

SCHIP & KA

30e jaargang
nummer 9
mei 1991



🐚 organisatieschema 🐚 volleybaltoernooi 🐚
kwaliteitsborgingscertificaat 🐚 'goud van hout'
🐚 wachtgekoppelde aandachtsgebieden 🐚
vaart houden 🐚 'eendracht' 🐚 aan de orde

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Dertigste jaargang nr. 9
mei 1991

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

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

rekeningen over het behandelingsjaar 1990 vóór 1 juli 1991 insturen

Met de overdracht van de OMS-administratie van Rotterdam naar Noordwijk is er geen verandering gekomen in de eis van de verzekeringsvoorwaarden (art 5.1) de rekeningen voor het behandelingsjaar 1990 vóór 1 juli 1991 in te sturen. Het Algemeen Bestuur van het OMS wijst U er met nadruk op, er op toe te zien dat deze rekeningen vóór 1 juli 1991 bij de administratie van het OMS, Postbus 350, 2200 AH Noordwijk, binnen zijn, om nog voor vergoeding in aanmerking te kunnen komen. Na deze datum kan geen vergoeding van deze nota's meer plaatsvinden. Loopt U nog even door Uw administratie heen om er zeker van te zijn dat U alle nota's over het behandelingsjaar 1990 hebt ingestuurd en voor zover dat niet het geval blijkt te zijn dit alsnog te doen. Neemt U er goede nota van dat niet de dagtekening van de nota geldt, maar de behandelingsdatum waarop de bedragen op de nota betrekking hebben.

Een en ander neemt overigens niet weg dat wij U nog steeds vragen Uw nota's in

het algemeen zo spoedig mogelijk na ontvangst - en in elk geval binnen 3 maanden na dagtekening - in te sturen om piekbelastingen en lange wachttijden te voorkomen en de administratie in staat te stellen de rekeningen tijdig volgens de wettelijke eisen die de overheid stelt af te handelen.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2851	25.03.91	1 miljoen manuren OMA-vrij (SATCOM)
2852	28.03.91	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
2853	22.04.91	Implementatie Symphony
2854	15.04.91	Scheepsreglement I
2855	16.04.91	Terugrapportage milieu-enquête (SATCOM)

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1991

Tot 18/3/91

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

EHBO-gevallen	3
Gerapporteerde bijna-ongevallen	3
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	1

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 128, hetgeen gelijk is aan 1,2 miljoen manuren.

Op zondag 24 maart jl. heeft STBV de mijlpaal **1 miljoen manuren varen zonder ongevallen met arbeidsverzuim** behaald.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMANTIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Entalina
Erinna
Erodona

Etrema
Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

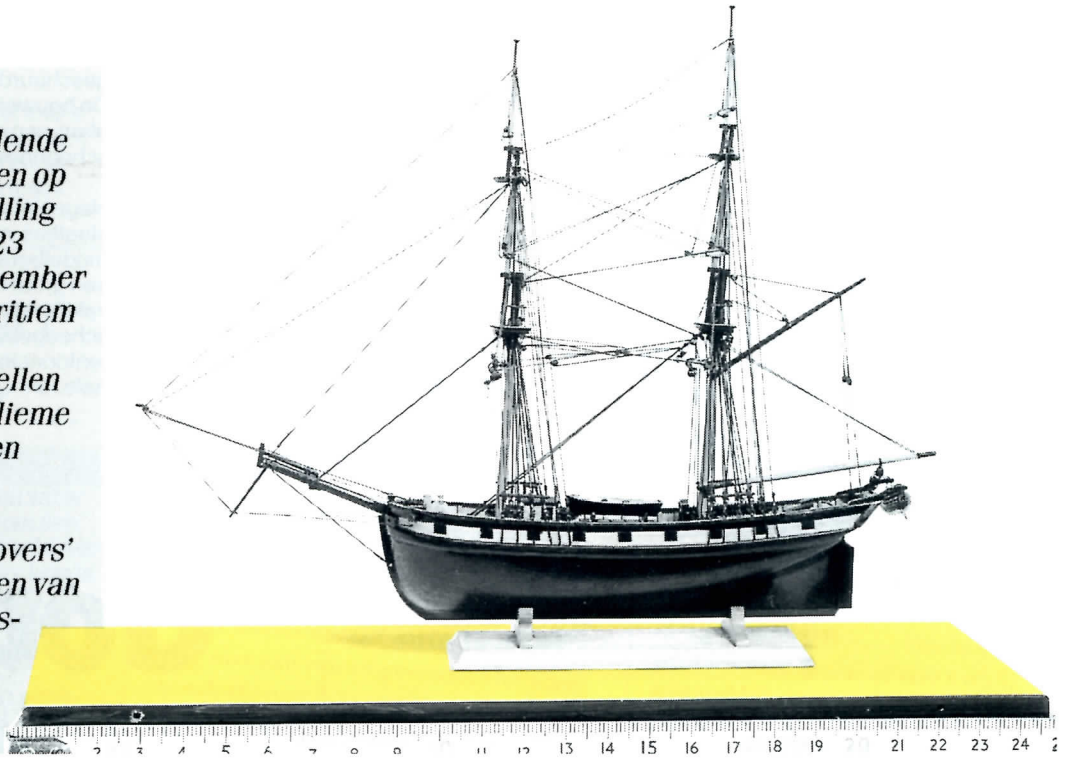
010-4566008

010-4566009

in maritiem museum rotterdam

keur aan topmodellen

Meer dan dertig oogstrelende scheepsmodellen pronken op de sfeervolle tentoonstelling 'Goud van Hout' die van 23 maart tot en met 22 september 1991 te zien is in het Maritiem Museum te Rotterdam. De bijzonder fraaie modellen blinken uit door hun sublieme bouwkwaliteit en behoren tot de topstukken van de museumcollectie. Modelbouwers en 'shiplovers' kunnen mateloos genieten van de verschillende scheepstypen die op de tentoonstelling te zien zijn.



Tot de gevarieerde collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' behoren ongeveer 1500 volmodellen en halfmodellen van schepen. Modellen in alle soorten, van sleeptankmodel tot grafscheepje, en in alle maten, van luttele centimeters tot enkele meters. Maar vooral ook van allerlei kwaliteit. Voor de tentoonstelling 'Goud van Hout' zijn door de modelrestauratoren van het museum ongeveer dertig houten scheepsmodellen geselecteerd die voldoen aan de hoogste modelbouwkwaliteit. Modelbouw op een dergelijk hoog niveau heeft in Nederland een lange traditie. Het oudste topmodel op de tentoonstelling - het volmodel van een oorlogsschip van 60 stukken - is omstreeks 1665 gebouwd! Uit één van de meest recente staaltjes van vakmanschap, het model van de raderstoomveerboot 'Rotterdam', blijkt dat deze traditie nog altijd in de modelbouwwereld leeft en wordt voortgezet.

Veel van de modellen zijn door aankoop of door schenking in de museumcollectie terecht gekomen. Soms kocht het museum zelfs een hele collectie, zoals de fameuze 'Collectie Engelbrecht'. De twee modellen van 18de eeuwse statenjachten en een model van een 17de eeuws oorlogsschip behoren tot deze inmiddels beroemde collectie, aangekocht in 1966. Topmodellen werden er ook in de museumwerkplaats gebouwd, daarvan getuigen het model van de paviljoentjalk 'Lukkina', gebouwd door J. Hazenberg, en

Een miniatuurmodel van een Engelse brik, of 'collier'. Deze schepen vervoerden in de negentiende eeuw kolen lang de Engelse kust. (Foto: Joop Bergsma)

het door C. van der Kellen gebouwde model van een brik.

Scheepsmodellen werden niet alleen gemaakt om fraai te ogen. Veel modellen hebben een in oorsprong technische functie. Ze werden gebruikt bij het ontwerpen en bouwen van echte schepen. Het model was eigenlijk een driedimensionale scheepstekening, waarvan de romplijnen en lastige constructies konden worden afgelezen. Veel historische scheepstypen, vastgelegd in modelvorm, zijn inmiddels bijna of helemaal verdwenen. De scheepsmodellen hiervan hebben een belangrijk documentaire waarde gekregen

modellen van Nederlandse zeilende binnenvaartschepen, gebouwd door D. en J. Hazenberg, regelmatig geraadpleegd door particulieren die deze voormalige zeilende bedrijfsvaartuigen restaureren.

