

# SCHIP & KA

28e jaargang  
nummer 9  
mei  
1989



- 🐚 Nieuw STBV organisatieschema
- 🐚 Collega's nemen afscheid
- 🐚 Vervanging 'F'-klasse schepen
- 🐚 Voortgang EOS-project
- 🐚 Het vlaggeschip van Shell Pernis
- 🐚 Mijlpaal van 5.000.000 uren OMA-vrij

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Achtentwintigste jaargang nr. 9  
mei 1989

## Redactiecommissie

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

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

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

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

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

Vormgeving en druk  
Tijl Offset Zwolle  
Blaloweg 20  
Zwolle

## Noteert U vast even!

Op donderdag 11 mei a.s. zal vanaf 16.30 uur in de *Rotondezaal* van Café-restaurant 'Engels' voor onderstaande collega's - die recentelijk of zeer binnenkort de dienst van de Maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten - een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen de afscheidnemers persoonlijk de hand te drukken, zijn daarbij van harte welkom.

### Afscheid wordt genomen van:

A. van der Graaf  
Senior planner vlootpersoneel



D.M. Mos  
Gezagvoerder



C.P. Schoenmakers  
Gezagvoerder



Th. van Vlijmen  
Scheepsvorman



W. Gerritsen  
Algemeen Scheepsvakman



# VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2650	16.03.89	US Customs-unique bill of lading identifier (PCOR)
2651	23.03.89	Mijlpaal 5 miljoenmanuren OMA-vrij (PCOR)
2652	28.03.89	Gageschalen (PCOR)
2653	28.03.89	Gageschalen
2654	29.03.89	Afscheid heer de Graaf (PCOR)
2655	05.04.89	Koersen (PCOR)

## Kantoor gesloten



In verband met hemelvaartsdag, een collectieve ADV-dag en pinksteren, zal ons kantoor tijdens de navolgende periodes zijn gesloten:

**3 mei 17.00 tot 8 mei 08.00 en  
12 mei 17.00 tot 16 mei 1989 08.00 uur.**

Voor dringende berichten gedurende deze periode geldt de bekende *Dirkzwager-procedure*.



## Sociaal Jaarverslag 1988

Het Sociaal Jaarverslag 1988 van Shell Tankers B.V. is onlangs verschenen. Een ieder die geïnteresseerd is kan een exemplaar opvragen bij afdeling DFP/6 (☎ 010 - 4071831).

## VERZOEK VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Felania  
Felipes  
Ficus

Flammulina  
Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Fusus  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata

010-4566008

010-4566009

# Fleet Image



Sinds het verschijnen van het vorige artikel over dit onderwerp in de december 1988 editie van dit blad hebben de ontwikkelingen op het gebied van 'Fleet Image' niet stilgestaan.

In groot verband, dat wil zeggen *Shell International Marine* en de vloeten, zijn de algemene principes, voortgekomen uit de 'Task Group', door het Management geaccepteerd. Bij nader inzien is het aspect **Ability** van de drie A's (U weet nog wel: *Appearance, Attitude en Ability!*) buiten de Terms of Reference van de Task Group geplaatst, omdat met het aanpakken van de Ability van een aantal schepen grote investeringen zijn gemoeid, welke als aparte projecten zullen worden beschouwd.

In kleiner verband hebben wij als individuele STBV-vloot inmiddels een aantal initiatieven genomen op het gebied van **Appearance** en **Attitude**, welke reeds merkbaar hebben geleid tot een verbetering van onze image. In dit verband noemen wij:

- *De instelling van een cosmetische ploeg, bestaande uit drie Indonesische Grade I scheepsgezellen. De eerste ploeg is van juni tot en met september tewerkgesteld geweest op achtereenvolgens 'Fusus', 'Felania', 'Spectrum', 'Fossarina' en 'Ficus' en is daarna met verlof gegaan. De tweede ploeg is vanaf 24 maart tewerkgesteld op de 'Stellata' en zal, afhankelijk van de vaarprogramma's, daarna rouleren over de 'Caurica', 'Fulgur', 'Cardissa' en mogelijk nog een vijfde schip.*
- *In enkele gevallen zijn wachttijden in een gunstige haven benut om met walassistentie achterstallig cosmetisch onderhoud te plegen ('Fusus' te Singapore en 'Caurica' te Alexandrië).*
- *Op 6 februari zijn de gezagvoerders van alle schepen aangeschreven aangaande de '3 minute impression' (zie kader).*
- *Voortvloeiend uit bovenstaande worden aanvragen voor verf en cosmetische onderhoudsapparatuur met voorrang in behandeling genomen.*



De ervaringen van meevarende vlootinspecteurs en rapportages van individuele schepen wijzen er op dat 'Fleet Image' zeker een onderwerp is dat aanspreekt en dat tot verrassende initiatieven kan leiden. Een voorbeeld hiervan is de 'Fossarina' (zie foto's).

Voor de nabije toekomst zijn thans plannen in vergevorderde staat van voorbereiding welke zich richten op de verbetering van de 'Appearance' van de opvarenden, met name van toepassing tijdens het binnenliggen gedurende het contact met klanten/derden. Vernieuwde, eenvoudige en begrijpelijke voorschriften voor

uniforme kleding en de introductie van wachtoveralls zullen hiertoe moeten leiden. Teneinde onze scheepsmanagementteams in staat te stellen zichzelf en de Maatschappij beter te presenteren, gaan wij over tot de verstrekking van nieuwe businesscards en vernieuwd public relationsmateriaal. Hiertoe wordt thans onder andere een folder ontworpen, waarin komt te staan wat STBV is en kan.

Teneinde tot een optimaal PR-pakket te komen nodigen wij een ieder uit ideeën en suggesties op dit gebied in te zenden.



Teneinde een goede 'Three Minute Impression' te maken zijn de volgende aspecten van doorslaggevend belang:

- Gangway schoon en begaanbaar, nieuw touwwerk, stevig, veiligheidsnet aangebracht.
- Gangwaytrapje aan dek in positie, schoon, nieuw touwwerk.
- Weinig of geen roest zichtbaar in directe omgeving betredingspunt.
- Dek schoon en opgeruimd, goed in de verf, obstructies duidelijk aangegeven, route naar accommodatie aangegeven.
- Bezoekers ontmoeten bij de gangway en naar kantoor gezagvoerder begeleiden.
- Scheepspersoneel ziet er toonbaar uit en gedraagt zich wellevend.



*Op 6 en 7 april jl. waren de lunchkamer en de boardroom wederom het toneel voor de tweede vergadersessie dit jaar van de Ondernemingsraad met de Directie van Shell Tankers B.V. Vooral de eerste dag was het noodzakelijk gebruik te maken van de lunchkamer als vergaderruimte. Op 6 april kwam namelijk het onderzoeksteam van de Katholieke Universiteit Brabant een tussentijdse rapportage geven over de stand van zaken rond het EOS-project. Bij deze rapportage waren, naast de volledige Directie van STBV, ook Nico Obolonsky (DFP/6) en Peter Otten aanwezig. Peter Otten, thans werkzaam bij Shell Nederland, was uitgenodigd vanwege het feit dat hij bij de aanvang en het opstarten van het project werkzaam was bij Shell Tankers B.V. Eveneens was onze Commissaris Ir. T.P.J.M. Stoltz aanwezig. Een groot gezelschap dat duidelijk onder de indruk was van het gepresenteerde, maar daar over later meer. Andere onderwerpen die tijdens deze twee dagen op de agenda stonden waren de 'Medische terugblik over 1988', welke door Dr. R.G. Louwe werd gepresenteerd, alsmede aspecten op het gebied van de personeelssituatie. Verder stond de raad geruime tijd stil bij de komende ontwikkelingen in de vlootsamenstelling.*

Aanwezig tijdens de vergaderingen op 6 en 7 april jl. waren:

#### Groep A

Ed Barsingerhorn  
Fred Boot  
Bert Zwiers

#### Groep B

Rupert Huysers  
Huub Tummers

#### Groep C

Estella Juursema  
Arno Ziere



## EOS-project

Voor de vergadering van 6 april waren de leden van het KUB-onderzoeksteam uitgenodigd om een tussentijdse rapportage te geven. Vier leden van het team waren hierbij aanwezig, te weten Prof. Dr. F.P.J. van Dooren, L.B.T.M. Goos, Dr. Th. Taillieu en mevrouw W.P.M. van den Heuvel.

