

SCHIP & KA

29e jaargang
nummer 3
november
1989



EOS  Uitreiking Shell-studietoelagen

 OR-verslag  Training en Opleiding

 'Equity & Law II'  Ranking

 Fiscale faciliteiten voor de zeevaart

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

Negenentwintigste jaargang nr. 3
November 1989

Redactiecommissie

Lenny Kosten (coördinator)
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, Coolingsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset Zwolle
Blaloweg 20
Zwolle

Gewijzigde procedure van de doorlichting

Zoals bekend is voor monstering op een schip onder Nederlandse vlag, naast een geldig keuringsbewijs, ook een bewijs van röntgendoorlichting nodig, niet ouder dan een jaar. Het laatste jaar is deze doorlichting voor zeevarenden op de consultatiebureaus volledig gesubsidieerd geworden en daarmee gratis. Omdat de procedure met de doorlichtingskaarten via het Centraal Bureau voor Keuringen echter wel kosten met zich meebrengt, is het gebruik van deze 'doorlichtingskaarten' gestopt.

Zeevarenden die gaan varen op een Nederlandse vlag schip worden geadviseerd voortaan zonder deze kaart de doorlichting te laten verrichten. De uitslag dient in het monsterboekje te worden ingestempeld. Indien dit laatste als gevolg van tijdnood niet mogelijk is, dient de uitslag van de keuring te worden toegezonden aan de *Medische Dienst van Shell Tankers B.V., Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam.*

Deze doorlichting is dus gratis, hoewel enkele consultatiebureaus administratiekosten berekenen. Deze dienen dan betaald te worden en vervolgens te worden gedeclareerd via de personeelsadministratie (DFP/3). Doorlichting anders dan op consultatiebureaus, bijvoorbeeld in ziekenhuizen, is niet gesubsidieerd, en kan in kosten oplopen tot f 100,-. Het is uiteraard niet de bedoeling dat dit wordt gedaan. In feite wordt voor de doorlichting nu dezelfde handelswijze gevolgd als reeds gebeurt voor de ogen/orenpapieren en de gele koorts vaccinatie.

Een lijst met doorlichtingsadressen kunt U telefonisch opvragen bij de Medische Dienst (☎ 010 - 4696000) of bij DFP/115 (☎ 010 - 4071850/4071847).

Dienstreglementen Nederlands CAO- vlootpersoneel

De dienstreglementen behorende bij de CAO van 1 april 1988 zijn uit. Degene die een exemplaar willen hebben kunnen dat tijdens kantoorbezoek verkrijgen bij de balie op DFP/1 of telefonisch aanvragen (☎ 010 - 4071831/4071832).

Mutatie

De heer K. Borsje, Finance Manager Shell Tankers B.V., is per 23 oktober 1989 overgeplaatst naar Shell Pensioenfonds Beheer B.V. te Den Haag, als Manager Financial Investments.

Tot zijn opvolger en tevens als procuratiehouder van STBV is benoemd de heer drs. A. de Rijcke, laatstelijk werkzaam in het Centraal Kantoor te Den Haag, die op 6 oktober jl. zijn werkzaamheden heeft aangevangen.



VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2693	22.09.89	Dienstreglementen
2694	25.09.89	Verkoop 'Tung'-schepen (SATCOM)
2695	06.10.89	Koersen (SATCOM)
2696	06.10.89	Mutaties Managementteam (SATCOM)
2697	06.10.89	Aanpassing S.R. deel II procedures/stand. orders (SATCOM)

Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

Fossarina
Fossarus
Fulgur
Niso
Sarda

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata
Zaria

010-4566008

010-4566009

EOS

Hoe verder?

Iedereen heeft het eindrapport ontvangen. We hebben twee follow-up gesprekken gevoerd met Professor Van Dooren en Dr. Taillieu van het KUB-team. De Ondernemingsraad heeft vier gebieden aangegeven die speciale aandacht verdienen. Hoe vertalen we al deze informatie nu in een concreet actieplan. Niet eenvoudig, maar wel een uitdaging. Bovendien is het zo dat bepaalde zaken al, los van EOS, in beweging zijn, hetgeen niet verwonderlijk is. Tijdens enkele managementvergaderingen zijn een aantal concrete aanknopingspunten besproken en in principe goedgekeurd. Ook wij hebben op dit moment niet op alle vragen en problemen een pasklaar antwoord, maar wij verwachten dat één en ander geleidelijk aan vastere vorm zal aannemen.