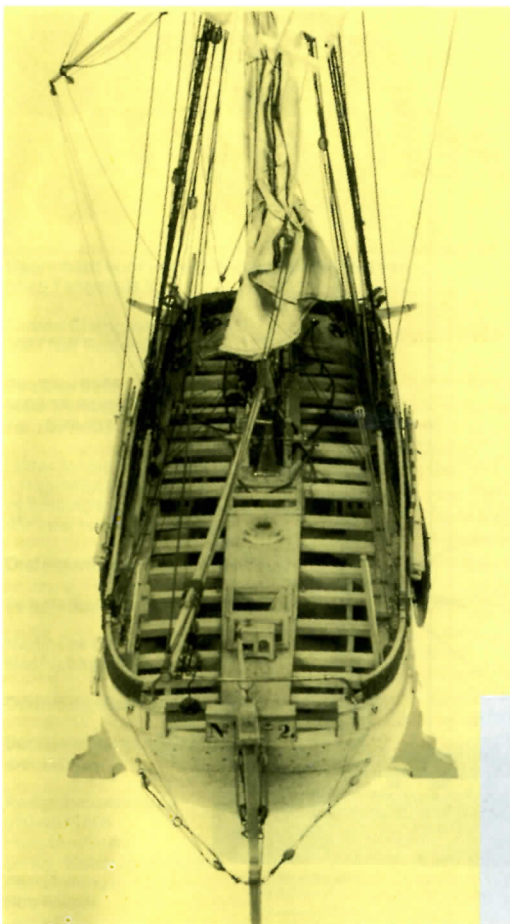
Wat maakt nu 'Hout' tot 'Goud': waarin blinken de scheepsmodellen zo uitmuntend uit? Tijdens de selectie door de modelrestauratoren van het museum is vooral gelet op het vakmanschap van de maker. Dat blijkt met name uit de detaillering van het model, de schaalgetrouwheid en de moeilijke constructies die in de modellen zijn verwerkt.

hout

De bouw en de detaillering van een houten scheepsmodel geven speciale problemen. Hout is een levend materiaal dat sterk reageert op wisselingen in temperatuur en vochtigheid van de omgeving. Hout krimpt en zet uit en kan dus ook kromtrekken, scheuren, splinteren en zelfs breken. Het liefst zou de modellenbouwer de houtsoort willen gebruiken die ook bij de bouw van het echte schip is toegepast. Dat verhoogt immers de authenticiteit van het model. Vroeger was dat meestal eikehout. Deze houtsoort is echter grof van structuur en daardoor minder geschikt voor de bouw van de kleine modellen. Soms slagen modelbouwers er in met succes eikehout

Maritiem
MUSEUM
PRINS HENDRIK

en zijn onontbeerlijk bij restauratiewerkzaamheden van echte, nog bestaande historische schepen. Zo worden de zeer gedetailleerde



scheepsonderdelen moeten ten opzichte van elkaar juist zijn. Werken met goede scheepstekeningen bevordert natuurlijk de schaalgetrouwheid van het model. Maar toch blijft een feilloos timmermansoog voor dimensie en symmetrie onontbeerlijk. De modelbouwer J. de Neef beschikte daar over. In 1918 kocht het museum een model van een Vollandammer botter of kwak, dat door hem naar scheepstekening was gebouwd. Ook de tuigage moet schaalgetrouw zijn. Dat betekent dat de zeilen vaak met de hand worden genaaid. Het touwwerk wordt zelf geslagen; knopen, steken en splitsen moeten vakkundig gelegd zijn en blokken zorgvuldig geconstrueerd. Een echte vakman peinst er niet over om het kant en klaar in de winkel te kopen. Het goed

vervaardigen van de tuigage vergt veel werk en voorbereidingstijd.

Groot vakmanschap blijkt vooral als er moeilijke constructies in het model zichtbaar zijn, zoals scherp gebogen boegplanken. Is dat de bouwer gelukt zonder dat er scheurtjes in het hout zijn gekomen? Modellen gemaakt van blank geschuurd hout verhullen het minst. De bouwer kan immers niet door plamuren en schilderen kleine schoonheidsfouten camoufleren.

Nagenietend van al deze fraaie staaltjes van vakmanschap in modelbouw kan de bezoeker aan een grote mahoniehouten leestafel vakliteratuur raadplegen over scheepsmodellen of de tentoonstellingsbrochure nog eens nalezen.

te gebruiken bij de wat grotere modellen en het 'werken' van de relatief lange en dikke houtdelen te voorkomen. Hiervoor moet de bouwer dan wel beschikken over de ambachtelijke vaardigheden uit de echte, inmiddels haast verdwenen, houten scheepsbouw. Het meer dan twee meter lange model van een bomschuit laat zien dat de anonieme maker hierover in 1870 inderdaad beschikte.

Palmhout en het hout van fruitbomen hebben minder nadelen. Deze houtsoorten zijn fijner van structuur en trekken minder snel krom. Ze lenen zich dan ook uitstekend voor de bouw van kleine modellen. Een bijzonder fraai staaltje hiervan is het tien centimeter grote miniatuurmodel van een brik, gebouwd door de modelrestaurator C. van der Kellen in 1952. De schoonheid van het model wordt vooral bepaald door detaillering. De detaillering zegt ook veel over de vakbekwaamheid van de bouwer. Het aanbrengen van schaalgetrouwe onderdelen en scheepsattributen op een klein scheepsmodel vraagt een timmermansoog en veel vakmanschap, maar ook een grote kennis van het scheepstype. Een van de fraaiste voorbeelden hiervan is het model van de Zeeuwse boeieraak, gebouwd door H. Reijnhout in 1969. Het model heeft een fascinerende detaillering waardoor niet alleen het schip maar ook het vissersleven weer tot leven komen.

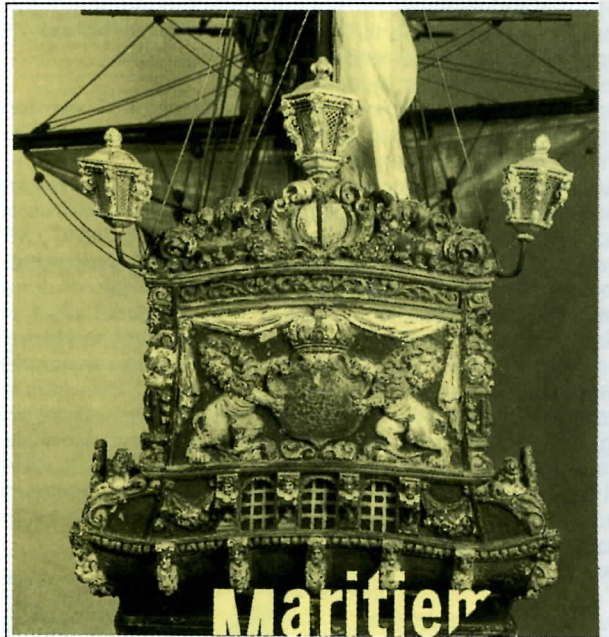
schaal

Schaalgetrouwheid vindt een goede modelbouwer erg belangrijk. De romplijnen moeten betrouwbaar zijn. De proporties van de verschillende

Goud van Hout

23 MAART t/m 29 SEPTEMBER 1991

- ZEEUWS ROELJACHT
- HOLLANDS TREKJACHT
- BOMSCHUIT
- HEKTJALK
- ARNEMUIDENSE HOOGAARS
- BOEIERAAK
- ENGELSE KOTTER
- FRANSE LOGGER
- RADERSTOOMVEERBOOT
- DORDTSE BOEIER
- OORLOGSSCHIP
- HOLLANDS KOPJACHT
- STOOMSLEEPBOOT
- KOTTER
- STATENJACHT
- BRIK
- GAFFELKANONNEERBOOT
- VOLENDAMMER KWAK
- ADMIRAALSLOEP
- PAVILJOENTJALK
- TEXELSE LOODSRINKELAAR
- KINDERDIJKSE HOOGAARS



Maritiem
MUSEUM
PRINS HENDRIK
Rotterdam

'Goud van Hout' is te zien tot en met 22 september 1991 in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

Op de tentoonstelling is een uitgebreide beschrijving van de scheepsmodellen te koop, voorzien van fraaie kleurenfoto's.