Hoewel het gehele onderzoek zich in een afrondende fase bevindt, betreft het hier een **tussentijdse** rapportage. Door alle partijen, dus zowel van de KUB- als STBV-zijde, is de hoop uitgesproken dat het uiteindelijke rapport afgerond zal zijn voor de juni-vergadersessie van de Ondernemingsraad.

Voor alle duidelijkheid nog even in vogelvucht het 'EOS-project'. In feite is

alles begonnen met de ingrijpende veranderingen binnen de organisatie van STBV onder invloed van economische-, maatschappelijke- en technische ontwikkelingen. Zonder volledig te zijn valt hierbij te denken aan bijvoorbeeld de overcapaciteit van tonnage, uitbreiding van het pijpleidingennet, het varen met bemanningen uit goedkope landen, de lage dollar-koers, maar ook de ontwikkeling naar een onbemande machinekamer. Verder nog de stijging van het welvaarts- en opleidingsniveau, leidend tot veel hogere verwachtingen. Wilde STBV overleven dan was het noodzakelijk om op deze ontwikkelingen in te spelen. Dit leidde in de afgelopen jaren tot nogal wat veranderingen, zoals:

\* **rationalisatie van de scheepsorganisatie**

- \* **Indonesische officieren en bemanning**
- \* **verlaagde gageschalen**
- \* **afslanking en verhuizing van de walorganisatie**

Het is duidelijk dat zulke ingrijpende veranderingen hun invloed hebben op de mensen. Zo zijn er tekenen van een (nu stabiliserend) verloop onder de jongere officieren, alsmede demotivatie en onbehagen. Om hier een duidelijk inzicht in te krijgen en middelen te creëren om dit structureel aan te pakken is 'project-EOS' gestart.

De eerste contacten dateren van december 1987, in oktober 1988 zijn de enquêteformulieren verzonden, en uiteindelijk werd op 15 januari 1989 gestart met het analyseren van de terugontvangen

enquêteformulieren. Op 6 april begon Prof. Dr. van Dooren dan ook met een ieder te bedanken voor de medewerking tot nu toe. In het bijzonder de leden van de stuurgroep, maar ook diegenen die het formulier hadden teruggestuurd. De hoge percentages terugontvangen formulieren werden door de Professor aangehaald zijnde;

**Officieren 76 procent  
Scheepsgezellen 63 procent  
Walmedewerkers 82 procent**

Dit mag beslist een 'uitstekende response' worden genoemd, die zeker representatief is voor de personeelsleden van STBV. Het definitieve rapport zal ongeveer 150 pagina's bevatten, met uiteraard veel tabellen en grafieken. **Hetgeen** op 6 april gepresenteerd werd, was echter de eerste aanzet voor de samenvatting. **Zodra de definitieve samenvatting klaar is, zal deze aan een ieder worden toegezonden.**

Het volledige rapport zal naar alle schepen gezonden worden, alsmede naar de Ondernemingsraad. Op kantoor zal een rapport voor een ieder ter inzage zijn. Het rapport zal géén richtlijnen geven voor een beleid, maar wel duidelijk adviserend zijn. Voor het optimaal sturen van een organisatie is het nodig meningen van

**flexibel is. Een nieuw bemanningsmodel wordt binnen zeer korte tijd als gegeven en ideaal beschouwd, of dit nu conventioneel of geïntegreerd is.**

Dr. Th. Taillieu gaf aan dat, afgezien van enkele uitschieters de meeste meningen of ideeën gedragen worden door een groot aantal mensen. Opvallend is het grote aantal mensen dat extra commentaar heeft gegeven. Een belangrijk aspect dat niet moet worden vergeten is het feit dat uitspraken binnen een rang gebonden zijn aan het feit dat in een scheepsorganisatie een hogere rang over het algemeen ook een hogere leeftijd betekent. Zowel Dr. Taillieu als de heer Goos gingen vervolgens door verschillende delen van de samenvatting heen, waarbij al enkele opvallende punten naar voren kwamen.

- \* **Opvallende verschillen komen naar voren binnen dezelfde rang tussen diegenen die op conventionele schepen varen en diegene die op MO-schepen varen. Bijvoorbeeld 50 procent van de gezagvoerders op MO-schepen, maar slechts 18 procent op de conventionele schepen vindt dat de SGO betrokken zou moeten worden bij de planning van het scheepsbeleidsplan.**

**ervaring van ondergeschikten vrij hoog (het laatste vooral op de 'F'-schepen'.**

- \* **Met betrekking tot de kantoororganisatie oordeelt men positief wat betreft het functioneren en de openheid. STBV wordt - in verhouding tot andere rederijen - als een goede werkgever ervaren.**

Het is natuurlijk duidelijk dat dit slechts een zeer klein deel is van het totale onderzoek. Er blijken vele verwachte- en onverwachte ideeën naar voren te komen. We komen, zodra de genoemde samenvatting klaar is hier weer uitgebreid op terug.

## Vlootsamenstelling

Onder het agendapunt 'mededeling bestuurder' werd door de heer G. Veldt aandacht besteed aan *Veiligheid, Alcohol (ramp 'Exxon Valdez')* en, *zeer uitgebreid, aan de komende veranderingen in de vlootsamenstelling.*

**Met betrekking tot de 'vlootsamenstelling' het volgende:**

De bestuurder deed een voorzichtige voorzet met betrekking tot een tijdschema waarbinnen de aangekondigde



mensen te kennen, maar het zal duidelijk zijn, dat een beleid ook afhankelijk is van economische aspecten en andere ontwikkelingen in binnen- en buitenland. Het rapport kan echter wel de trefzekerheid van het beleid vergroten. Enige algemene tendensen in het rapport:

- \* **Vrijwel iedere categorie gaf een duidelijke drang naar expansie aan, vooral naar meer verantwoordelijkheid.**
- \* **SGO'ers (MO'ers) etaleren duidelijk een stuk ambitie, terwijl alle jongeren promotie als eerste doel zien.**
- \* **Ondanks dat men veranderingsmoe lijkt te zijn, blijkt duidelijk dat men uitermate**

**Voor de hoofdwerktuigkundigen ligt dit percentage voor beide type schepen op 0 procent.**

- \* **Over het algemeen is men op de MO-schepen meer bereid management- en uitvoerende taken over te dragen aan junior-officieren.**
- \* **Duidelijk is dat de ervaring van vlootofficieren bepalend is voor de manier waarop men zijn/haar situatie waarneemt en de optimale concepten voor de toekomst beoordeelt.**
- \* **Bij storende factoren in het werk scoren tijdverlies (wachten op onderdelen en gereedschap) alsmede tekort aan kennis en**

veranderingen hun invulling zullen gaan vinden. De veranderingen zullen voorlopig bestaan uit het afstoten van vijf 'F'-klasse schepen, zijnde de 'Flammulina', 'Fusus', 'Felania', 'Felipes' en de 'Ficus'. Daarvoor in de plaats komen twee kolenschepen ('Tricula' en de 'Tribulus'), alsmede twee van de vier nieuwbouw B&W-schepen die momenteel worden gebouwd in Denemarken. Het streven is om de gehele wisseling te laten verlopen volgens een 1 op 1 basis. De gehele operatie zal rond februari/maart 1990 zijn volbracht.

Gezien deze ontwikkelingen pleitte de Ondernemingsraad ervoor dat de nieuwbouwschepen bemand worden met bijvoorbeeld een 'Kernbemanning'. Hier zijn, volgens de Raad, verschillende argumenten voor; het zijn 'high tech'

schepen die zodoende garant kunnen staan voor hoogwaardige arbeidsplaatsen, de mogelijkheid van fiscale voordelen bij het bemannen met een Nederlandse bemanning en verder een noodzakelijke mogelijkheid voor het scheppen van een gelegenheid mensen op te leiden voor de toprangen.