De Ondernemingsraad heeft de volgende onderwerpen naar voren gebracht die naar haar mening in het bijzonder aandacht behoeven, te weten:

- * verminderen tegenstelling Conventionele Officieren en Maritieme Officieren;
- * vastomlijnde takenpakketten voor opvarenden;
- * informatie over het functioneren van de walorganisatie;
- * worden Maritieme Officieren generalisten of specialisten?

Hieronder volgt een puntsgewijze toelichting op het actieplan, zoals hiernaast vermeld. Een aantal van deze onderwerpen zullen wij verwerken in de 'Doelstellingen 1990'.

Eigen verantwoordelijkheid

De onderzoekers deelden mee dat het Management zijn eigen verantwoordelijkheid heeft en dat dit onder andere betekent dat men niet

noodzakelijkerwijs het standpunt van de meerderheid hoeft te volgen. Wel is het zo dat het Management terwille van de eigen geloofwaardigheid een afwijkende beslissing goed zal moeten motiveren. Voor wat betreft de EOS-resultaten is het zo dat er op dit moment geen concrete punten zijn waar we het als Managementteam op voorhand apert mee oneens zijn. De resultaten wijzen in het algemeen op een positieve houding ten opzichte van de Maatschappij en de naar voren gebrachte kritiek is constructief en zal in de verdere uitwerking worden meegenomen.

Wel plaatsen wij hier en daar kanttekeningen. Het lijkt er bijvoorbeeld op dat bijna iedereen op de vloot meer bevoegdheden wil. Een feit blijft echter dat de koek aan boord maar één keer kan worden verdeeld. Ook het belang van sociale vaardigheden in Hoofdstuk 6 'Persoonlijke kwaliteiten' is naar onze mening in de verkorte versie van het eindrapport onderbelicht. Zonder iets af te willen doen aan de belangrijkheid van kwaliteiten zoals 'stressbestendigheid', loyaliteit, prioriteitstelling en praktische kennis, willen wij toch benadrukken dat wij minstens zo veel waarde hechten aan eigenschappen die betrekking hebben op leiding geven. In de volledige versie van het rapport komt het belang van sociale vaardigheden naar onze mening beter tot zijn recht.

Informatie en Communicatie

Daar schort kennelijk nog wel het één en ander aan. Wel zijn er een aantal concrete acties genomen:

- * we hebben brieven met veel gestelde vragen en antwoorden naar de schepen gestuurd;