**Openingstijden museum: di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur
Gesloten op maandag**

'Sericata'

Tijdens de afscheidsparty van de Indonesische crew, werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om het



jaarplaatje 1990 - voor het OMA-vrij varen in 1990 - op te plakken. De eer viel te beurt aan CPO Mochamad Toha.

Na de gebruikelijke rede werden er foto's gemaakt, waarvan wij er nu een plaatsen. De avond werd verder voortgezet onder het genot van een hapje en een drankje.

zeilpet op en varen maar ...

Er moest om geloot worden. En dat zat er natuurlijk dik in want een aanbod om tien dagen te gaan varen op de 'Eendracht' van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' krijg je niet iedere dag onder de deur doorgeschoven. En dat zonder een cent te betalen. De eigen bijdrage zou bestaan uit tien dagen verlof. Dit laatste is waarschijnlijk de reden geweest dat er slechts 15 aanmeldingen binnen kwamen. Als de vakantie al lang tevoren besproken is kan zo'n afspraak natuurlijk niet een, twee, drie worden gewijzigd. We begrijpen het.

8 april jl. vond de trekking plaats van de namen van de gelukkigen. Dolf Mittelmeijer, voorzitter van de Ondernemingsraad verrichte de trekking en als winnaars kwamen uit de bus:

Gerda Dijkstra,
dochter van 1e stuurman R. Dijkstra

en

Michiel de Vries,
zoon van 1e stuurman H.J. de Vries

Zij zijn het dus die op 5 augustus in Aberdeen aan boord van de 'Eendracht' zullen stappen. In Aberdeen zijn dan de grootste zeilschepen van de wereld verzameld om een wedstrijd te varen naar Delfzijl. Met de gebruikelijke Parade of Sail zal gestart worden.

Als de weergoden gunstig gestemd zijn kan wellicht een goed resultaat in de race worden behaald. Alle trainees zullen daar aan meewerken. Als geroutineerde zeezeilers hopen ze omstreeks 14 augustus in Delfzijl weer af te meren. Geroutineerd is misschien een beetje een groot woord, in ieder geval met heel wat meer zeilervaring dan toen ze de reis begonnen. En hoe stappen ze van boord? Grauw van ellende? Enthousiast? We hopen dat beiden ons een 'logboek' ter hand zullen stellen waarin aantekeningen zijn gemaakt over hun ervaringen. We kunnen dan aan de weet komen hoe een en ander is verlopen. Wij wensen hen 'Happy sailing'!

WODKA

Jaren geleden alweer. Op de werf waar ik werkte lag een Fins schip met een grote bodemschade. Zo groot dat de bemanning naar huis was gestuurd en de kapitein was achtergebleven met een man of vier en een (oude) stewardess. Een collega van mij behandelde het schip, ging een week op vakantie en ik zou naar die boot kijken die week. Of ik die 'ouwe' eens wilde opzoeken voor een biertje. Die zat zo alleen. Gedaan dus. Het werk vlotte goed, dus het kon er af. Ook de accommodatie bekeken, want die was uiterst modern. Het was eigenlijk een ijsbreker, met toen hyper moderne closed circuit TV systemen om in de winterkou in de Botnische Golf niet buiten te hoeven zijn. Op het kapiteinsdek, van de nog in tweeën gedeelde accommodatie, bleek een ruime sauna deel van de eigenaarsaccommodatie uit te maken. Een fenomeen waar wij in die dagen nog niet aan waren gewend. Het was tenslotte nog maar 1972 of daaromtrent. Of we erin wilden? Geen slecht idee eigenlijk, en dus de volgende dag, tussen de middag, gewapend met een handdoek aan boord. De kapitein wachtte ons al op. Met een fles whisky. Eerst een borrel, vond hij. Dat is goed zeiden wij. Eentje maar, want zoveel tijd hadden we niet. Na zo'n glas of drie, toch de sauna in. Uitleg hoe dat moest: heet - koud, rustig zitten met een drankje en een worstje. Een biertje hielp goed tegen de dorst. Alleen hoorde daar zo'n klein



glasje wodka bij. Toen zo'n glasje later in de middag kapot viel, kwam de oude stewardess dat gniffelend opvegen. Ze begreep de situatie volkomen. Wij steeds minder. Daarna weer een rondje sauna, een biertje, en een glasje wodka Het beviel ons prima. Om een uur of vier kwam iemand bij zijn positieven. We moesten terug naar kantoor. Er moest nog gewerkt worden. Om een uur of half vijf liepen we dus, elkaar ondersteunend, over een volle werf - want de werktijd was over - naar kantoor. Men keek daar niet echt van op, public relations hoorde tenslotte ook bij ons werk. En daarna naar huis. Ik heb maar niet zelf gereden. Wel hadden we thuis een mooi verhaal om te vertellen. Als ik die oude collega's spreek, hebben we het er nog wel eens over. Napret.

HTK

Jan Hoekstra
27 jaar
ex-Terschelling

nieuw gezicht

'Aan de rijkscholengemeenschap in Harlingen heb ik VWO-b gevolgd. Nadat ik deze school doorlopen had, ben ik naar de zeevaartschool op Terschelling gegaan. Daar heb ik de opleiding voor scheepswerktuigkundige gedaan en aansluitend de plusopleiding om het diploma S-III te behalen. Mijn stages heb ik bij de rederijen Oostzee en Nedlloyd gevaren en na deze periode ben ik bij Nedlloyd in dienst gekomen als SGO-w. Nadat ik daar ongeveer tweeënhalve jaar had gevaren als SGO, ben ik bij Smit Vlootbeheer als 2e werktuigkundige op bevoorradingsschepen gaan varen.'



bij stbv

MO3 J. Hoekstra
10.04.91 in dienst
ms 'Sponsalis'

Deze periode was zeer leerzaam, maar beantwoorde toch niet geheel aan mijn verwachtingen. Na enig beraad met mijn vriendin probeer ik nu mijn loopbaan voort te zetten bij Shell Tankers BV. In mijn verlof ben ik vaak bezig met kleine werkjes rondom het huis, nu ik sinds een jaar met mijn vriendin samenwoon. Ook met het maken van fietstochten en sinds enige tijd als bemanningslid van een wedstrijdskûtsje kan ik mijn verlof goed vullen.

V A A R T H O U D E N

beoordelingsgesprekken

Voor de zomervakantie zijn twee nieuwe cursussen in Culemborg gepland. De data zijn 16 en 17 april en 28 en 29 mei a.s. Ook in de periode augustus/december zullen minstens twee cursussen worden gepland. De uitnodigingen worden verzorgd door Nel Beugelink.

fiscale faciliteit

Gebleken is dat over de fiscale faciliteit nog veel vragen leven. Binnen kort zullen wij op dit onderwerp nog terug komen, hetzij via Schip & Ka, hetzij via een bijsluiting bij de loonspecificatie. Door de werkwijze welke wordt gevolgd bij de loonheffing (vroeger loonbelasting en AOW), is de inhouding op jaarbasis vrijwel gelijk aan de te betalen inkomstenbelasting mits er geen aftrekposten zijn.

In tegenstelling tot vorige jaren toen over het algemeen aanslagen volgden voor zeevarenden, krijgen nu veel zeevarenden een teruggaaf als gevolg van hypotheekrente en dergelijke. Het is daarom raadzaam een zogenaamde 'Beschikking Inspecteur' aan te vragen als er sprake is van fiscale aftrekposten. Na inlevering van de beschikking bij DFP/3 wordt al gelijk bij de gagebetaling rekening gehouden met de aftrekposten. Indien dat niet is gebeurd over het jaar 1990 en er is

sprake van een teruggaaf, bestaat de mogelijkheid dat via de zogenaamde 'Herrekening' nog een gedeelte van de 'Verrekeningsbijdrage' uitbetaald kan worden. Zie voor bijzonderheden de folder 'fiscale faciliteit' van de KNRV welke met de jaaropgave over 1990 is meegezonden.

frisdranken aan boord

Ondanks suggesties onzerzijds, krijgen we nog steeds commentaar op het beperkte assortiment frisdranken aan boord van diverse schepen. Veel gehoorde opmerkingen zijn 'te zoet' en 'koolzuurhoudend'. Hier ligt duidelijk een taak voor het scheepsmanagementteam. In het werkoverleg zou dit een goed onderwerp van gesprek kunnen zijn.