De Bestuurder benadrukte dat er inderdaad gekeken wordt naar de mogelijkheid de schepen met 'kernbemanning' te laten varen, maar voorlopig is daar nog geen definitieve beslissing over te verwachten.

Voor alle duidelijkheid volgen hier nogmaals de ontwikkelingen die er de oorzaak van zijn dat een groot gedeelte van de 'F'-schepen afgestoten wordt. Dit in tegenstelling tot eerdere berichten als zouden de 'F'-schepen tot voorbij de eeuwwisseling blijven.

- **Japan gaat steeds meer de 15 jaar restrictie hanteren.**
- **In Amerika hebben wetemaken met de eis dat schepen tussen de 20 en 40.000 ton of Clean Ballast Tanks moeten hebben, of Segregated Ballast tanks.**
- **Voor Nafta-contracten hanteert de industrie een leeftijdsclausule van maximaal 12 jaar.**
- **De schepen zijn qua tonnage interessant voor een lokale trade (bijvoorbeeld de Middellandse Zee) maar dan onder beheer van een lokale reder.**
- **Afgezet tegen de huidige markt voor tweedehands tonnage is het momenteel redelijk gunstig om scheeps-financieringscontracten af te kopen.**

Dat het afstoten van een gedeelte van de 'F'-klasse schepen een betreurenswaardige ontwikkeling is moge duidelijk zijn. Hier is wat dat betreft enig onbehagen op zijn plaats. Daar tegenover staat echter een oplevende markt en een daaraan gerelateerde activiteit van Shell International Marine. De Bestuurder benadrukte nog eens dat hij blijft streven naar en pleiten voor het intact houden van een kernvloot van rond de twintig schepen.

## Personeelssituatie

Onder dit agendapunt kwamen drie onderdelen ter sprake. Vast onderdeel van de vergadering is het overzicht van de personeelscijfers. Dit keer waren géén grote veranderingen te melden.

Verder werd door Tino de Vries een overzicht gegeven van de stand van zaken binnen de 'Outplacement operatie'. Gezien het feit dat de eerste verwachtingen over het tijdsbestek waarin de operatie afgerond zou kunnen worden te hoog gespannen waren, is het nog te vroeg om een definitief oordeel te vellen over het uiteindelijke resultaat. Het uitwerken van de ideeën en het afronden van cursussen moet, op een langere termijn dan eerst ingeschat, zijn vruchten af gaan werpen. Outplacement blijft vast agendapunt en het plan is om op korte termijn een gesprek te organiseren tussen het Outplacement bureau en de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken.

Derde onderdeel was de discussie over de binnenkort te installeren **Werkgroep 'Training- en Opleidingsbeleid' en de leidraad die is opgesteld, waarlangs de werkgroep invulling moet gaan geven aan een Training- en Opleidingsbeleid.** Het tijdpad, dat in eerste instantie een instemmingsverzoek voor de juni-vergadering zou moeten opleveren, moet wel verlengd worden, maar als U dit leest heeft de werkgroep, bestaande uit:

- Rob van Kranen (DFP/1)
- Nel Beugelink (DFP/111)
- Ed Paardekooper (DFM/11)
- Ed Barsingerhorn (vloot)

een aanvang gemaakt bij het opstellen van een raamwerk voor een training- en opleidingbeleid.

## Eindrapportage 'Sericata'

Het experiment 'Sericata' liep in eerste instantie tot 1 maart 1988. Nadat gebleken was dat de TOZ (overlegorgaan Reders, Overheid en Vakorganisaties) de conclusie van de CMO-werkgroep niet overnam, werd besloten de experimentstermijn met bijna driekwart jaar

te verlengen tot 1 januari 1989. Gedurende die periode vond op regelmatige wijze rapportage plaats vanaf het schip in de vorm van een drie maandelijks rapport.

De Ondernemingsraad heeft gedurende het verlengde experiment blijvende aandacht gehouden door het onderwerp steeds te agenderen voor de vergaderingen van de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken. Zodoende werd regelmatig binnen de commissie een oordeel gegeven over de rapportages of een onderdeel daarvan. Volgens de Raad geven alle rapportages aan dat er zich geen echte knelpunten hebben voorgedaan. Er werd regelmatig gesproken over het feit dat er op de flexibiliteit van de hoofdwerktuigkundige een zware wissel werd getrokken, alsmede dat er een steeds groter wordende individuele inbreng noodzakelijk is. Deze beide punten karakteriseren wel de inzet die verlangd wordt van een ieder die vaart binnen een dusdanige bezetting.

Wat ook van invloed is geweest, is het feit dat de lading (het pakket) steeds meer aandacht vraagt. Een meer planmatige aandacht voor operaties als tankwassen wordt noodzakelijk genoemd. De Ondernemingsraad is van mening dat deze genoemde punten van toepassing kunnen zijn op andere experimenten als bijvoorbeeld 'kernbemanning' en zodoende de volle aandacht verdienen.



## Medische terugblik 1988 en veiligheid

Dokter Louwe gaf een terugblik over de activiteiten van de Medische dienst in 1988. Er werd stilgestaan bij het feit dat ons in 1988 vier collega's waren ontvallen.

Verder was er van de zijde van de Medische dienst aandacht voor aspecten als trillingen aan boord, temperatuurniveau aan boord in bijvoorbeeld de purifierkamers, alsmede de effecten op de gezondheid bij toenemende werkbelasting door een reductie in het aantal opvarenden.

Een ander onderdeel van de presentatie van Dr. Louwe was het aspect alcohol. Binnen Shell Tankers B.V. is er altijd al ruim aandacht geweest voor deze problematiek, getuige een lijst van brieven en circulaire's die uitgegaan zijn. Op het moment neemt de aandacht voor dit aspect weer toe. Dit is onder andere het gevolg van de ramp met de 'Exxon Valdez'. Gezien de recente ontwikkelingen schaarde de Raad zich, waar het gaat om extra aandacht voor de problematiek rond alcohol, achter de mening van de bestuurder dat een 'aanscherping van het alcohol beleid noodzakelijk wordt'. Men acht de invoering van alcoholvrij-bier een goede zaak.

## Veiligheid

Uiteraard was een ieder zeer te spreken over de behaalde 5 miljoen uren OMA-vrij. Voorwaar een record waar we trots op mogen zijn. Dit keer is heel bewust ook gekozen voor een stukje publiciteit. Een persbericht is verzonden aan diverse kranten en instanties.

Tijdens de presentatie van dokter Louwe werd ook stilgestaan bij de ongevallen in de privé sfeer. Het aantal ongevallen in de privé sfeer blijkt die van op het werk vele malen te overtreffen. Onderdelen waar

hoog gescoord wordt zijn verkeer, sport en in en rond het huis.

Dit is een moeilijke materie. Op het werk heeft de werkgever de wettelijke verplichting de werknemers te beschermen, waar dan uiteraard ook verplichtingen van de werknemer tegenover staan. Thuis echter is dat een heel andere zaak. De enige mogelijkheid ligt op het vlak van goede informatie. Dezelfde voorzichtigheid als waarmee een OMA-vrij record wordt behaald zou ook in de privé-omstandigheden aan de dag moeten worden gelegd.