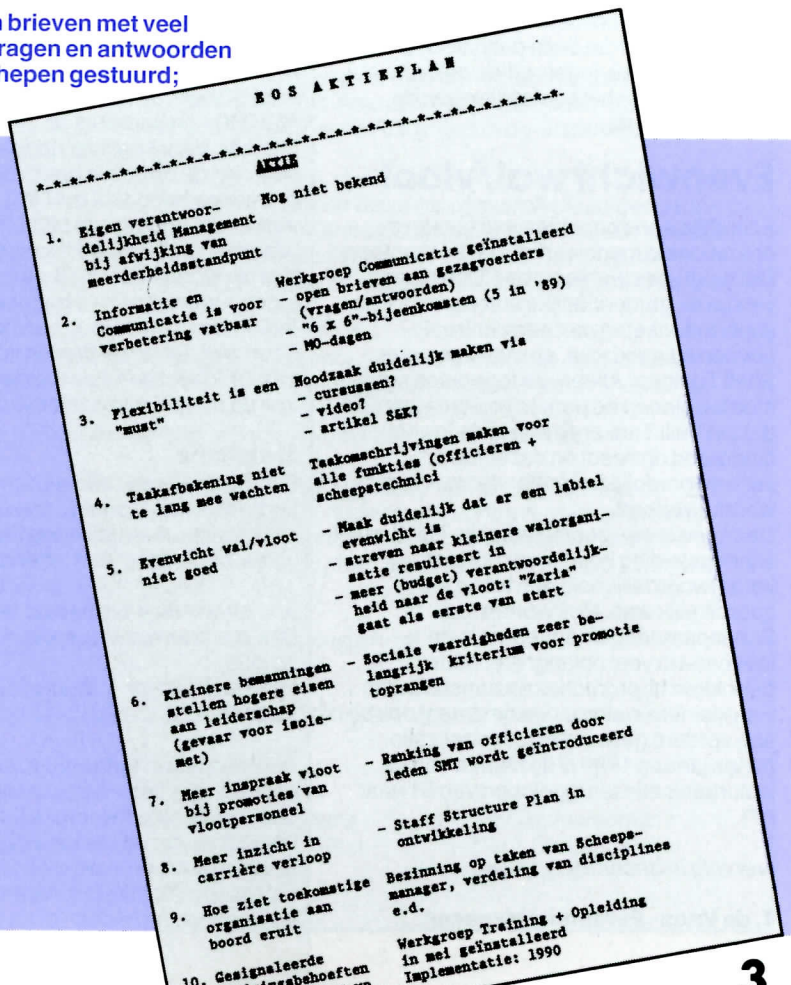
- * de DF-brief aan gezagvoerders is niet langer 'vertrouwelijk' en is voor iedere opvarende ter inzage;
- * er zijn inmiddels drie '6x6'-bijeenkomsten gehouden die positief zijn beoordeeld;
- * een drietal MO-bijeenkomsten is gehouden gedurende de eerste helft van 1989. Wel vertelde een Maritiem Officier onlangs dat de terugkoppeling naar de MO's onvoldoende is (geweest). Deze opmerking is terecht en we zullen ons best doen daar meer aandacht aan te besteden;
- * DFM en DFP houden, behalve met gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen regelmatig individuele gesprekken met 1e stuurlieden, 2e werktuigkundigen en MO'ers.

Uit EOS blijkt dat de topmensen het gevoel hebben dat ze wel goed geïnformeerd zijn over wat er in de Maatschappij omgaat. Het is uiteraard van groot belang dat zij deze informatie *systematisch* doorgeven aan de andere opvarenden. Daaraan ontbreekt nog wel het één en ander.

Ook is er onlangs een *Werkgroep Communicatie* geïnstalleerd (met vlootvertegenwoordigers) die kijkt hoe de communicatie doelmatiger (dat betekent niet per sé meer informatief!) kan worden gemaakt.

Flexibiliteit

Hier is een onderwerp waarvan we zelf nog niet precies weten hoe we dit het beste





kunnen aanpakken. We weten dat veranderingen met ons zijn en zullen blijven, en dat er na 'kernbemanning' ongetwijfeld andere veranderingen zullen komen, al weten we nu nog niet precies welke. Kennelijk zijn we er tot nu toe minder goed in geslaagd deze noodzaak tot voortdurende verandering goed over te brengen.

Een typerend voorbeeld van verandering is de samenstelling van onze vloot. De komende jaren zal bijna 50% van onze vloot worden vervangen door andere schepen. Dat vereist de nodige aanpassingsbereidheid waar, getuige de recente ervaringen met 'F'- en 'E'-klasse, iedereen in de praktijk zonder meer toe bereid blijkt te zijn. Dat is een verheugend teken.

Taakafbakening

Hier wordt momenteel hard aan gewerkt in de werkgroep B-2000. Van de schepen hebben we goede suggesties ontvangen ten aanzien van de taakverschuivingen tussen gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige en 1e stuurman. Als de taakomschrijvingen in concept klaar zijn zullen ze nog in breder verband worden besproken voordat deze definitief worden. De taakomschrijvingen zullen ook van belang zijn voor het vaststellen van de promotie-kriteria.