meevaren walmedewerkers

Eén van de aanbevelingen uit het EOS-onderzoek - het verkleinen van de afstand tussen wal en vloot - wordt thans geconcretiseerd door walmedewerkers een korte periode te laten meevaren. Daardoor zal een beter wederzijds begrip ontstaan. Daarmee is inmiddels een begin gemaakt. Vanuit kostenoverwegingen zal voornamelijk een beroep worden gedaan op de 'Shelltrans', maar uiteraard komen ook andere schepen die in NW-Europa varen in aanmerking.



leraren hro

Op 28 maart jl. hebben DFM en ondergetekende een eerste gesprek gehad met drie docenten van de Hogeschool Rotterdam en Omstreken die onlangs hebben meegevaren. Het doel was om van gedachten te wisselen over de opgedane ervaringen. Unaniem was men van mening dat een dergelijke ervaring absoluut noodzakelijk is voor het bijblijven met de moderne ontwikkelingen. Sommige docenten gaven te kennen dat zij bepaalde ervaringen al in het studieprogramma hebben kunnen verwerken.

open leren

Het aantal aanmeldingen voor de cursus 'Open Leren' valt tot nu toe tegen. In totaal hebben elf medewerkers zich voor een cursus opgegeven. Is het een kwestie van onbekendheid of is er geen tijd om aan boord te studeren? Ook als het laatste het geval is, ook tijdens het verlof kan de draad worden opgepakt. De ervaring leert - dit geldt met name voor de jongeren - dat het studeren beter gaat als je nog in het ritme zit.



training en opleiding

Vier medewerkers hebben zich aangemeld voor de overgangsregeling. Zij volgen diverse studies waarbij de Open Universiteit duidelijk in de belangstelling staat. Na retournering van de toegezonden formulieren zullen de betrokkenen zo snel mogelijk uitsluitel krijgen.

appraisal meeting

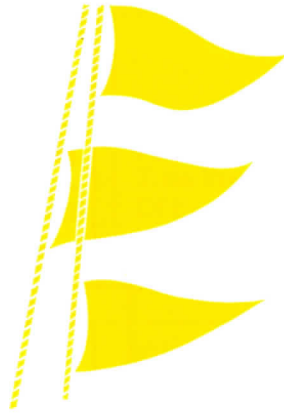
Op 10 april jl. waren vertegenwoordigers van het SIM managementteam - inclusief de Marine Coördinator - bij STBV op bezoek om het afgelopen jaar kritisch te evalueren en een blik vooruit te werpen. 's Middags hield de Marine Coördinator, Ian McGrath, een presentatie voor het walpersoneel. Daarin stelde hij onder meer dat er veel waardering is voor wat er door ieder van STBV - vloot en wal - wordt gepresteerd. Ondanks het feit dat we de goede kant opgaan, rechtvaardigen de winsten van de Marine Sector geen nieuwbouw. We moeten concurreren tegen kwaliteitsoperators waarvan de kosten altijd nog aanzienlijk onder het Shell-niveau liggen (minstens 20 procent). Daarom blijft beheersing van onze kosten van cruciaal belang. Kosten besparende maatregelen die STBV wil nemen - afgewogen uiteraard tegen het streven naar kwaliteit - hebben de volledige support van de Marine Sector.

vaarperiode

Van verschillende kanten zijn mij vragen gesteld over de huidige vaarperiode omdat in een toenemend aantal gevallen de termijn van vier maanden wordt overschreden. Duidelijk wil ik hier stellen dat het ons streven is om de uitzendtermijn van vier maanden zoveel mogelijk te handhaven. Enkele factoren hebben de afgelopen tijd in ons nadeel gewerkt, te weten:

- *het grote aantal pensioneringen in de afgelopen periode;*
- *de extra ploeg die we in Fujairah hebben moeten stationeren*

Gelukkig zijn er dit jaar aanzienlijk minder pensioneringen. Met de nieuwe 'intake' van maritieme officieren in de periode juli/augustus hopen we de nodige lucht te krijgen.



raad voor de scheepvaart

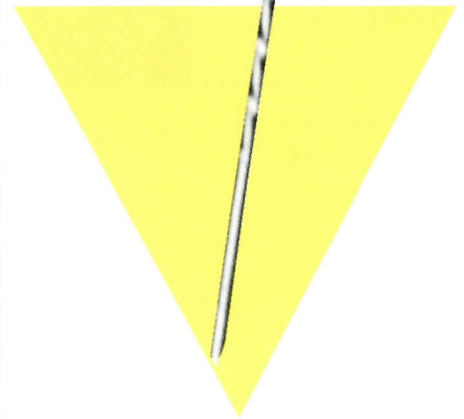


Begin april is hoofdwerktuigkundige J.B. van Haaster beëdigd als lid van de Raad van de Scheepvaart. Een benoeming die we met een zekere gepaste trots bekend maken. Proficiat!

aandacht jubilea

Het deed me bijzonder veel plezier in de maart editie van Schip & Ka te lezen hoe de vieringen van de 10-jarige dienstjubilea voor onze Indonesische medewerkers aan boord van de 'Zaria' en de 'Etrema' verlopen waren. Uiteraard geldt dit voor veel meer schepen. Helaas bereiken mij ook geluiden dat de oorkonde en speld zonder verdere aandacht worden overhandigd. Dat is erg jammer. Voor de betrokkene is een jubileum een heuglijk feit waarbij enig ceremonieel vertoon op zijn plaats is. Dat geldt uiteraard niet alleen voor onze Indonesische opvarenden maar ook voor onze Nederlandse vlootcollega's. Ik vraag hiervoor nogmaals de aandacht van het scheepsmanagementteam. Ook dit is een stukje kwaliteit!

35-jarig jubileum



Omdat veel medewerk(st)ers de 40 dienstjaren niet meer halen, is onlangs besloten het jubileum-embleem niet langer bij 40-, maar reeds bij 35 dienstjaren uit te reiken. Men kan een keuze maken uit de volgende sieraden die alle zijn voorzien van drie briljantjes:

- *reversknoop*
- *dasspeld*
- *dasschuif*
- *manchetknoop*
- *broche*
- *ketting met hangertje*

Aan deze regeling wordt geen terugwerkende kracht verleend.



werner toernooi


Vergeet U het Werner-voetbaltoernooi niet. Op 18 mei a.s. is het alweer zover. Voetballers of zij die wel eens tegen een bal getrapt hebben gelieven zich aan te melden bij 'Captain' Dries Krens.

Behouden vaart en een goed verlof,

Tino de Vries
Personnel Manager

Shell Tankers BV

**GENERAL
MANAGEMENT**
G. Veldt
DF



**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
A. de Rijcke*
DFF




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



Accounting
W. Reininga
DFF/1



Fleet Operations
J. de Ruiter
DFM/1




Planning and
Budgets
A. C. G. Schuit
DFF/2




Fleet Support
L. P. A. de Winter
DFM/2



Information,
Computing,
Communication
and Office
Services
P. Boogerman
DFF/3



Materials/
Expediting
A. Ziere
DFM/23



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



Personnel
Relations and
Information
R. Wijmer
DFP/2



Planning SMT
DFP/11
Shore Personnel
DFP/5 ▲
B. C. Knoester



Wages and
Administration
Fleet Personnel
C. van der Burgh
DFP/3



▲ Reports directly to DFP

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



Reporting set-up

as on 1-5-1991

In deze rubriek 'aan de ORde' de behandeling van het veel omvattende onderwerp - U allen wel bekend in de oren klinkend - H(ealth), S(afety), E(nvironment) en Q(uality).



aan de **OR**de

De ondernemingsraad is nauw betrokken bij het HSEQ-gebeuren, vanwege de vertegenwoordiging in de HSEQ-werkgroep door OR-lid Chris Sliker. Chris heeft daarnaast ook nog de taak om de vloot te bezoeken als veiligheidsadviseur. Een aanwijsbare reden waarom dit onderwerp in deze rubriek wordt gebracht is dat ik een enkele maal als plaatsvervanger ben opgetreden en zodoende een kijkje in de 'keuken' mocht nemen.