### OR-ALLERLEI

- ▶ *Fred Boot en Arno Ziere, respectievelijk tweede werktuigkundige en werkzaam op DFF/5 waren als nieuw OR-lid voor de eerste keer aanwezig bij een vergadersessie.*
- ▶ *Tot en met de eerst volgende vergadersessie fungeert Henk Steenstra als plaatsvervangend voorzitter en Arno Ziere als plaatsvervangend secretaris. Fred Boot is gekozen als lid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden.*
- ▶ *Tijdens deze vergadersessie kwam ook het Sociaal Jaarverslag 1988 aan de orde. Het verslag was door de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken uitvoerig behandeld, zodat er vanuit de Raad nog maar een enkele opmerking kwam.*
- ▶ *Ondanks dat het 7 april 'Wereld niet roken dag' was, werden er rookpauzes gehouden. De nicotine behoefte was te groot.*
- ▶ *Shell Tankers B.V. blijft voorlopig doorgaan met het doen trainen van eerste stuurlieden in 'expediting'. Gezien het feit dat de operatie over 1988 een positief resultaat gaf, alsmede de overweging dat op deze manier een grote hoeveelheid kennis en ervaring wordt opgedaan is hiertoe besloten.*
- ▶ *In het kader van de 'Fleet Image' wordt er momenteel driftig gewerkt aan een nieuwe invulling van de uniform-voorschriften. De nadruk zal duidelijk liggen op de haven periode.*
- ▶ *Dit verslag is geschreven door Ed Barsingerhorn.*



# Shell Tankers b.v.

**GENERAL  
MANAGEMENT**  
G. Veldt  
DF



**FINANCE AND  
ADMINISTRATION**  
K. Borsje\*  
DFF



**FLEET  
MANAGEMENT**  
J. A. M. Elias\*  
DFM



Accounting  
**W. Reininga**  
DFF/1



Fleet Operations  
**J. de Ruiter**  
DFM/1



Fleet Support  
**J. Drogt**  
DFM/2



Planning and  
Budgets  
**P. J. van der Pols**  
DFF/2



Materials/  
Expediting  
**J. C. Molenaar**  
DFM/3



Information,  
Computing,  
Communica-  
tion and Offi-  
ce Services  
**G. M. J. Debets**  
DFF/3



ALL VESSELS

\* General Attorney  
Note: the positions shown on this chart  
are not indicative of the seniority of  
those portrayed



Medical  
**R. G. Louwe**  
DF/1 (SN-BGD)



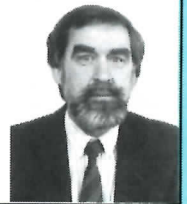
**PERSONNEL**  
**T. de Vries\***  
DFP



Fleet Personnel  
**R. van Kranen**  
DFP/1



Shore Personnel  
**B. C. Knoester**  
DFP/5



Wages and  
Administration  
Fleet Personnel  
**P. G. J. C. van Rijn**  
DFP/3



Personnel and  
Relations and  
Information  
**N. Obolonsky**  
DFP/6

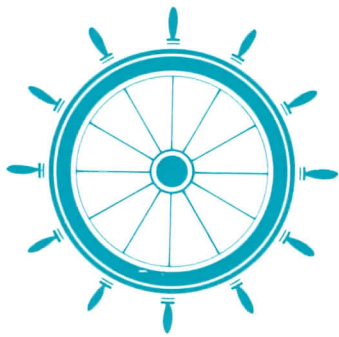


Social Welfare  
**M. J. Kors**  
SNV-PNRA/3



# Reporting set-up

as on 1-5-1989



# Vaart Houden



## Cursus Scheepstechnici

Opnieuw 10 medewerkers hebben het diploma *Scheepstechnicus* behaald. Hun namen staan elders op deze pagina vermeld. Gefeliciteerd! Vijf andere collega's zijn onlangs voor de *Wescon*-cursus geslaagd en moeten tezamen met 7 anderen alleen nog het nautisch-examen afleggen. Elf medewerkers zijn nog niet in de gelegenheid geweest te beginnen, maar we zijn van plan nog voor de zomervakantie een cursus te houden. We verwachten dat omstreeks september/oktober allen in het bezit kunnen zijn van het diploma 'Scheepstechnicus'.

*De volgende tien collega's hebben het diploma 'Scheepstechnicus' behaald:*

*F.W. Bosson  
R.E. Curial  
J.J. Donleben  
R.F. Huysers  
R. de Jong  
E. Kuitems  
M. Schiphorst  
M.J.W.A. Schuurs  
M.A.J. Veen*

## MO-dagen

Inmiddels hebben we twee MO-dagen achter de rug. Daarbij is in twee subgroepen uitvoerig van gedachten gewisseld over het invoeren van 'aandachtsgebieden' voor Maritieme Officieren. Dit om hen meer te motiveren en meer eigen verantwoordelijkheid te geven. De reactie van de eerste groep van tien was overwegend positief. Om een zo breed mogelijk draagvlak te krijgen, hebben we niettemin besloten een tweede groep van tien Maritieme Officieren uit te nodigen voor een discussie. Deze tweede MO-dag vond plaats op 16 maart jl. Tot mijn niet geringe verbazing bleek deze groep vrijwel unaniem tegen invoering te zijn. Bezwaren, die ook al in de eerste groep door de meer ervaren Maritieme Officieren naar voren waren gebracht, waren dat het een verschraling is van de huidige situatie waar men bij het hele scheepsgebeuren is betrokken. Men is beducht dat we teruggaan naar de enige jaren geleden afgeschafte subgroepverantwoordelijkheid, ook al is dit niet de bedoeling. Bij de jongeren is meer support, omdat zij zich soms nogal verloren voelen op het schip, maar naar de mening van de meesten kan dit

ondervangen worden door een betere coaching. Vrijwel unaniem zijn de MO'ers in hun mening dat meer uniformiteit in het wachtlopen kan worden aangebracht. Ook vragen velen zich af, zeker nu het aantal officieren zo klein wordt als met Kernbemanning wordt gevaren, of het instandhouden van aparte Scheepsmanagementteam-vergaderingen nog wel zinvol is. Gezien de verdeeldheid met betrekking tot de 'aandachtsgebieden' hebben we besloten een derde MO-dag te houden. Deze zal plaatsvinden op maandag 1 mei a.s. De bevindingen zullen vervolgens in de werkgroep 'B-2000' en in een '6 x 6'-bijeenkomst worden besproken.

## Radio Officier

Het ligt in de bedoeling dat de 'Spectrum' binnenkort voor tenminste een half jaar in de regio Antwerpen - Algerije gaat varen. Dit biedt ons de mogelijkheid om, in het

streven naar verdergaande rationalisatie, zonder Radio Officier te varen. Er moet een investering van ruim f 20.000,- worden gedaan in radio-apparatuur, maar dat bedrag is snel terugverdiend.

## Bespreking met FWZ

In het kader van de CAO-afspraken hebben we op 12 april jl. een zogenaamd 'Protocolgesprek' gehad met de FWZ. Doel van dit soort gesprekken is de vakorganisaties regelmatig inzicht geven in onder meer de economische situatie van STBV, de verwachte ontwikkelingen op het gebied van de vlootsamenstelling en de personeelssituatie. Voor de FWZ is het onder meer een gelegenheid om kenbaar te maken welke onderwerpen sterk bij de leden leven. Van beide kanten worden deze gesprekken als bijzonder nuttig en constructief ervaren. Het is een goede mogelijkheid om de communicatie en de dialoog tussentijds gaande te houden.

## Training en Opleiding

Op 14 april jl. heb ik de 'Werkgroep Training- en Opleiding Vlootpersoneel' geïnstalleerd, die over enkele maanden een aantal aanbevelingen zal doen. De werkgroep bestaat uit **Rob van Kranen (voorzitter), Nel Beugelink, Ed Paardekooper en Ed Barsingerhorn**. De laatste twee treden op als vertegenwoordigers van de vloot. De werkgroep zal zich onder meer buigen over de volgende aspecten.

- **vaktechnische- en sociale vaardigheidstraining;**

- **de keuze van de opleidingsinstitten;**
- **de mate waarin subsidie wordt verstrekt;**
- **training in eigen tijd (verlof) of bedrijfstijd;**
- **het stellen van prioriteiten binnen de budgettaire ruimte van f 500.000,-.**

Bij de studie zal de werkgroep de uitkomsten van het EOS-onderzoek nadrukkelijk betrekken.



De Werkgroep Training- en Opleiding Vlootpersoneel v.l.n.r. Ed Paardekooper, Nel Beugelink, Ed Barsingerhorn en Rob van Kranen

## Veiligheid

Vanzelfsprekend zijn we allemaal bijzonder trots op de **5 miljoen uren OMA-vrij** varen. Ik dank U allen hartelijk voor Uw persoonlijke inzet en betrokkenheid die het mogelijk hebben gemaakt dit fantastische resultaat te behalen. Toch is enige bescheidenheid op zijn plaats. U weet

beter dan ik dat het verschil tussen een ongeval en geen ongeval soms een kwestie van centimeters en een dosis geluk is. Daarom blijft ieders waakzaamheid te allen tijde geboden. Onze volgende mijlpaal is **10 miljoen uren OMA-vrij**.