Evenwicht wal/vloot

Er is altijd een spanningsveld tussen de operationele medewerkers en het kantoor. Dat geldt voor ambtenaren ('Den Haag' versus de gemeentelijke autonomie), een supermarkketen met een centraal bevoorradingsdepot, en evenzeer voor Shell Tankers. Alleen, de tegenstellingen moeten binnen de perken blijven. Het blijkt dat bij Shell Tankers de wal iets te veel dirigerend optreedt en dat er meer verantwoordelijkheid naar de vloot moet worden verlegd. Daarmee is een begin gemaakt. De 'Zaria'-scheepsleiding heeft meer budgetverantwoordelijkheid dan tot nu toe gebruikelijk was. Ook worden de Scheepsmanagementteams in de toekomst in veel belangrijker mate betrokken bij promoties en aanstellingen. Een kleinere walorganisatie draagt ook bij aan verdere gewenste decentralisatie (sinds januari 1989 is de sterkte van de walorganisatie teruggelopen van 51 naar 47).

(vervolg in december)

T. de Vries Personnel Manager

Lage premie voor de Persoonlijke Ongevallenverzekering

Alle Shell-werknemers kunnen door bemiddeling van de Maatschappij deelnemen aan een persoonlijke ongevallenverzekering, die is ondergebracht bij Lloyd's Assuradeuren in Londen. Als U getrouwd bent, kunt U Uw man of vrouw meeverzekeren, mits deze bij de aanmelding nog geen 65 jaar is.

De verzekering kan elke dag ingaan en kan doorlopen tot het einde van het jaar waarin de verzekerde 70 jaar is geworden. Het verzekeringsjaar valt samen met een kalenderjaar. Bij overplaatsing binnen Nederland en bij direkt ingaand pensioen, zal de verzekering automatisch worden voortgezet. Bij overplaatsing buiten Nederland en bij uitdiensttreding zonder direkt ingaand pensioen, wordt de verzekering aan het eind van het kalenderjaar beëindigd. De verzekering geldt voor overlijden of blijvende invaliditeit als gevolg van een ongeval in en buiten het beroep, over de gehele wereld, inclusief (winter)sportbeoefening, behoudens enkele gebruikelijke uitzonderingen (zoals militaire dienst en snelheidswedstrijden).

Verzekerd bedrag en premie

Het verzekerde bedrag voor de werknemers is tweemaal het basisjaarsalaris; voor Uw meeverzekerde man of vrouw geldt een standaard-bedrag van f 60.000,- of f 120.000,-. Voor gepensioneerden geldt tweemaal het laatstgenoten basisjaarsalaris.

De premie bedraagt 0,396% van het verzekerde bedrag. Bij een basissalaris van f 30.000,- is het verzekerde bedrag dus f 60.000,- en bedraagt de premie f 23,76 per jaar. Vanaf het jaar nadat de verzekerde 65 jaar is geworden, wordt de premie verhoogd tot 0,475%. Bij een verzekerd bedrag van f 60.000,- zal de premie dan f 28,50 per jaar bedragen. De premie wordt bij vooruitbetaling ingehouden van Uw december-salaris. Indien U zich in de loop van het jaar aanmeldt, wordt de premie voor dat jaar proportioneel berekend vanaf de eerste van de maand van aanmelding.

Kontrolle

Op Uw salarisspecificatie kunt U controleren of U bent verzekerd en zo ja op welke wijze. Aan de linkerkant staat in het vakje 'code POV' een letter afgedrukt:

A = alleen de werknemer is verzekerd;
B = werknemer + man/vrouw voor f 60.000,-;
H = werknemer + man/vrouw voor f 120.000,-.

Als geen letter is afgedrukt, bent U niet verzekerd in deze verzekering. Verder bent U zelf verantwoordelijk voor de inhouding van de verschuldigde premie. Daarom adviseren wij U op Uw salarisspecificatie van december aanstaande na te gaan of de premie is

ingehouden. Indien een en ander niet korrekt is, moet U zo spoedig mogelijk contact opnemen met uw afdeling Personeel.

Uitkering

Bij overlijden of blijvende algehele invaliditeit, als gevolg van een ongeval wordt het verzekerde bedrag als uitkering ineens betaald. Bij gedeeltelijke invaliditeit wordt een percentage van het verzekerde bedrag betaald, dat afhankelijk is van de ernst van het letsel.

