep grotere rederijen in ons land.

Winterport Tankers is een dochteronderneming van de Noorse scheepvaartonderneming J.O. Odfjoe!! A/S in Bergen. Tot de activiteiten behoren ondermeer het beheer en het bevrachten van tankschepen die speciaal zijn uitgerust voor het vervoer

van chemicaliën. Het vaargebied is world wide. Winterport heeft vertrouwen in de toekomst, gezien het feit dat nog onlangs een nieuw schip aan de vloot werd toegevoegd, de in Nederland gebouwde en onder Nederlandse vlag varende, 12.000 TDW 'Calluna'.

Een ander schip in de vloot is de 'Jo Oak', met ruim 39.000 TDW één van de grootste en modernste chemicaliëntankers ter wereld. Winterport Tankers biedt werk aan ongeveer 450 mensen, waarvan ruim de helft uit Nederlanders bestaat.

zo erg vriendelijk voor het staal. Wat dat betreft zijn de aanbevelingen en foto's van de staalfabrikant echt wel overtuigend. Onze nieuwe lading stinkt zo verschrikkelijk dat er een groot gedeelte van de tijd met filtermaskers op moet worden gewerkt.

Uiteindelijk mogen we weg naar Santos om de ethanol te gaan laden. Dat heeft nogal wat voeten in de aarde want de surveyors hebben ander ideeën over tankinspectie dan wij. Toch krijgen ze in eerste instantie gelijk en zijn we twee dagen bezig om alle tanks nog twee keer rond te wassen met een caustic soda oplossing. Nog is het niet naar hun zin maar uiteindelijk laden we op eigen risico de eerste voeten en zijn o.k.

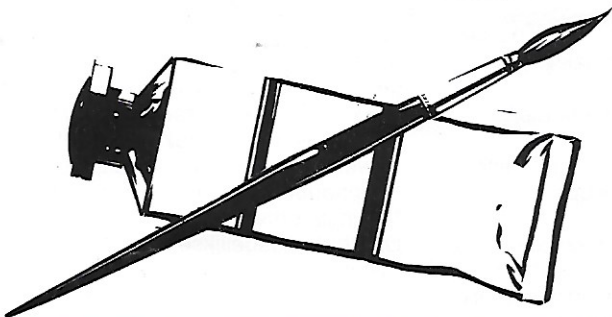
Tijdens het opdrukken en doorspoelen van de leidingen wordt er aan de wal een pomp iets te vroeg gestart en sta ik enige ogenblikken later tot mijn enkels in de alcohol. Vreemde manier om je voeten en werkschoenen te ontsmetten. Bovendien is de weëe lucht alleen al voldoende om hier en daar de eerste verschijnselen van dronkenschap te veroorzaken. Het is amusant om te bedenken dat we met de

doorheen zitten. Als de lading er uiteindelijk in zit is de ons resterende tijd erg krap om voor de feestdagen Rotterdam nog te halen, zeker gezien de niet al te opwekkende weerkaarten die als een onophoudelijke stroom ellende uit de fascimile-ontvanger worden gespuugd. Daarbij het dagelijkse commentaar in mineur van Hans de Jong en er is reden voor pessimisme alom. De oplossing wordt gevonden in de vorm van een tweetal axia's in een ietwat stevige behuizing die kennelijk net die hoeveelheid lucht voortbrengen dat we ruim 15 klappen harder kunnen draaien. Het uiteindelijk verlossende woord komt van de walorganisatie die er voor zorgt dat we de loods al in Calais overnemen wegens het puur slechte weer voor de Hoek.

Het is ondertussen 22 december en het doet me groot genoegen om daar weer de hand van m'n collega te schudden, dezelfde die ik juist 2 maanden geleden heb afgelost. Echt gelukkig is hij er geloof ik niet mee, ik des te meer. Toch nog met de Kerstdagen thuis'.

Geen Arti et Pectini

Voor kunstgevoelige STBV-ers hebben wij een trieste mededeling: **Arti et Pectini**, de vierjaarlijkse kunstmanifestatie van Shell Nederland die dit jaar zou plaatsvinden, is doorgeschoven naar 1988. Of dit doorschuiven zal resulteren in afschuiven, staat – in het licht der bezuinigingen – op dit moment ter discussie.