De organisatie is in grote lijnen als volgt opgezet. Er bestaat een HSEQ-stuurgroep onder voorzitterschap van de heer G. Veldt. De andere leden zijn: de heren J.A.M. Elias, T. de Vries, L.P.A. de Winter en dr R.G. Louwe. Naast de stuurgroep is er ook een HSEQ-werkgroep. Deze groep wordt gevormd door de leden: L.P.A. de Winter (voorzitter), G.R. Bos, G.C.H. Dijkstra, W. Reininga, C.B. Sliker en A. Vlaar. Zowel de stuurgroep als de werkgroep hebben een aantal taken. De woorden 'stuur' en 'werk' geven enigszins aan hoe de taken verdeeld zijn. De werkgroep rapporteert aan de stuurgroep en beide groepen vergaderen tenminste één maal in de maand. Daarbij zij opgemerkt dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor het HSEQ-beleid en de uitvoering daarvan bij de directie van STBV berust.

ondernemingsraad- en overlegvergadering STBV

De op 18 en 19 april geplande ondernemingsraad- en overlegvergaderingen konden geen doorgang vinden. Door een ongeval van Nico van de Palen kon het quorum op de oorspronkelijke vastgestelde data niet worden gehaald.

Wij wensen Nico beterschap toe en een snelle genezing.

Om bovengenoemde reden zullen de beide genoemde vergaderingen nu plaatsvinden op 6 en 7 mei. In de juni-editie van Schip & Ka zullen wij U hierover berichten.

doelstelling

STBV heeft zich ten doel gesteld om in haar beleid de kwaliteitsverbeteringsprincipes volledig te integreren. Deze doelstelling wordt nagestreefd en zal leiden tot een aantrekkelijk(er) product voor de klant en zal tevens leiden tot een verhoogde efficiëntie en effectiviteit van de STBV-organisatie.

werkwijze

In de vergaderingen van de werkgroep - waar dus de OR bij vertegenwoordigd is - wordt ruime aandacht besteed aan de rapportages van de heer A. Vlaar, naar aanleiding van zijn vlootbezoeken. De werkgroep vormt zich op deze wijze een goed totaal beeld van problemen, die heersen op de vloot. De intentie is om in de verslaggevingen van de heer Vlaar een 'rode draad' te ontdekken, waaruit aktiepunten kunnen worden ontwikkeld. De werkgroep houdt zich onder andere bezig met de onderwerpen milieu-enquête, alcohol- en drugsbeleid, bedrijfsgezondheidszorg en veiligheidsresultaten. Hoog op het verlanglijstje staat het verkrijgen van het kwaliteitsborgingscertificaat. Om aan de gestelde eisen te voldoen, zal zowel op de vloot als in de kantoororganisatie inspanning, tijd en geld worden besteed.

conclusie

Uit de milieu-enquête - waar alle schepen zonder uitzondering goed aan hebben meegewerkt - en uit de reeds genoemde rapportages van de heer A. Vlaar, is duidelijke informatie naar voren gekomen. De stuurgroep en de werkgroep onderzoeken deze informatie en geven commentaar, advies betreffende onderwerpen zoals het freonverbruik, verbetering havenontvangstfaciliteiten voor afval, monitoringsystemen en pompkamerveiligheden. Op deze wijze en met Uw medewerking zullen wij tenslotte uitkomen op het gewenste resultaat. Een meer klantgerichte werkwijze, meer persoonlijke betrokkenheid en een planmatige aanpak in deze problematiek zal de uitspraak bevestigen: 'wie ophoudt beter te worden, heeft opgehouden goed te zijn'.

Dolf Mittelmeijer
Voorzitter-OR



offshore-order ter waarde van 35 miljoen gulden gegund aan shell tankers bv



De Nederlandse Aardolie Maatschappij BV (NAM) maakt als operator - mede namens DSM Energie BV, de Unocal Netherlands Groep en de Elf Petroland Groep - bekend, dat voor het eerder bekend gemaakte 'F3'-project een volgende order is gegund.

Het betreft de opdracht voor de toekomstige verscheping van olie uit het 'F3-FB'-veld. Dit veld, dat zich op circa 220 kilometer ten noorden van Den Helder bevindt, strekt zich uit tot in de blokken 'F2' en 'F6' van respectievelijk de Unocal Groep en de Elf Petroland Groep.

De order - met een waarde van ongeveer 35 miljoen gulden - is gegund aan Shell Tankers BV uit Rotterdam. De geproduceerde olie zal in eerste instantie tijdelijk worden opgeslagen in de betonnen onderbouw van het productieplatform 'F3-FB', dat momenteel door de Nederlandse aannemerscombinatie Hollandse Beton- en Waterbouw BV en Volker Stevin Construction International BV wordt ontworpen en bij Verolme Botlek BV zal worden gebouwd. Vanuit deze onderbouw wordt de olie per pijpleiding getransporteerd naar een verlaadstation, dat op twee kilometer van het platformcomplex is gesitueerd. Vanaf dit station zal de olie met een speciaal voor dit doel aan te passen tanker naar havens in NW-Europa worden vervoerd.

De tanker die voor deze werkzaamheden zal worden gebruikt, heeft een laadvermogen

van ongeveer 26.000 m³.

Tijdens het laden wordt het schip in positie gehouden door middel van een zogeheten dynamisch positioneringssysteem. Dit systeem maakt gebruik van lokale referentiebakens en computer gestuurde schroeven.

Op het Noorse en Britse deel van de Noordzee worden al sinds het eind van de zeventiger jaren dergelijke laadoperaties met een hoge graad van betrouwbaarheid en veiligheid uitgevoerd. Voor het Nederlandse Continentaal Plat is deze manier van verladen uniek.

De opdracht omvat een initiële periode van 5 jaar met een optie tot verlenging en betekent ongeveer 180 manjaar werk. Het eerste transport wordt in de tweede helft van 1993 verwacht.

Fabricage- en constructieorder voor de hoofdonderdelen van het platformcomplex 'F3-FB' zijn eerder al gegund. De resterende orders, zijnde de fabricage van het accommodatieplatform met bemanningsverblijven voor 34 personen, een helikopterdek en een stalen onderbouw en de order voor het verlaadstation zullen in de loop van dit jaar worden gegund.

Noot van Redactie:

in de volgende editie van Schip & Ka komen we uitgebreid op het 'F3'-project terug.

PERSBERICHT

PERSBERICHT

PERSBERICHT

PERSBERICHT

PERSBERICHT

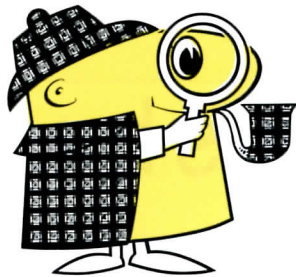
PERSBERICHT

PERSBERICHT

PERSBERICHT

PERSBERICHT

PERSBERICHT



De laatste keer dat wij iets meldden ten aanzien van WAAG was in het juni 1990 nummer van dit blad. Op dat moment was de 'Stellata' nog het enige schip waar dit concept was geïntroduceerd, maar bij het ter perse gaan van dit artikel zijn hier vier kernbemanningsschepen aan toegevoegd, te weten de 'Zafra', 'Spectrum', 'Sericata' en meest recentelijk de 'Sponsalis'.

Zoals met elke proef, zal gedurende de looptijd de mogelijkheid dienen te bestaan om veranderingen, bijstellingen, toevoegingen en eventueel stopzettingen te overwegen. Het opmerkelijke bij deze proef is dat tot nu toe slechts één toevoeging noodzakelijk werd geacht en wel de doelgroep officieren uit te breiden met de eerste stuurman. De handleiding ziet er dan ook momenteel als volgt uit:

maritieme officier A = 12-4 wacht
Amver, reisvoorbereiding, form 10, Notice to Mariners, nautische publicaties, veiligheid en oefeningen (gehele 0 groep), operationele veiligheid dek, meergerei (2.01/2.07/2.08)

maritieme officier B = 8-12 wacht
Voortstuwing (gehele 1 groep), stuurinrichting (2.09), onderhoud radiostation: accu's, tijdsein en radiopeilingen administratie, meteorologische/journalen en publicaties, communicatie (inclusief vlaggen) (2.02/2.20), navigatie-uitrusting (2.03 t/m 2.06), huishoudelijke faciliteiten (7.01 t/m 7.04).

maritieme officier C = 8-12 wacht daarna UMS
Operationele veiligheid machinekamer, ketelsystemen, inclusief bijbehorende appendages (gehele 4 groep), hulpmotoren en generatoren (5.01 t/m 5.03), elektrische verdeelsystemen (5.04), hulpsystemen (gehele 6 groep).

officier 4-8 wacht
Ladingbehandeling en ladingoperatie, stabiliteit, geneeskundige zorg (gehele groepen 3 en 8).