John Butt (Head Safety/Environmental Protection/SIPC) snijdt, ter gelegenheid van de 5.000.000 uren mijlpaal, een speciaal gemaakte taart aan.

## Walorganisatie

De huidige sterkte van de walorganisatie (per 31 maart 1989) is 51. In het kader van de doelstellingen 1989 wordt ernaar gestreefd de werkzaamheden verder te stroomlijnen. Door het in principe niet opvangen van het natuurlijk verloop, verwachten wij dat het aantal medewerkers aan het eind van dit jaar zal zijn teruggebracht tot 46. Uiteindelijk zullen we er naar toe moeten dat de verhouding ongeveer 2 walmedewerkers per schip bedraagt.

## Briefinggesprekken gezagvoerders/ hoofd- werktuigkundigen

Voor deze gesprekken zullen in het vervolg vaste afspraken worden gemaakt met de leden van het Managementteam. Dit past in ons algemene streven naar verbetering van de kwaliteit. Het voorkomt onnodig 'rondhangen' van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, omdat Managementteamleden op dat moment niet beschikbaar zijn vanwege vergaderingen of andere afspraken. Het mes snijdt aan twee kanten; ook voor Management wordt meer structuur in de tijdsbesteding gebracht. Als iedereen meewerkt moet dit lukken, zij het dat het natuurlijk altijd kan voorkomen dat er onverwachts iets tussenkomt. Zelf

zal ik me in deze gesprekken vooral gaan concentreren op de kwaliteit van de opgemaakte beoordelingen en het identificeren van talent. Ook voor de MO'ers zullen vaste afspraken worden gemaakt. *Nieuw is dat DFM en DFP ook alle 1e stuurlieden tijdens hun jaarlijks bezoek willen spreken.* De tijden zullen worden vermeld in de brieven die U van Janny Kalkman ontvangt.

## Uniformering

Binnenkort zullen nieuwe voorschriften op het gebied van uniformering worden bekendgemaakt. Ook de scheepstechnici zullen een bepaalde uitmonstering krijgen. Van verschillende zijde is ons erop gewezen dat zij hiervoor nooit geld hebben ontvangen. Hier zal in positieve zin naar worden gekeken.

## Monsteren

In verband met mijn komende reis naar de 'Caurica', bezocht ik onlangs de Waterschout. Bij navraag kreeg ik de indruk dat het monsteren bij de Waterschout naar verwachting vanaf juni 1989 tot het verleden behoort.

## Prijscompensatie gageschalen

Als uitvloeisel van de CAO-afspraken zijn de salarissen van de officieren die een salaris hebben op basis van de schaal van

1 april 1988 met ingang van 1 april 1989 met *1,83 procent* verhoogd. Dat is het percentage waarmee het prijsindexcijfer in de periode februari 1988 - februari 1989 is gestegen.

## EOS

Elders in dit nummer hebt U in het OR-verslag een eerste indruk gekregen van de uitkomsten van het EOS-onderzoek. Een samenvatting van de resultaten zal in de loop van mei naar iedereen worden toegestuurd. Ook zal een volledig exemplaar (meer dan 100 pagina's!) naar alle schepen worden gestuurd, zodat geïnteresseerden op hun gemak diverse gegevens nog eens kunnen nalezen. Veel sterkte, want het is geen lichte kost. In juni zullen de uitkomsten in de overlegvergadering worden besproken. Het is bijzonder verheugend te constateren dat een groot deel van onze medewerkers een positief oordeel heeft over STBV als werkgever. Voor ons een goede stimulans, maar ook een uitdaging om het nog beter te doen binnen de mogelijkheden die we hebben.

## Voetbaltoernooi

VOETBALTOERNOOI  
OM DE  
WERNER BOKAAL



Op zaterdag 13 mei a.s. wordt voor de 17e keer in Den Haag om de 'Werner bokaal' gestreden. STBV zal dit jaar voor het eerst mee doen met een elftal bestaande uit een combinatie van vloot- en walmedewerkers. Het toernooi zal plaatsvinden op het landgoed Te Wervé, Van Vredenburgweg 105, te Rijswijk, aanvang 08.30 uur. Als het slecht weer is wordt het evenement verplaatst naar 27 mei.

Hoewel het bij het Wernertoernooi natuurlijk om de bokaal gaat, staat de dag vooral in het teken van sportiviteit en gezelligheid. Supporters, familie en andere belangstellenden zijn dan ook van harte welkom om in de eerste plaats natuurlijk de spelers aan te moedigen, maar ook om te genieten van de gezellige sfeer op en om de speelvelden. Voor meer informatie kan men zich wenden tot Ed Barsingerhorn (☎ 010-4071842).

Behouden vaart,

Tino de Vries - Personnel Manager

## SIM 'Think Safe Certificate'

Op 3 april jl. ontving de 'Shelltrans' uit handen van de Marine Coördinator, Mr. J.H. Kelly, het certificaat voor 3 jaar varen zonder ongevallen met arbeidsverzuim. Het schip vaart al vanaf 23 februari 1986 geheel ongevalsvrij bij STBV. Proficiat 'Shelltrans' en een veilige toekomst gewenst.



## JAARVERSLAG 1988

### Grote toename in oliereserves

Shell-maatschappijen zijn er opnieuw in geslaagd om meer aan hun ruwe oliereserves toe te voegen dan zij hebben geproduceerd. De nettotoevoegingen aan de bewezen oliereserves waren in 1988 gelijk aan 165 procent van de geproduceerde hoeveelheid. Over de laatste tien jaar zijn de oliereserves met 35 procent gestegen, ondanks een aanzienlijke toename van de olieproductie.

De toevoegingen aan de bewezen aardgasreserves waren in 1988 gelijk aan 82 procent van de geproduceerde hoeveelheid. De nettotoevoegingen sinds 1979 zijn ondanks een gestegen afzet net iets groter dan de geproduceerde hoeveelheid aardgas.

Dit staat in het gepubliceerde jaarverslag van zowel de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij als The 'Shell' Transport and Trading Company, p.l.c., de twee

moedermaatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. Olievonsten werden in elf landen gedaan, gas werd in zeven landen gevonden. Deze vondsten vormen een aanzienlijk deel van de nettotoevoegingen aan de reserves. In 14 landen werd het opsporingsactiviteiten werden begonnen in Argentinië, Ghana, India, Joegoslavië, Kongo, Madagascar, Vietnam en Zweden.

De lagere ruwe-olieprijzen leidden in 1988 tot een daling van de resultaten uit opsporings- en winningsactiviteiten, maar de resultaten van de overige sectoren - verwerking, zeetransport en verkoop, chemie, steenkool en metalen - gaven alle een aanzienlijke verbetering te zien.

De totale uitgaven - investeringen en opsporingskosten plus nieuwe investeringen in verbonden maatschappijen - beliepen pond sterling 5,5 miljard, een toename met 17 procent ten opzichte van 1987. Naar verwachting zal dit bedrag in 1989 verder stijgen tot pond sterling 5,9 miljard, waarbij circa 45 procent bestemd is voor opsporing en winning van olie en gas, 30 procent voor

verwerking, zeetransport en verkoop en 15 procent voor de chemische sector. Andere belangrijke feiten die in de jaarverslagen worden genoemd zijn onder meer de installatie in de Golf van Mexico van het hoogste boor- en productieplatform ter wereld en het hoogste verkoopcijfer voor aardgas van alle produkten buiten de centraal geleide economieën.

In hun voorwoord bij de verslagen vestigen de President-directeur van de Koninklijke, Ir. L.C. van Wachem, en de Voorzitter van de 'Board of Directors' van Shell Transport, Sir Peter Holmes, bijzondere aandacht op Europa. Zij dringen er bij de regeringen van de lidstaten van de Europese Gemeenschap op aan om bepaalde uitgangspunten te aanvaarden, waaronder het creëren van een jaarlijk 'open' Markt en het vermijden van toevoeging van nieuwe regels aan de reeds bestaande.

In het voorwoord wordt de betrokkenheid van Shell-maatschappijen ten aanzien van veiligheid en bescherming van het milieu benadrukt.