'Onze Vloot'

De Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Vloot' verzocht ons het volgende bericht op te nemen:

'Sinds 1906 bestaat de K.N.V.O.V. Van oorsprong een Marine-vereniging, opgericht uit bezorgdheid over de veiligheid van Nederland en zijn overzeese gebiedsdelen. Na de Tweede Wereldoorlog werd de koopvaardij als een volwaardig partner door de Vereniging opgenomen. De doelstelling van de Vereniging is thans om op te komen voor de belangen van Nederland-ter-zee, door te ijveren voor een zeewezen dat vrijheid en welvaart dient. Sinds vier jaar bestaat ook een Jongeren Organisatie 'Onze Vloot'. Deze is opgericht voor en door jongeren en wordt ook bestuurd door jongeren. Tot de activiteiten behoren ondermeer excursies, filmavonden, lezingen en een jaarlijks terugkerend zeilkamp. Geïnteresseerden kunnen informatie verkrijgen bij het hoofdbestuur van de

K.N.V.O.V., Postbus 16350, 2500 BJ Den Haag en voor wat betreft de jongeren-organisatie bij de secretaris Wout Eijkelenboom p/a Schiedamseweg 38, 3025 AC Rotterdam, telefoon 010-4258876.

Ieder lid krijgt automatisch het Verenigingsblad 'Zeewezen' toegezonden met daarin informatie over Marine, Koopvaardij, Zee- en Haventechniek. Tevens bevat dit blad een pagina Jongereninformatie.'

Wist u . . .

Mist, dauw, condens, regen, sneeuw, ijs . . . kortom allemaal nattigheid. Op school leerden we al dat het aardoppervlak voor slechts 30% uit vaste grond bestaat; 70% is water. We hebben het hier echter over het vocht dat is opgelost in de dampkring en dat onder andere in de vorm van wolken langs de hemel drijft.

Wist u dat er zich 12.400.000 miljoen ton water permanent in de aardse luchtmantel bevindt? Dat is 250 maal de inhoud van het Meer van Konstanz. Zou men deze hoeveelheid gelijkmatig over de gehele aarde verspreiden dan heeft men overal 24 millimeter water.

Bij de tijd

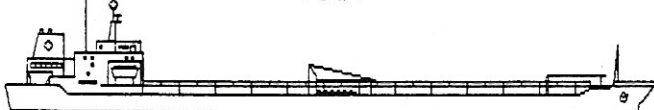
Zoals bekend werden er van maatschappijwege geen kalenders meer verstrekt aan de schepen. Jammer, maar het laten aanmaken van een speciale STBV-kalender is een te dure aangelegenheid geworden. Daarbij komen nog de portokosten en . . . de kans dat ze tijdens de verzending beschadigd of zelfs geheel zoekraaken. Geen nood dacht radio-officier J. C. J. M. Nederpelt aan boord van de 'Caurica', dan maak ik er zelf één'. De computer bleek daarbij van groot nut. Met gebruikmaking van computertekens ontstond een professionele kalender. Zelfs het silhouet was onmiskenbaar dat van de 'Caurica'. Het resultaat vindt u hierbij afgebeeld. Even hier en daar een beetje inkleuren en gedurende 1987 is men op de 'Caurica' bij de tijd.

Dank

December 1986 was wel een erg bijzondere maand! Eerst mijn 40-jarig jubileum, daarna mijn pensionering en bovendien een Koninklijke Onderscheiding. Hartelijk dank aan iedereen die hieraan op de een of andere wijze heeft bijgedragen of meegewerkt. Ik hoop dat het u allen in de toekomst goed blijft gaan.

C. van Dalen

M.S. CAURICA COMPUTER KALENDER 1987



JANUARI							FEBRUARI						
ZO	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO	MA	DI	WO	DO	VR	ZA
				11	12	13	11	12	13	14	15	16	17
14	15	16	17	18	19	20	18	19	20	21	22	23	24
21	22	23	24	25	26	27	25	26	27	28	29	30	31
28	29	30	31										

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 31 januari 1987

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Cardissa'

gezv.: C. R. Groen, SGO: J. W. Kremer, stml.: M. V. la Roche, 2e wtk.: A. Houwaard Jr., ASV: G. J. H. Mulenburg

m.s. 'Caurica'

SGO: R. Roor, SAW: C. M. Rijnsburger, ASAW: R. M. J. van Dijk, ASV: P. K. J. van de Bunt, C. H. van Genderen, J. Heeren, hovo: J. L. Menger, beko: W. N. Top, bed.: J. A. Schuiten

m.s. 'Felania'

wnd. 1e stm.: F. van Bommel, 2e stm.: R. M. van der Aa, hwtk.: C. J. den Hollander, hovo: F. Tullmann

m.s. 'Felipes'