Zoals U zult hebben geconstateerd, is ook rekening gehouden met die taken die nu nog specifiek bij de radio officier behoren. Het uniforme wachtschema zoals in de circulaire no. 2684 (d.d. 1 augustus 1989) vermeld, vormt de basis voor het uitvoeren van de WAAG. In dit wachtschema worden drie dagen UMS afgewisseld met drie dagen 8-12 brugwacht. De 'Spectrum' heeft ons verzocht of er bezwaar tegen was of dit op hun schip gewijzigd kon worden naar twee dagen. Gezien het feit dat dit voorstel gedragen werd door alle betrokkenen en dat het geen grote afwijking was van het oorspronkelijke schema werd het voorstel geaccordeerd. Sindsdien hebben wij van de 'Spectrum'

vernomen dat deze aanpassing als positief wordt ervaren.

de praktijk

Vanuit het onderhouds administratiesysteem wordt een uitdraai gemaakt van de preventieve werkzaamheden voor de komende drie weken, en de werkinstructies worden samengesteld van de zogenaamde geplande werkzaamheden. Elke officier kan zijn eigen uitdraai maken. Op de werkbepreking dient de officier deze lijst door te nemen met de onderhoudscoördinator, hoofdwerktuigkundige waarbij de prioriteiten er dienen te worden uitgelicht.

Na afronding van een taak dient elke officier zijn eigen administratie inclusief verbruikte onderdelen en eventuele aanvragen hiervan tot aan het versturen te verzorgen. De uiteindelijke versturing zal pas na overleg met de hoofdwerktuigkundige en de gezagvoerder geschieden.

Hoewel elke officier dus zijn eigen aandachtsgebied heeft, betekent dit niet noodzakelijk dat hij ook deze werkzaamheden allemaal zelf zal moeten uitvoeren. Indien gedurende het dagelijkse werkoverleg besloten wordt dat dit door anderen bijvoorbeeld scheepstechnicus of eventueel door één of meer leden van de bemanning of een combinatie zal worden gedaan, dan nog blijft de officier van het betreffende aandachtsgebied verantwoordelijk voor de administratie. Indien echter door omstandigheden wordt besloten dat een andere officier het werk uitvoert, dient de bijbehorende administratie ook door deze officier te worden uitgevoerd. Om te voorkomen dat er onvolkomenheden in de administratie ontstaan, dient dit eerst te worden afgerond voordat men aan een nieuw job begint.

Bij het hanteren van het WAAG-concept dient er net als bij het uniforme wachtschema voldoende flexibiliteit voor incidentele afwijkingen te zijn. In dergelijke gevallen kan bijvoorbeeld het moment van wisselen, uitgesteld dan wel vervoegd worden. Echter alleen in uitzonderlijke situaties of als de omstandigheden dat noodzakelijk maken. Een en ander natuurlijk na goed overleg.

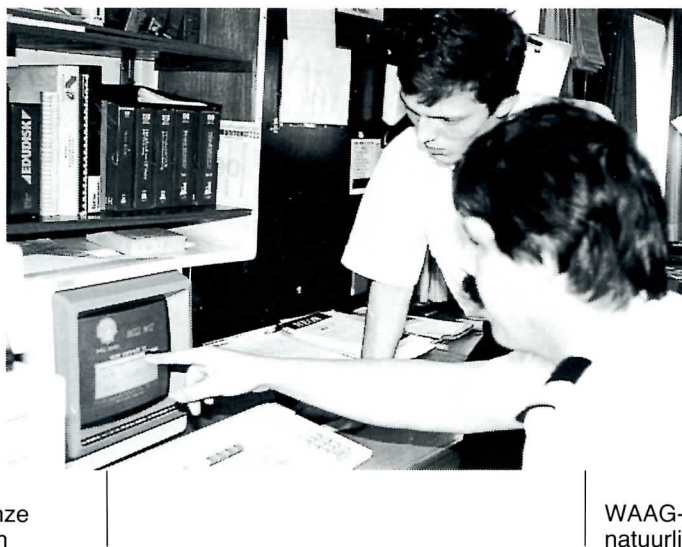


keuze schepen

Om het concept op al onze kernbemanningsschepen op een uniforme manier te introduceren, vinden wij het raadzaam dit door steeds dezelfde mensen te laten doen. In dit verband lossen de heren L.W. Jorissen en F. Bakker de vaste hoofdwerktuigkundigen van de kernbemanningsschepen af indien deze met verlof gaan. Dit bepaalt dan tevens de scheeps volgorde waarin het systeem wordt ingevoerd.

resultaat

Het is bijzonder verheugend dat onze officieren de moeite nemen om hun

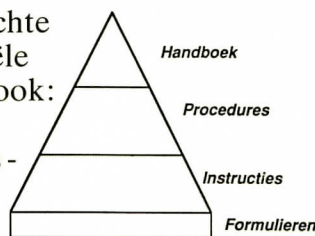


ervaringen met het systeem op schrift te stellen, om zodoende ons een goed beeld te geven van de positieve maar ook van de eventuele negatieve kanten van het concept. Tot nu toe hebben 62 officieren - die ervaring hebben met de WAAG - schriftelijk gereageerd. Onze voorlopige conclusie is dat een zeer hoog percentage het systeem als positief ervaart. Zoals bekend worden al onze officieren tenminste éénmaal per jaar door Tino de Vries en mijzelf op kantoor ontvangen voor een gesprek. Wij nodigen U allen hierbij uit om gedurende zo'n gesprek het WAAG-concept te bespreken. Dit sluit natuurlijk een schriftelijke reactie niet uit.

Kwaliteit

Het mag bekend worden geacht dat een van onze doelstellingen voor 1991 is het behalen van het Lloyd's kwaliteitscertificaat volgens de ISO norm 9002 en de IMO resolutie A647/16. De ISO 9000 series werden geschreven met in gedachte werktuigbouwkunde. De officiële titel voor ISO norm 9002 is dan ook:

ISO-9002-1987 Quality Systems - model for quality assurance in production and installation.



Classificatiebureau's zoals Lloyd's Register, hebben voor het behalen van het kwaliteitsborgings-certificaat - met deze norm als basis - richtlijnen samengesteld voor scheepvaart maatschappijen. Het zijn deze richtlijnen die wij dus volgen om onze doelstelling te bereiken.

Als onderdeel van een kwaliteits-service voor een scheepvaart maatschappij zijn veiligheid en milieuzaken niet weg te denken. Vandaar de toevoeging van de IMO-resolutie A647/16 waarvan de officiële titel luidt:

Management for the safe operation of ships and pollution prevention.

Eind vorig jaar werd Lloyd's Register door ons gecontracteerd om te assisteren bij het behalen van het certificaat. Deze assistentie is in de vorm van audits om vast te stellen in hoeverre wij als Shell Tankers BV voldoen aan de boven genoemde normen en waar dit niet het geval is hoe hierin verbetering kan worden gebracht.

Er zijn in totaal drie audits gepland. Twee gedurende de voorbereidingen van het certificerings-proces en een derde voor het behalen van het certificaat.

De eerste audit gevolgd door een presentatie aan het walpersoneel, OR-

leden en de kwaliteitsadviseur op 8 april jl, is achter de rug. Gebleken is dat we voor ongeveer 40 procent gereed zijn. Onze volgende target is 80 procent, te behalen in juli. Gezien de inzet van de kwaliteitsadviseur, afdelingscoördinatoren en het voltallige walpersoneel, moet dit haalbaar zijn. De 100 procent denken we te halen in oktober, waarna de derde audit zal plaatsvinden, hopelijk gevolgd door de uitreiking van het certificaat.

Een zeer belangrijk aspect om het certificaat te behalen is natuurlijk de scheepsbedrijfsvoering die volledig parallel dient te lopen met de walorganisatie ten aanzien van certificeren. Binnenkort zal dan ook een scheepsaudit plaatsvinden. Welk schip hiervoor gekozen zal worden weten wij echter nog niet. Wij zullen U hier nader over informeren.

Wat is de betekenis van het certificaat? Hoe lang is het geldig? Wat moeten we ervoor doen? Wat moeten we ermee doen? Hoe behouden wij het? Betekent het extra werk? Allemaal hele goede vragen die wij zullen trachten te beantwoorden in een aantal artikelen in dit blad.