## Half miljoen gulden voor Delfts laboratorium

Shell Nederland heeft vijfhonderd duizend gulden geschonken aan het laboratorium voor Fysische Technologie van de Technische Universiteit in Delft. President-directeur drs. H. Hooykaas heeft op 11 april jl. een cheque ter waarde van genoemd bedrag, aangeboden aan dr. ir. H.E.A. van den Akker, hoogleraar Fysische Transportverschijnselen en ex-medewerkers van het Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam (KSLA). *'Een bijdrage die zal helpen het onderzoek nieuwe impulsen te geven en daarmee het laboratorium opnieuw een excellente reputatie. Ik hoop ook dat door deze bijdrage de vriendschap tussen Delft en Shell, die vorig jaar door een incident verkoelde, zal verdiepen in goede en slechte tijden'*, aldus Hooykaas.

Het aanbieden van de gift vond plaats in de aula van de TU, na afloop van de eerste in een serie lezingen van een fysisch-technologisch colloquium. Voor ruim honderd studenten die gekomen waren voor het college over turbulentie in de procesindustrie van gastdocent dr. ir. Gijs Ooms (werkzaam bij het Shell-laboratorium Amsterdam) werd het een bijzondere middag, met champagne tot besluit. Hoogleraar Harry van den Akker, zei in zijn dankwoord opgetogen te zijn over de donatie. Daarmee kan het laboratorium de computer-infra-structuur verbeteren, die nodig is voor ondersteuning van de research-werkzaamheden. Hij dacht hierbij aan twee super-mini-computers met werk- en meetstations.



V.l.n.r. dr. ir. H.E.A. van den Akker en drs. H. Hooykaas

# Scheepsvuilnis niet meer overboord

De zee moet worden beschermd tegen de nog steeds voortgaande vervuiling. Lozingen van afvalstoffen in het mariene milieu moeten worden tegengegaan. Een van de manieren om de zee te beschermen tegen vervuiling is de toepassing van het internationale MARPOL-verdrag (MARPOL staat voor Marine Pollution). Dit verdrag, met haar vijf bijlagen verbiedt de zeescheepvaart het milieu aan te tasten door lozingen van afvalstoffen. Meer dan 50 landen, die gezamenlijk zo'n 80 procent van de wereldvloot vertegenwoordigen hebben dit verdrag onderschreven.

Nederland heeft de Bijlage 1 (lozingsverbod voor olie) en Bijlage 2 (lozingsverbod voor chemicaliën) al opgenomen in de uitvoeringsbesluiten van de Wet Voorkoming Verontreiniging door schepen.

Nieuw is, dat nu ook Bijlage 5 (scheepsvuilnis) is opgenomen in de wetgeving. Dit betekent dat U geen scheepsvuilnis meer in zee mag lozen!

## Waar hebben we het eigenlijk over?

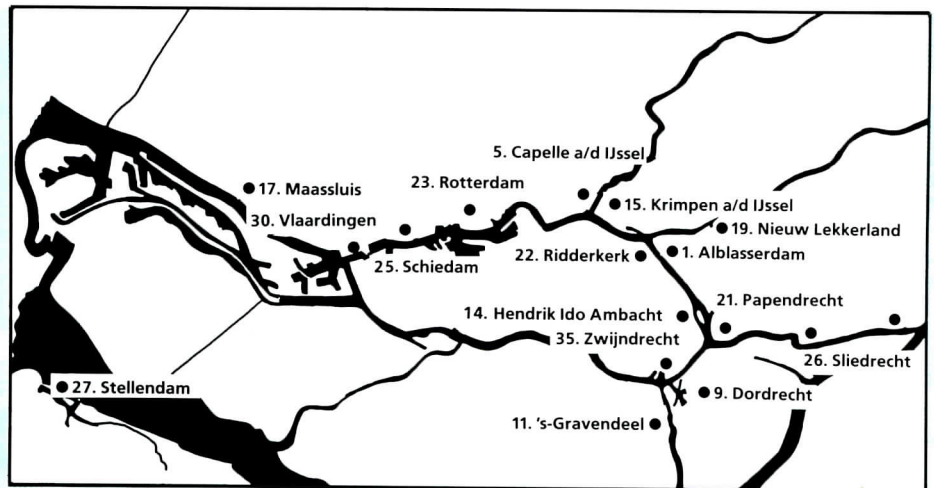
Als we spreken over scheepsvuilnis, dan bedoelen we alle afval dat aan boord van een zeeschip ontstaat tijdens het normale gebruik van dat schip. Het gaat dus om afval uit de kombuis, huishoudelijk afval, afval dat ontstaat door onderhoud of door het uitvoeren van andere werkzaamheden, en om ladingrestanten uit de ruimen van vrachtschepen.

## Mag er nu helemaal niets meer overboord?

Het liefst zouden we zien dat er inderdaad helemaal geen scheepsvuilnis in zee terecht zou komen. Bepaalde soorten vuilnis, die voor het milieu minder schadelijk zijn, mogen echter **onder strenge voorwaarden en op flinke afstand van de kust** toch in zee worden geloosd.

**Het overboord zetten van alle soorten kunststoffen (plastic kleden, zakken, verpakkingen, nylon trossen, visnetten e.d.) is onder alle omstandigheden verboden.**

De havenbeheerders kunnen voor hun haven eigen regels maken voor het gebruik van ontvangstvoorzieningen. U zult Uw behoefte aan ontvangstvoorzieningen bijvoorbeeld in veel havens 24 uur van tevoren bekend moeten maken. Dit garandeert U dan wel dat U gedurende 7 dagen per week, 24 uur per dag van de ontvangstvoorzieningen gebruik kunt maken. Hier heeft U trouwens recht op; de havens zijn namelijk verplicht om er voor te zorgen dat de afgifte van scheepsvuilnis géén onnodig oponthoud veroorzaakt. De



Voor andere soorten vuilnis gaat het er om **op welke afstand van de kust de lozing plaatsvindt en om wat voor soort afval het precies gaat.**

Er bestaan maalinstallaties die afval zó vermalen dat het een rooster kan passeren met gaten die een diameter hebben van maximaal 25 millimeter. Als U zo'n maalinstallatie gebruikt mag U het afval dat normaal gesproken geloosd mag worden op minimaal 12 mijl van het dichtstbijzijnde land lozen op minimaal 3 mijl van het dichtstbijzijnde land.

## Wat moet U dus doen?

Het afval dat U aan boord heeft gehouden moet U afgeven aan ontvangstvoorzieningen in de haven. Dit zijn bedrijven die daarvoor speciaal door de havenbeheerder zijn aangewezen. De havenbeheerders maken bekend wie in hun haven zo'n aanwijzing heeft. Op de kaart kunt U zien in welke havens U recht heeft op het gebruik van ontvangstvoorzieningen. Aan een bedrijf dat niet officieel is aangewezen mag U geen vuilnis afgeven.

havenbeheerders kunnen U ook precies vertellen welke bedrijven een aanwijzing hebben om scheepsvuilnis in ontvangst te nemen.

Heeft U een bedrijf gevonden, dan kan de afgifte van het vuilnis plaatsvinden. De kosten die daarmee zijn gemoeid moet U betalen aan dit bedrijf.

Wanneer U Uw afval niet kwijt kunt, bijvoorbeeld omdat er niet voldoende ontvangstvoorzieningen zijn, dan **bent U verplicht** om dit te melden aan de havenbeheerder, en aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.



## Twee dames winnen 'Eendracht' reis

Er bleek dit jaar veel belangstelling te bestaan voor de verloting van de twee kooien op de 'Eendracht'. Kinderen in de leeftijd van 16 tot en met 25 jaar van onze werknemers en direct vanuit STBV-dienst gepensioneerden werden in de gelegenheid gesteld mee te dingen naar een plaats aan boord van deze sierlijke tweemastgaffelschoener van de 'Stichting Het Zeilend Zeeschip'. De periode waarin de tocht dit jaar valt is erg gunstig (16 t/m 27 juli 1989). Dit met oog op de schoolvakanties. Enkele tientallen gegadigden hadden er een briefje aan gewaagd, in de hoop één van de twee beschikbare plaatsen te kunnen bemachtigen. In twee huisgezinnen klonk een juichkreet, nadat de twee gelukkigen door OR-lid **Arno Ziere** via het lot als winnaars waren aangewezen. Het waren:

**Mariette de Koning**, dochter van hoofdwerktuigkundige H.L. de Koning en **Carmina Keuning**, dochter van gepensioneerd 2e werktuigkundige J. Keuning.