Er wordt geen vergoeding betaald voor de kosten verbonden aan geneeskundige behandeling, transport en dergelijke. Een eventuele uitkering uit hoofde van een andere verzekering en/of regeling blijft buiten beschouwing.

Belasting

De premiebedragen zijn niet aftrekbaar voor de loon- of inkomstenbelasting. Over de uitkering is geen belasting of premie sociale verzekeringen verschuldigd. Over een uitkering als gevolg van overlijden kan men wel suksessierechten verschuldigd zijn.

Indien U op huwelijkse-voorwaarden bent getrouwd, kunnen de echtgenoten elkaars leven verzekeren. De werknemer betaalt (via zijn salaris) de premie voor zijn partner. De partner moet de premie voor de werknemer terugbetalen via een bank- of girorekening die op zijn eigen naam staat (geen en/of rekening). In voorkomend geval kan men dan bewijzen dat er geen geld aan het vermogen van de ander is onttrokken, zodat een eventuele uitkering bij overlijden vrij zal zijn van suksessierechten.

Aangifte van een ongeval

Wanneer U of Uw meeverzekerde man of vrouw een ongeval overkomt, dient dat **onmiddellijk** te worden doorgegeven aan:

R. Mees & Zonen Assurantiën B.V.
Postbus 8900
3009 AX Rotterdam

Dit moet ook gebeuren als het niet zeker is of na het ongeval blijvend letsel zal bestaan. Als er teveel tijd verstrijkt tussen het tijdstip van het ongeval en de aangifte daarvan, kan het gebeuren dat de assuradeuren geen uitkering meer doen.

Bewijs van verzekering

Enige tijd na aanmelding ontvangt U een bewijs van verzekering in het Engels. Die tekst is bindend. Gemakshalve ontvangt men een Nederlandse vertaling erbij.

Inlichtingen en aanmelding

Voor het verkrijgen van eventuele nadere inlichtingen en voor een formulier voor aanmelding, wijziging of opzegging van deze verzekering kunt U terecht bij de Personeelsafdeling (voor vlootmedewerkers ☎ 010 - 4071836).

3 en 4 oktober vormde de lunchkamer van het Shell Tankers-gebouw aan de Folkert Elsingastraat wederom het decor voor een tweedaagse vergadersessie. Vanwege de behandeling van het financiële resultaat van STBV over de eerste helft van 1989 werd de tweede Overlegvergadering bijgewoond door de heer H. Hooykaas als Commissaris van onze Maatschappij. Een toelichting op de cijfers over het eerste halfjaar werd gegeven door Koen Borsje, onze Finance Manager. Een ander onderdeel van de OR-vergadering was het evalueren van ons eigen beleidsplan, hoe effectief hebben we de verschillende punten toegepast en wat is eventueel blijven liggen.

Gewoontegetrouw vormt het agendapunt *mededelingen bestuurder* de opening van de eerste overlegvergadering. De heer Veldt wijdde de nodige aandacht aan de ontwikkelingen op veiligheidsgebied. De beide 'Frequency Rates' liggen binnen de targets en verder zijn we weer goed op weg met ons aantal uren OMA-vrij, namelijk **1,4 miljoen op 2 oktober 1989**.

Vervolgens kwamen ook de ontwikkelingen ten aanzien van ons vlootbestand ter sprake. Op 22 september jl. is bekend geworden, dat de drie 'S'-Tung schepen onze vloot zullen verlaten na afloop van hun huidige contract. De Raad sprak bij monde van de voorzitter nogmaals zijn verontrusting uit over de onzekerheden rond de vervangende tonnage alsmede over het feit dat we nu voor een langere periode maar 18 schepen (inclusief 'Shelltrans') zullen hebben. De zorg richt zich vooral op de onduidelijkheid over vervangende tonnage indien de drie 'S'-Tung schepen worden afgevoerd.

De heer Veldt kon zich deze ongerustheid voorstellen. Shell International Marine houdt echter onveranderd vast aan ongeveer 20 schepen voor STBV en voor vervangende tonnage wordt alle moeite gedaan. De zorg is gerechtvaardigd ten aanzien van het feit of - op het juiste moment - de juiste tonnage beschikbaar is.