Het certificaat verzekert dat de scheepvaart maatschappij opereert volgens de kwaliteits normen van de al eerder genoemde ISO 9002 en IMO A647/

16. Dit voor zowel de vloot als voor het management aan de wal. Half jaarlijkse audits door Lloyds dienen er dan ook toe om te verzekeren dat wij na het behalen van het certificaat aan de normen blijven voldoen.

Het kwaliteitssysteem waar wij aan werken zou men kunnen voorstellen als een pyramide waarbij de top bestaat uit het kwaliteitshandboek, een laag met procedures, gevolgd door de basis met instructies. In de praktijk betekent dit dat de volgende zaken niet alleen dienen te worden vastgelegd, maar ook moeten worden beschreven 'wat, hoe en door wie'. Tevens zullen de onderlinge verbanden dienen te worden aangegeven.

- organisatie
- personeelszaken
- drugs en alcohol
- veiligheid
- milieu
- scheepsoperaties
- financiële controle
- aankoop
- contracten, charterparties
- onderhoud
- verzekeringen
- certificaten
- lading behandeling
- communicatie
- documentatie
- audits

Zoals reeds gezegd, zijn wij voor 40 procent op de goede weg. Een zeer groot gedeelte is natuurlijk al vastgelegd in handboeken, procedures en instructies. In de volgende drie maanden zullen wij dit percentage verdubbelen, waarbij het accent zal liggen op het vastleggen van werkwijzen, verbanden, afdelingsbeschrijvingen, documentatiebeheer en het opstellen van procedures en instructies, waarna wij nogmaals drie maanden denken nodig te hebben om de 100 procent vol te maken.

- wordt vervolgd -

Met vriendelijke groet,

Joop Elias
Fleet Manager

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 25.04.1991

m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: R. van der Voort
Hwtk.: J.L. van der Rijst
MO2: J.G. Verbeek
MO4: P. van den Brink,
S.F.J. Gerrits
Stag.HO: J.M. Zwaard,
M.H. Dekker
Roff: S.M. Mcfaul
ASV: J.P. de Landes
ST: J.H. Winands, B. Corputty
ASPI: C. van de Groep
Hovo: J. Roosenburg
CPO: J.D.M. Paath
PO: Cece Suganda
G1S: Madjen Nawati, Sanusi
G2S: Suhandi, Leonard Runtulalo
ASTD: O. Juhari
2NDC: Agus Harun

m.s. 'Caurica'

Wnd. Gezagv.: W.J. Netelenbos
(17/5 Gezagv. G.A.M. Dorren)
1e Stm.: A. Breevaart
Hwtk.: M. Schmidt
MO2: H. van Weenen
(5/5 MO3 P. Kees)
MO3: A.C.M. Zijlmans,
A. Eijgenraam
MO4: H.A.J. Stoop
Stag.HO: C.J.M. Lawalata,
G.C. van Manen
Roff: N.J. McCarthy
ST: R. van Buuren, M.A.J. Veen
ASPI: G.C. van Vulpen
CPO: Monafi
PO: Sulaiman
G1S: Achmad Marpudin, Sur'an
Gozali
G2S: Makrop, Madras Bin Jamsir
ASTD: Masiran
CICA: Sujai
2NDC: Rahmat Purnama

m.s. 'Entalina'

Gezagv.: M.F.D. Becx
1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: G. de Goede
2e Wtk.: I.J. Albrechts
Off2: A.K. Pasuribu
Off3: Arcadya
Eng3: Subijakto (1/5 Aribowo)
Eng4: Lasimoen
(15/5 S.F. Pangemanan)
IRO: K.B. Nunardja
Stag.HO: L.H. van Dijk,
T.B. Jonkers
CPO: Erens Robat Wowor
PO: Yusuf Arkani, Gozali
G1S: Ashari B. Abdullah, Sumian,
Aki Bin Samiri, Dasril Kusuma
G2S: Julius Tohmas, Abdul
Rasyid, Morsid

ASTD: Djafri
JSCJ: Agung Sudrajat
CICA: Tjasmito
2NDC: Dadang Ruslan

m.s. 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: F.B. Schröder
(2/5 Gezagv. F. de Vries)
1e Stm.: B. Crum
(15/5 R.M. van der Aa)
Hwtk.: H. Brand
(27/4 J.L. de Bondt)
2e Wtk.: R.H. de Haan
Stag.MO: R. Bijlsma
Off2: R.F. Abbas
Off3: J.G. Wibisono
Eng3: Wartama
Eng4: A. Sukarsan
IRO: D. Saroni
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Donkokambey,
M. Simandjuntak
G1S: Djaelani, Muh Irwan, Abdul
Haji S., Abdul Halil
G2S: M. Komarudin, Pukasan Bin
Jumadin, Mohamad Hosen
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Sukur Ramli
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Mohamad Jusuf

m.s. 'Erodona'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: F. Makkee
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
2e Wtk.: J. Klemann
MO1: A. Leffers
MO4: H. van den Elsaker
Stag.MO: J. Klomp
ST: R.F. Huysers
Off2: F.R.B. Danuwidjaya
Off3: Susmanto
Eng3: Jenafri
Eng4: R.I. Subekti
IRO: S. Manalu
CPO: Pieter Nikijalun
PO: Andrias An Data, Adi Sutoro
G1S: Munier, Nat Nawi Bin Monai,
Ismail, D. Rodjali
G2S: Dedi Bukhori, Abdul Hadi,
Amri Bin Muyono
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Yac. Faut Ngil Janan
CICA: Mad Idrus Sopandi
2NDC: Hasjardi

m.s. 'Etrema'

Wnd. Gezagv.: W. Beekman
(10/6 Gezagv. J.W. Nieuwerf)
1e Stm.: R.P. Regout
Hwtk.: G.J. van Eyk
Wnd. 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen

(22/5 2e Wtk.: F.A.J. Boot)
Off2: A.M. Husain
Off3: Mugianto
Eng3: R.G. Masinambow,
B. Agusdin
Eng4: M. Pangaribuan
IRO: H.J. Santoso
Stag.HO: H. de Bruin, P. Frederiks
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Mahmud, Ilham Pandji M.
G1S: Rudolph H.J. Lapien, Huzairi
Shah, Bin Muridi, Simanjuntak
G2S: Mashuri, Moh. Nasir, Masji
ASTD: Edy Yusuf Setiady
JSCJ: Mohamad Nasir
CICA: O. Irsal
2NDC: Sidik

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
1e Stm.: F.J. Kronenberg
(25/4 MO1 L. van den Ende)
2e Stm.: H. Hennis, M.C. Swart
Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen
(16/5 MO1 F.A.M. Vergroesen)
2e Wtk.: L.F. Kruyt
3e Wtk.: G.J. Harlaar,
M.J.E. van den Broek
ST: C.H. Roozendaal, R. Mammen
IJD: A. Muis
IJE: A.T. Krovan, B. Sambarani
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Buntaran, Maman Suparman
G1S: Daie, Umar Bin Talan,
Mohamad Nasir, Bin Satimin,
Dukak, O. Sukkur, Kasim Bin
Mohamad
G2S: Acmad, Umar, Zainul Arifin
ASTD: Tirai Bin Moi
JSCJ: Iwan Syafril
CICA: M. Sardi
2NDC: Maman

m.s. 'Niso'

Wnd. Gezagv.: W.A. Mostert
(20/5 Gezagv. T.W. Scharrenburg)
1e Stm.: H. van Popta
Wnd. 2e Stm.: J.N.M. Sinnig
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: P.A. Ankerman
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
3e Wtk.: K. Elshout
MO4: J. Minnaard
Roff: D.C. Beckwith
ST: P.H.H. Tummers
Wass: H. Klijnstra, J. Brederveld
CPO: Gunugn H. Ritonga
PO: Ahmad Serang, Sjaifullah
Siregar
G1S: Eddy Nurhati, Kuswara,
Supartoyo, Nawari Usman
G2S: Hery Kaharu, Maruji, Sutomo
ASTD: Madsaleh
JSJC: Moh. Masykur

CICA: Suharto Bin Jasin
2NDC: Tanggan Bin Idris

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen
Hwtk.: J.W. Jorissen
(15/5 E. Aanan)
MO1: C.A.M. Rovers
MO2: A.D.N. Smith
(13/5 R.L.H. Mooring)
MO3: C.J. Muyskens (3/6 MO2
A.B.M. Bokkers)
MO4: J.F. Bastiaanse
Roff: D.L. Mc Carthy
ST: S.H.J. Gieling, A.A.O. Schenk
Hovo: C.F. van der Ende
(3/5 C.A. Breederland)
CPO: Moh Sjansudin
PO: Desmond Kordak
G1S: Max Donald Hosang,
Jaja Ahmur
ASTD: Suharto
2NDC: Aksan Busri