3e stm.: C. J. M. Roels, hwtk.: J. Wielart

m.s. 'Ficus'

gezv.: J. Broekmeyer, 1e stm.: W. A. Mostert, 3e stm.: A. Bergsma, 4e wtk.: A. B. M. Bokkers

m.s. 'Flammulina'

stml.: M. E. Granviel, J. H. M. Hunen, hwtk. J. Smid, SAW: G. Buys, ASV: J. M. Kools, hovo: A. W. Jacobs, bed.: M. Jonkman

m.s. 'Fossarina'

3e stm.: R. W. Houweling, stml.: M. A. Doll, 3e wtk.: M. J. Viergever, wtkl.: H. E. S. Klous

m.s. 'Fossarus'

1e stm.: J. van Rooyen, 2e stm.: A. E. R. van de Griend, stml.: E. Sandburg, hovo: J. R. L. van Toornburg

m.s. 'Fulgur'

wnd. 2e wtk.: F. S. Koolen, 3e wtk.: M. J. Hoekman

m.s. 'Fusus'

wnd. gezv.: M. F. D. Becc, 2e stm.: P. C. Mink, 2e wtk.: J. C. van Koten, roff.: W. F. Kieskamp, SAW: P. J. M. van Dillen, ASV: L. A. Douma, hovo: J. G. Volleberg

m.s. 'Niso'

3e stm.: R. J. M. Herbes, wnd. 2e wtk.: C. Brasser

m.s. 'Sarda'

3e wtk.: F. P. van der Star, hovo: L. H. Thibaudier

m.s. 'Sericata'

ASV: J. van der Sluis

m.s. 'Shelltrans'

2e stm.: P. J. F. Steenberg

m.s. 'Solaris'

gezv.: R. Knol, hwtk.: E. Dallinga, SGO: J. W. de Vries, ASV: G. Ammeraal

m.s. 'Spectrum'

SGO: P. H. Stegeman, ASV: M. Berenst

m.s. 'Sponsalis'

1e stm.: F. B. Schröder, 2e wtk.: J. H. Burger, SGO: P. Molendijk, ASV: G. A. Brand, R. G. van den Brink, R. Croese, J. J. Donleben, R.

H. G. Smeysters, L. R. Stevens, Q. A. P. de Wit, tech.: G. Struik, bed.: A. Smit

m.s. 'Stellaris'

gezv.: N. Venendaal, SGO: R. J. Heystek, H. T. J. Meyer

m.s. 'Stellata'

SGO: E. A. Petrusma, roff.: H. J. A. v.d. Weerden, ASV: F. W. Bosson, R. J. Dekker, M. L. Delhay, tech.: B. A. Amstelveen, J. W. P. Grommen, hovo: L. J. W. Broenink, bed.: P. T. Post

m.s. 'Tagelus'

1e stm.: R. W. Overdijkink, 2e stm.: J. S. de Vos, hwtk.: P. F. Buil

Aflossingen

gezv.: W. Bosma, G. Buma, R. A. Kattenburg Schuler, H. W.

Vermaas, J. van der Zouwen

1e stm.: B. Koppe, A. L. M.

Nagelkerke, J. W. Nieuwerf, T. H.

Tromp, F. de Vries

2e stm.: K. Cramer, L. van der

Ende, J. Jongeneel, L. F. F. T. van

Oudvorst, R. P. Regout

3e stm.: M. J. A. Krijvenaer, W. H.

Nibbelink, A. W. F. Pera, P. J.

Prene

SGO: J. Buren, K. G. E. van

Lieshout, J. L. Pool, H. Ris, W.

Verschuure, A. Zwiers

stml.: E. Broere, R. W. Eeuwijk, P.

P. A. V. van het Hof, A. B. C. de

Jong, J. X. J. Klaaysen, H. Konings,

J. van Raaij, H. A. J. Stoop, T.

Troost, M. F. Werner, A. C. M.

Zijlmans

hwtk.: A. K. van 't Blik, J. P.

Kalkman, F. G. Krijgsman, B.

Oudkerk, W. G. van der Velden

2e wtk.: I. J. Albrechts, J. L. de

Bondt, W. J. m. Braeken, H. Japin,

A. Slood, A. Storm

3e wtk.: A. van der Ster, T. W. P. B.

Vermolen

5e wtk.: A. c. in 't Hout, A. C. Kleyn

SGO: G. J. van Amersfoort, D. T. E.

Muller, H. J. Pietersma, J. G.