Zij stappen op 16 juli a.s. in Cuxhaven aan boord en hopen 27 juli 1989 in Malmö weer voet aan wal te zetten. Wij wensen hen een aangename en leerzame reis toe.

## Dodenherdenking

4 mei 1989

Op donderdag 4 mei 1989 zullen in de hal van het gebouw Carel van Bylandtlaan 30 van het Centraal Kantoor Den Haag, onze collega's worden herdacht die tijdens de Tweede Wereldoorlog om het leven zijn gekomen en wier namen vermeld staan op de aldaar aangebrachte plateaus. Er zal onder andere namens de gehele Koninklijke Shell/Groep een krans worden gelegd door de heer J.H. de Groot, Directeur Centraal Kantoor Den Haag. De Ondernemingsraden van alle Nederlandse Groepsmaatschappijen worden uitgenodigd met afgevaardigden bij de kranslegging aanwezig te zijn.

De herdenking begint in verband met Hemelvaartsdag even voor 12.00 uur. Tot uiterlijk 14.00 uur is er personeel aanwezig om bezoekers te ontvangen en bestaat er gelegenheid bloemen bij de plateaus te leggen.

Zij die nabestaanden van de oorlogsslachtoffers kennen, worden verzocht de herdenkingsplechtigheid

onder hun aandacht te brengen. Gehoopt wordt dat vele employés de kranslegging zullen bijwonen om, samen met de nabestaanden, enige ogenblikken in gedachten te vertoeven bij de collega's die ook voor onze vrijheid het leven lieten. De toegang tot de plechtigheid geschiedt dit jaar voor het eerst via de ingang van gebouw Carel van Bylandtlaan 16.

## Herkströter straks Groepsdirecteur



De Raad van Commissarissen en de Directie van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij maken bekend dat zij aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders der Vennootschap, op 11 mei 1989 zullen voorstellen de heer drs. C.A.J. Herkströter met ingang van 1 juli 1989 tot Directeur van de Vennootschap te benoemen. De heer Herkströter is thans Regionaal Coördinator Europa en lid van de Raad van Beheer van SIPM.

Het ligt in de bedoeling de heer Herkströter, na zijn benoeming tot Directeur van de Vennootschap, te benoemen tot lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum N.V., 'Managing Director' van The Shell Petroleum Company Limited en lid van de Raad van Beheer van Shell Petroleum Inc., en daarmee tot Groepsdirecteur, eveneens met ingang van 1 juli 1989.

## Paspoort en Amerikaans visum

Onlangs is gebleken dat diverse zeevarenden met een verlopen-, bijna verlopen of met een ongeldig USA-visum naar zee gaan.

Wij wijzen U er nogmaals op dat U zelf dient te zorgen dat al deze papieren tijdens de gehele reis geldig zijn. Indien dit niet het

geval is en er ontstaan hierdoor problemen in het buitenland, zullen kosten die hieruit eventueel voortvloeien worden doorbelast naar Uw persoonlijke rekening. Voor aanvraag/vernieuwen van USA-visum kunt U een brief met formulier aanvragen via DFP/1 (☎ 010 - 4071850/4071847). Wij adviseren U om zodra U met verlof bent, deze papieren te controleren zodat U ruimschoots de tijd heeft dit voor Uw volgende tewerkstelling in orde te maken.

## Cursus scheepvaartkunde

Bij voldoende aanmelding organiseert de Hogeschool Rotterdam en Omstreken op onderstaande data een cursus scheepvaartkunde. De cursus is bestemd voor bezitters van het HBO-diploma Navigatie en tenminste anderhalf jaar vaartijd met het diploma 'S2'. Aan het einde van de cursus wordt een verklaring uitgereikt die nodig is om het diploma eerste stuurman GHV te kunnen verkrijgen.

4 t/m 29 september 1989  
15 januari 1990 t/m 9 februari 1990  
28 mei 1990 t/m 22 juni 1990

Nadere informatie en aanmeldingsformulieren worden op verzoek door de school (☎ 010 - 4366244) graag verstrekt.

Zij, die zich wensen op te geven voor bovengenoemde cursus dienen dit wel in overleg te doen met de heer J. Lindeman (DFP/1 ☎ 010 - 4071844).

## Juiste scheepsnaam

Familieleden en relaties van opvarenden dienen, als zij post naar een schip sturen (via DFF/4 - postkamer), zich er goed van te vergewissen dat zij in de adressering de **juiste scheepsnaam** vermelden. Dat wil zeggen - **het schip waarop betrokkene op dat moment werkelijk vaart** - aangezien DFF/4 niet controleert of 'meneer X' inderdaad op schip 'Y' dienstdoet.



Dit in verband met het feit dat er de laatste tijd nog al eens brieven geretourneerd zijn door schepen omdat geadresseerde niet (meer) aan boord was of op een ander schip dienstdeed. Opvarenden moeten zelf in principe deze naam doorgeven; bij twijfel kunnen familieleden altijd met DFP/1/11 (☎ 010 - 4071850/4071847) bellen om het juiste schip te weten te komen.

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 31 maart 1989

## Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

### m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: W. Bosma, MO3N: G.H. Reitsema, Hwtk.: J. Hensbroek, MO4T: M.P. Vogels, Techn.: G. Struik

### m.s. 'Caurica'

MO3N: A.M.H. Vossen, MO2T: B.E. Broekhuysen, Techn.: H.S. Elia, A. van der Windt, Hovo: H.W.J. van Haarst

### m.s. 'Felania'

2e Wtk.: A. Houwaard jr.

### m.s. 'Felipes'

Gezagv.: G. Buma

### m.s. 'Ficus'

Gezagv.: N. Venendaal, MO4T:

M.B. Siderius, Eng3: Siahaya

### m.s. 'Flammulina'

Stag.: C.G.A. Ligtfoot

### m.s. 'Fossarina'

Wnd. Gezagv.: G.L.A. Martens,

Stag.: J.T.E.M. Spoor, Eng4:

Pangaribuan, Off2: Mustamu

### m.s. 'Fossarus'

Stag.: S.M.J. van den Akker

### m.s. 'Fulgur'

Hwtk.: L.W. Jorissen, Stag.: A.

Kamperman

### m.s. 'Fusus'

Gezagv.: W.S. van der Ham, Stag.:

J.A. Moens

### m.s. 'Niso'

1e Stm.: B. Crum, 3e Stm.: D.F.A.

Maljers

### m.s. 'Shelltrans'

MO4N: P.C. Hollander, MO4T:

L.P.A. Saasse

### m.s. 'Sidelia'

2e Stm.: P.A. Vermolen, 3e Stm.:

M.J.A. Kryvenaar, 3e Wtk.: K.

Elshout, J.H.A. Schulten, R dof.:

Hutabarat

### m.s. 'Solaris'

1e Stm.: H.J. Lenstra, 2e Wtk.:

A.J.A. de Groot, J.H.E. Nijhuis,

Hovo: C.F. van der Ende

### m.s. 'Spectrum'

2e Wtk.: M. Schmidt, ASV: E.L.

Boldewijn

### m.s. 'Sponsalis'

1e Stm.: H. van Popta, MO3N: W.

Verschuure, Hovo: L.H.

Thibaudier, PO: Moh Sjansudin,

G2S: J Ben Pattilima, Muh Irwan,

Muhamad Said, Rodjali, ASTD:

Hasjardi, Muhajjidin, JSCJ: Saruly

### m.s. 'Stellata'

MO3N: K.H.M. Smulders, 3e Stm.:

M.R. Vogelpoel, MO1T: E.S.

Petrusma, MO4T: J.X.J. Klaaysen,

ASV: O. Barrau, P.K.J. van de

Bunt, G2S: Rudolf HJ Lapijan,

Henky B Pangaila, Eddy Subardi

## Aflossingen/Signed Off

Gezagv.: J.A. van Kesteren, G.J. Knol, A. van Leeuwen, D.C.