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: H.J. Lenstra
2e Stm.: A.E.R. van der Griend
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse
3e Wtk.: P.J. Farla
MO3: P.J.H.M. van Daal
(20/5 J.D.C. Plug)
MO4: R.A. Hens, W.D. Pols
Stag.MO: H.C.T. Bodenstaff
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Didik Adiyanto, Ade Taryat,
Arifuddin, Sugandi
G2S: Wawan Herawan, Mustopa
ASTD: Warno S.
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: N. Venendaal
(28/5 G. Buma)
1e Stm.: W. Holwerda
(2/5 2e Stm. K. Cramer)
Hwtk.: J. Hensbroek (16/5 W. Muis)
3e Wtk.: A. Harkink
MO3: P.G. Harts, D.J. Gijsbers
MO4: J.T.E.M. Spoor
IJD: B. Baharianto
IRO: S. Rizal
CPO: Mat Tohir
PO: Hinsa Manurung, Hasoloan
Siregar
G1S: Rachman, Sugiadi, Matrawi
Bin Rofi, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, Agus Salim,
Satiman
ASTD: Achmad Djarkasih
JSCJ: Sabur Ruchiat

HECA: Wawan Setiawan
2NDC: Djunaedi Arsim

m.s. 'Siratus'

Wnd. Gezagv.: R.A. de Boer
Wnd. Hwtk.: E.S. Petrusma
(29/4 Hwtk. E. Dallinga)
3e Wtk.: P. van Noort
MO1: A.L.M. Nagelkerke (25/5
1e Stm.: J.A. Koenraad)
MO2: W. Verschuure
(28/5 J. Buren)
MO4: C.G.A. Ligtoet
(18/5 D.J. van Dijk), A. Slot
(28/4 J. Lahuis)
IRO: Helmy Anwar
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Abdul Rachman, M. Kadar
GS1: Nasril B. Matjilis, Panut,
Achmad Husin, Sumitro B.
Muhammad
G2S: Napsari B. Igwan, Herman
Lumohiung, Moh. Mosleh
CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
2NDC: Nawai
ASTD: Umar Bin Salian
JSCJ: Andi Jamaludin

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer
Wnd. 1e Stm.: P.A. Vermolen
Hwtk.: H. Kuijper
MO2: B.A. Glas
(10/6 H.T.J. Meyer)
MO4: A.V. de Groot,
R.J.M. van Beynum
Roff: J. Black
ST: P.M. Hendriks
(2/5 R.J. Dekker),
J.P.W. Dallmeijer
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Hengky S. Pasumiin
PO: Syaful Anwar
G1S: Sukri Muchtar, Djusup Bin
Maruki
G2S: Mustar Bin Mustamar,
Atim B. Pereman
ASTD: Husein
CHCK: Adjisman

m.s. 'Spectrum'

Gezagv.: J. Baard
1e Stm.: L.A.H. Vader
Hwtk.: J. Kruysse
MO1: J.C. van Koten
MO3: A.J. Haasnoot
MO4: M.J. Oosterkamp
Roff: J.G. O'Donovan
Hovo: J.H.A.J. Orië
PO: Ali Mudin, Abdon Tatuwo
G1S: Achmad Danari, Baku

G2S: Suhandi Andi, Henky H.
Horesepony
ASTD: Budiyo
2NDC: Sukian Bin Romli

m.s. 'Sponsalis'

Wnd. Gezagv.: R. Dijkstra
(Gezagv. G. Buma)
1e Stm.: J.S. de Vos
(15/5 A.L.M. van Dun)
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
MO3: R.M. Simonides
MO4: P. Brandinga (10/5
J. Hoekstra), J.W. Gepkens
Roff: E.P. Gregan
ST: B.A. Amstelveen,
J.J. Donleben
Hovo: L.H. Thibaudier
ASPI: D. Windt
CPO: Hasanuddin Pohan
PO: Suhandan Warjo
G1S: Muljono Adhy Sukardi,
Robby Obtom Podung
G2S: Nurdin, Burhan
ASTD: Taufic Nafi
2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
1e Stm.: D.M. Alderlieste
Hwtk.: J.P. Kalkman
(10/5 H. Japin)
MO2: H. Oudenes (28/4
W.M. de Bruyn), T. Franssen
MO4: R. van Aalderen
Roff: N. Macaskill
ST: E. Kuitens, R.B.F. Stroet
Hovo: J.G. Volleberg
CPO: Bingen
PO: Jamil Erang
G1S: S. Bachri, Mat Sum Bin
Anwar, Nafir, Asdi Bin Asmat, Mail
Bin Toyib
G2S: Latuheru, Siradjudin
ASTD: M. Ripin
2NDC: Bin Ngaripandi

m.s. 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
(5/5 L.A. Groendijk)
Hwtk.: C. Hemmer
2e Wtk.: J.H.A. Schulten,
J.D. Compier
3e Wtk.: P.D. Koudenburg
4e Wtk.: R.F. van Loon
MO1: J. de Boer
MO3: W.P. Kolyn
MO4: R.C.R. Oldenburger
IJD: J.L. Takaria
IJE: Y.S. Simbolon (1/5 C. Ganur),
F.L. Umboh, Y.V. Jarawaru
IRO: M.M. Kasio

dank

Langs deze weg een woord van dank namens mijn echtgenote en mijzelf aan U allen, voor de spontaan ontvangen reacties, die van mijn afscheidsreceptie een waar feest hebben gemaakt. Dit zie ik als afspiegeling van de afsluiting van een succesvolle, boeiende en dynamische carrière bij STBV. We zullen hier zeker nog jaren met genoeg aan terug denken. Wij wensen U allen een behouden vaart en Shell Tankers BV een zonnige toekomst.

Lex de Boer

Geboren

04.03.91 - Rik, zoon van MO2
H.T.J. Meyer en
mw. M.H.A.G. Meyer-Haan

Diploma's

'B' MO3: L.P.A. van Saase

Over naar Groep binnen Nederland

Bed.: F.G. Olde Wolbers (SNI)

De dienst verlaten

ST: O. Barrau

in memoriam

Op 5 maart jl. is op 76 jarige leeftijd overleden de heer **P.H.A. de Jong**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer De Jong verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1961 na 26 dienstjaren.

V.l.n.r. Wim Reininga (DFP/1), Janny Kalkman (DFP/1), Ben Schuit (DFP/2), Cor van den Burgh (DFP/3), Nel Beugelink (DFP/111), Jeanne Dumoulin (DF/0), Tino de Vries (DFP) en Peter Knoester (stagiaire). Op de foto ontbreekt onze verzorgster, fotografe en manusje-van-alles Esther de Clercq.



Janny Kalkman's debuut glimlach



Na de primeur van de deelname aan een recreatief volleybaltoernooi door een STBV-team op 25 januari jl. - waarvan in Schip & Ka reeds verslag werd gedaan - was er behoefte bij betrokkenen om nog eens een keer het speelveld te betreden. Op 15 maart jl. was het eindelijk zover. Met een enigszins gewijzigd team togen we vol goede moed naar de Chinees, want de inwendige mens wil tenslotte ook wat.

volleyballers op herhaling



Stijlvolle stop van Jeanne Dumoulin

Na gedane tafelarbeid gingen wij vervolgens naar Sporthal Oost te Schiedam, alwaar de sportieve strijd gestreden zou worden. Met grote inzet en spelvreugde werd door allen optimaal gepresteerd. In tegenstelling tot 25 januari kon nu een overwinning op ons conto worden bijgeschreven. De overige vier wedstrijden werden met minimaal verschil verloren.

Aan het einde van de avond - bij de strijd om de plaatsen negen en tien - was het echter gedaan met de 'koopman' en moesten wij genoeg nemen met de tiende plaats. Overigens was de deelname van STBV door wat communicatiestoornissen aan de zijde van de organisatie bijna in het water gevallen. Met enig creatief passen en meten werden we echter alsnog ingepast in het programma. Voor de insiders, maar ook voor de nauwkeurige lezers van het vorige verslag, rest nog de mededeling dat de zaaltemperatuur de gehele avond ruim boven de 14 graden lag. Het is maar dat U het weet.

Wim Reininga