Verbeek

wtkl.: R. van der Staal

roff.: C. H. E. J. van der Ploeg, C. P.

Verschoor

SAW: P. W. Buhler, J. M. van

Hoeven, P. Luyten, C. H. Moerkerk,

A. Quist, H. Sandifort

ASAW: R. J. A. H. van Cleef, J. G.

Cornelissen, E. Kuitens, C. F.

Middag, J. R. W. Rewinkel, P. H. H.

Tummers

ASV: F. F. Beekhuis, M. R. Cordu,

W. Gerritsen, R. Groot, P. M. Hendriks, S. G. Hoedjes, R. E. Hubbard, L. J. C. van Kuyen, R. W. Pieters, B. R. Pronk, B. L. Quist, J. H. Spaans

tech.: K. van der Sluis, A. van der Windt

hovo: J. Boelee, C. F. van der Ende, M. W. B. Kitzen, W. F. H. van der Moezel, J. H. A. J. Orie, H.

Otter, J. Roosenburg

beko: C. van Zal

bed.: W. D. Anthonio, D. J. Bakker,

K. G. Bergmans, H. H. P. van

Koppen

Geboren

06.01.: Yasmin Rochelle, dochter van ASV R. Croese en Mw. P. A. M. Croese-van Gerwen de Mey

Behaalde diploma's

'1e stm. GHV': J. de Boer, A. E. R. van de Griendt

Aanstellingen

gezagvoerder: A. J. Both, J. Broekmeyer, J. M. Huygens hoofdwerktuigkundige: J. A. de Groot, J. Kruysse

Terug van tijdelijke tewerkstelling

2e stm. R. M. van der Aa (Tunirex)
3e wtk. J. C. Ranshuysen (Tunirex), J. de Wit (Tunirex)

Overplaatsingen

2e stm. J. W. J. Rodenhuis (NAM), L. A. H. Vader (Tunirex)

Uit dienst getreden

3e stm.: R. Koers
4e stm.: B. F. L. Cloet, R. H. Nagel
3e wtk.: P. Naaktgeboren
bed.: E. Bottenberg
ASV: H. C. J. van Laarhoven,
R. W. A. van Loon

Onze Vlootjubilaren



N. H. van der Geugten
Alg. scheepsvakman
10 jaar op 01.04.1987



A. O. Koetje
Wachtassistent
10 jaar op 05.04.1987



J. P. W. Dallmeyer
Scheepstechnicus
10 jaar op 20.04.1987

WAL

WAL

Met pensioen

01.01.1987: C. van Dalen – DFP

Overplaatsingen

01.01.1987: Mw. L. J. Kas-Remijn – DF/1 (SN-BD)
12.01.1987: A. Ziere – DFF/5 (SNV Pernis)
15.01.1987: J. W. J. Rodenhuis – DFP/1 (NAM Velsen)

In dienst

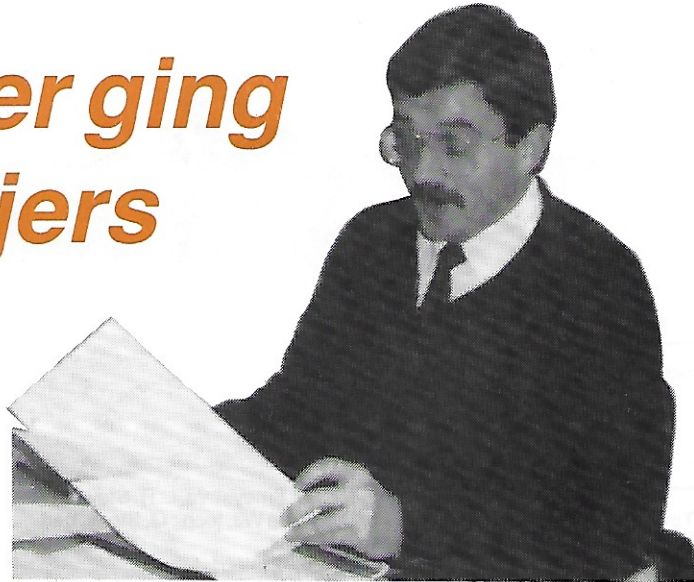


01.01.87: G. Boonzaaljer
DFF/1 (ex SIPM)

In memoriam

Op 6 december 1986 is op 83-jarige leeftijd overleden de heer **J. A. W. Bunders**, oud-gezagvoerder. De heer Bunders verliet de dienst van de Maatschappij met pensioen in 1957 na 34 dienstjaren.