Tazelaar, T.H. Tromp, A. Vlaar

MO1N: C.B. Slieker

1e Stm.: E.M.M. van den Bosch,

F.B. Schröder

2e Stm.: W.M. de Bruyn

MO3N: K.G.E. van Lieshout, H.

Oudenes, J.D.C. Plug

3e Stm.: L.M.P. Out, M.C. Swart

MO4N: P.B. van Leunen

Hwtk.: J.P. Kalkman, H.L. de

Koning

MO1T: F.A.M. Vergroesen

2e Wtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld,

J.A. Willems

MO2T: H.G. Besselink

3e Wtk.: P. Hack, J. Kruize

MO3T: B. Scholten, G.J.A.M.

Voets

MO4T: R.W. Eeuwijk, A.C.M.

Zijlmans

SAW: E. Kuitems, P.H.H. Tummers

ASV: B. Corputty, R.E. Curial

Techn.: B.A. Amstelveen, G.

Ekkelenkamp

Hovo: C.A. Breederland, L.J.W.

Broenink, W.C. Kapper

R dof.: Santosa

Off3: Danuwidjaya

Eng3: Yadi, Janis

CPO: Rohadi

PO: Moh Toha

G1S: Mat Sayuti, Mardjub, Tahalea

Joazab, Huzairi Shah, Suari

G2S: Mustar Bin Mustamar

ASTD: Achman Djarkasih, Musali

JSCJ: Masiran

## Geboren

20.03.89 - Diana, dochter van

hoofdvoeding J. Roosenburg en

mw. K. Roosenburg-Boonvises

## Vlootjubilaren



A. Vlaar

Gezagvoerder  
25 jaar op 27.05.89



G.L.A. Martens

1e Stuurman  
25 jaar op 01.05.89



R.G. van den Brink

Algemeen  
Scheepsvakman  
10 jaar op 11.05.89

## Gehuwd

02.03.89 - NS4 W. Verschuure met

mw. M.T.M. van Zuylen

03.03.89 - ASV J.J. Donleben met

mw. A. Couwenberg

## Behaalde diploma's

'C' - MO2T A.M.M. Duyn

## In dienst getreden



M.B. Siderius  
MO4T



N. de Vries  
MO4T

## Uit dienst getreden

MO3N: J.W. Kremer  
Bed.: L.J. Schalk



## Over van Groep binnen Nederland



A.C.G. Schuit  
01.05.89 - DFF/1  
(ex KSEPL)

## Rectificatie

In de vorige editie zijn twee foto's verwisseld. Voor de goede orde plaatsen we nu de juiste personen bij de juiste benamingen.



J.C. Molenaar  
Hoofd Materialendienst  
10 jaar op 01.04.89



H. van der Laaken  
Algemeen Scheepsvakman  
10 jaar op 10.04.89

## IN MEMORIAM

Op 23 maart jl. is op 78 jarige leeftijd overleden de heer **F. Scherstra**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Scherstra verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1961 na 24 dienstjaren.

Op 26 maart jl. is op 86 jarige leeftijd overleden de heer **K. van der Wolf**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer van der Wolf verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1953 na 26 dienstjaren.

Op 15 april jl. is op 84 jarige leeftijd overleden de heer **J. Mackay**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Mackay verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1955 na 19 dienstjaren.

Op 17 april jl. is op 57 jarige leeftijd overleden de heer **B.M. de Roode**, oud-hoofdvoeding. De heer de Roode verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1987 na ruim 31 dienstjaren.

# Minister-president stelt vlaggeschip van Shell Pernis officieel in bedrijf

## Raffinaderij schenkt f 1 miljoen aan Erasmus Universiteit

'Het vlaggeschip van Shell Pernis en de parel van het Rijnmondgebied.' Met deze typering en het heffen van een glas champagne omschreef drs. H. Hooykaas, President-directeur van Shell Nederland, dinsdagmorgen 4 april de even daarvoor door Minister-president Ruud Lubbers in bedrijf gestelde Hycon-installatie. Hooykaas zei dit voor een gehoor van 1.200 genodigden die zich hadden verzameld in een tot auditorium omgebouwde Pernisse opslagloods. Via een metershoge video-wall konden de genodigden live zien hoe Premier Lubbers, gadeslagen door een groot aantal VIP's een handel overhaalde waardoor een plaquette werd onthuld.

Hycon maakt lichte, hoogwaardige, schone en vrijwel zwavelvrije produkten uit de zware fracties van de ruwe olie en bewerkstelligt een forse afname van de uitstoot van zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) van de raffinaderij. Met de bouw van deze



Drs. H. Hooykaas heft het glas.

installatie en de daarmee samenhangende modernisering van de raffinaderij in Pernis, waren f 2,5 miljard en meer dan 20.000 manjaren gemoeid. Twintig jaar geleden werd de eerste aanzet tot dit proces gegeven in het Amsterdamse Shell-Laboratorium (KSLA). Voor de bouw, die in maart 1986 officieel begon, werd voor meer dan 80 procent van de totale waarde bij de Nederlandse industrie besteld.

### Investeringen gaan door

Ir. Cees Grooters, Algemeen-directeur van Shell Pernis, kondigde in zijn toespraak bij de inbedrijfstelling aan, de uitstoot van SO<sub>2</sub> in de jaren negentig verder af te willen bouwen, 'zodanig dat we steeds ruimschoots op de eisen vooruit zullen lopen.' Hij meldde dat zijn bedrijf er vorig jaar in is geslaagd de eisen voor een vergunning (sinds 1980 gesteld op 48.000 ton SO<sub>2</sub>) met 15 procent voor te blijven. Eveneens maakte hij bekend dat er binnen twee jaar beslissingen zullen worden genomen over de bouw van nieuwe

fabrieken, mogelijk van een volledig vernieuwde raffinaderij, in de jaren daarna. 'Wij denken de technologie ervoor in huis te hebben. Intussen zullen wij door extra inzet van aardgas en andere maatregelen onze milieulast verder beperken.'

Grooters deelde voorts mee dat Shell ter gelegenheid van de officiële opening van Hycon een bijdrage van een miljoen gulden ter beschikking stelt aan de Erasmus Universiteit (Rotterdam) ten behoeve van internationale opleidingen. 'Al onze mooie plannen voor dit type high-tech industrie van de toekomst kunnen alleen maar worden gerealiseerd als het vakmanschap nog verder wordt geperfectioneerd. Dat kan alleen maar als daartoe de basis wordt gelegd in het onderwijs in al zijn geledingen.'

### Geen konijn uit de hoge hoed

Ook Minister-president Lubbers sprak de Hycon-genodigden toe. Lubbers noemde de bouw van Hycon op grond van zijn eigen ervaring en beleving, een grandioze prestatie omdat zo'n project veilig was gebouwd. Minstens even indrukwekkend vond hij het feit dat Shell daarbij binnen het budget is gebleven. 'Iets dat ons in Den Haag niet altijd lukt.' Vervolgens stelde hij dat de waarde van veiligheid en milieu de prijs waard is, terwijl er ook nog sprake is van brede positieve neveneffecten. 'Inspanningen zijn niet alleen kostenposten voor de economie en de welvaart. Zorgvuldig omgaan met veiligheid en milieu, investeren in nieuwe technologie om het milieu minder te belasten, zullen economisch een gunstig effect hebben. Het voor de muziek uitmarcheren kan een element zijn in je concurrentiepositie. Dat geldt voor een bedrijf, maar ook voor een land', verduidelijkte Lubbers. 'Hier en daar leeft ten aanzien van een milieuplan het misverstand dat de overheid bezig is een konijn uit de hoge hoed te toveren', zo vervolgde de premier zijn verhaal. 'Maar in feite zijn we bezig met een proces waarbij we proberen steeds scherpere normen te halen. En dat proces zal voortgaan.' De reactie van Lubbers op de speech van Directeur Grooters was kort en bondig. 'Prima. Minder zwavel en meer scholing.'



V.l.n.r.: Drs. H. Hooykaas, Ir. C. Grooters en Minister-president R. Lubbers