Hoe het verder ging met Co Maljers



Regelmatig schrijven we in Schip en Ka stukjes over vlootpersoneel dat, vaak na vele dienstjaren, Shell Tankers heeft verlaten om elders een andere carrière te beginnen, hetzij door overplaatsing binnen de Shell-Groep, hetzij doordat zij buiten Shell een andere werkkring hebben gevonden. In enkele gevallen betrof dit het beginnen van een eigen zaak. Daar is moed voor nodig, heel veel moed en doorzettingsvermogen. Maar ook het aanvaarden van een andere functie bij een Groeps-maatschappij betekent vaak een grote stap. Veel medewerkers van de vloot hebben deze stap al genomen, maar er zijn ook in de loop der tijd al heel wat

walpersoneelsleden bij Shell Tankers vertrokken. Enkele weken geleden spraken wij met Co Maljers, die nu een jaar geleden naar de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) in Schiedam werd overgeplaatst. Wij vroegen hem naar zijn huidige werkzaamheden en de ervaringen in zijn nieuwe baan.

Het werd Schiedam

Maar, na een poosje kreeg hij een baan aangeboden bij de lokatie van de NAM in Schiedam en dat gaf voor hem geen onoverkomelijke problemen. Op 1 maart 1986 begon Co als Regional Finance Representative en tot nu toe heeft hij daar geen spijt van. Geassisteerd door een collega beheert hij nu de boekhoudkundige administratie voor de regio West-Nederland van de NAM. In verhouding met de afdeling Finance van Shell Tankers betekent dit, met maar twee man, een erg kleine afdeling.

Co: 'De baas van de afdeling FAC, te vergelijken met DFF bij Shell Tankers, zit in het hoofdkantoor van de NAM in Assen, dus ik ben hier eigen baas. Het is een erg leuke baan met leuke aspecten. Regelmatig worden er vergaderingen gehouden in Assen of op andere lokaties in Nederland. Velsen bijvoorbeeld, waar ik dan ook andere FAC-collega's ontmoet. Wat ik wel een nadeel vind is dat ik (nog) niet iedereen ken, waardoor de communicatie nog niet optimaal is.'

Is Marine wel zo different?

Na veertien jaar Shell Tankers zal het wel wennen geweest zijn, vroegen wij ons af. Co: 'Ach, je laat een stukje van je leven achter en het was een gezellig clubje bij Tankers, dus wennen moest ik wel. Bij Shell Tankers zat ik op een nogal volle afdeling en nu zitten we maar met z'n tweeën op een kamer, wat overigens wel gezellig is'.

Een andere maatschappij, dus verschillen zullen er wel zijn dachten wij. Co beaamt dit, de NAM is duidelijk heel anders dan Shell Tankers, maar de principes blijven dezelfde. Co: 'Shell Tankers wordt door de andere Groeps-maatschappijen toch nog vaak gezien als een apart clubje, maar dan wordt er toch niet goed naar andere maatschappijen gekeken. Ze zeggen wel eens 'Marine is different', maar ik durf hier best te zeggen 'Exploration is more different'.

Al met al heeft Co Maljers geen spijt van de ommezwaai van Tankers naar NAM: 'Om je heen kijken na veertien jaar op een afdeling kan nooit kwaad'.

Het kantoor van de regio West-Nederland van de NAM is gevestigd in één van de gebouwen van 'de Klaverstede', een serie van vier gebouwen die langs de rijksweg in Schiedam staan. Bovenin, op de vijfde verdieping, ligt de kamer van Co Maljers en zijn collega. Na eerst even het uitzicht bewonderd te hebben, kwamen we ter zake. Veertien jaar op de boekhouding (DFF/1) bij Shell Tankers had Co achter de rug, toen hem deze baan aangeboden werd. Op onze voor de hand liggende vraag wat hem deed besluiten deze baan te aanvaarden, antwoordde Co: 'Ik was mij er natuurlijk van bewust dat ook de

walorganisatie moest inkrimpen, dus ook de sectie DFF/1. Daar kwam bij dat er in feite voor mij weinig toekomstmogelijkheden meer waren binnen de organisatie, dus in overleg is toen besloten dat ik op de overplaatsingslijst zou komen. Op een gegeven moment ben ik samen met een andere collega van de boekhouding naar Assen geweest voor een oriëntatiegesprek en daar zijn positieve reacties uit voort gekomen. Ik moet eerlijk toegeven dat ik het eigenlijk niet zo zag zitten om helemaal naar Assen te worden overgeplaatst, eigen huis, kinderen op school, moeilijk dus'.