Financiële resultaten 1 e helft 1989

Koen Borsje verzorgde onder dit agendapunt een presentatie aan de Raad.

Zoals gebruikelijk was dit onderwerp door de OR-commissie *Financieel en Economisch Beleid* terdege voorbereid en waren de vragen die in dit vooroverleg ter sprake waren gekomen, verwerkt in de presentatie.

Met behulp van enkele lichtbeelden gaf Koen Borsje een overzicht van de gang van zaken in het eerste halfjaar, terwijl tevens vooruit geblikt werd naar de tweede helft. Het eerste halfjaar geeft, in vergelijking met hetgeen was gebudgetteerd, een minder goed, maar nog net positief resultaat te zien. De inkomsten gaven slechts een marginale vermindering te zien ten opzichte van het budget. Hier tegenover stonden aanzienlijke overschrijdingen in de operationele kosten. Deze werden voornamelijk veroorzaakt door hoger uitgevallen kosten van 'spares en repairs' alsmede smeeroïën.

Ten aanzien van de verwachtingen voor heel 1989 merkte Borsje het volgende op: *'Indien de stijging in de kostenontwikkeling, welke het tweede kwartaal zichtbaar werd, zich stabiliseert en enigszins corrigeert in het derde en vierde kwartaal en uitgaande van een gemiddelde dollarkoers van meer dan f*

2,10, mag voor geheel 1989 een positief resultaat verwacht worden'.

In aansluiting hierop gaf de voorzitter aan dat ook naar de mening van de Raad de resultaten, over het eerste halfjaar, enigszins teleurstellend te noemen zijn. Tegenover de iets lager uitgevallen inkomsten staan duidelijke overschrijdingen van de uitgaven. Uiteindelijk resulteert dit niet in de verwachte stijging van het momenteel nog negatieve bedrijfsresultaat. Derhalve is de Raad dan ook de mening toegedaan, dat het bereiken van een positief bedrijfsresultaat vooralsnog de belangrijkste doelstelling dient te zijn. Kostenbeheersing is in deze een belangrijk instrument.

Personeelssituatie

Als vanouds begon Tino de Vries dit agendapunt met een presentatie van de personeelscijfers. Ultimo augustus zijn **249** officieren en **110** ST'ers, gezellen en CD-personeel in dienst, een totaal van **359**. Daarnaast geeft een totaal van **248** Indonesiërs (36 officieren en 212 gezellen) een totaal vlootpersoneel van **605**. Het aantal walpersoneelsleden bedraagt

OR-ALLERLEI

- *Het zou te ver voeren om hier de volledige evaluatie van het OR-beleidsplan te behandelen. Indien iemand er iets meer over wil weten kan men het secretariaat benaderen.*
- *Tot en met de volgende vergadersessie van 4 en 5 december fungeert Henk Steenstra als waarnemend voorzitter en Arno Ziere als waarnemend secretaris. Bert Zwiërs is het toegevoegde lid uit de A/B groep in de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden.*
- *Op 11 september heeft op verzoek van de Raad een gesprek plaatsgevonden tussen de CDA en de heer J.H. Kelly, Marine Coördinator en tevens Commissaris van STBV. Dit gesprek, dat een herhaling is van vorig jaar, leverde een informele gedachtenwisseling op over het vlootplan en de 'General outlook of the world tanker market'.*
- *De CDA heeft een mandaat gekregen voor het invullen van het programma voor de jaarbijeenkomst van de OR welke gehouden gaat worden in de derde week van januari 1990. Met het oog op de verkiezingen van volgend jaar heeft de Raad 'OR en Achterban' als thema gekozen voor deze week.*
- *Deze vergadersessie vormde voor Bert Zwiërs zijn laatste OR/OV-bijeenkomst. Daarom werd aan het einde van de tweede overlegvergadering door Ed Barsingerhorn een dankwoord uitgesproken voor de bijzonder grote bijdrage die Bert tijdens de 5 voorgaande jaren, waarvan twee als voorzitter, aan dit gezelschap heeft gegeven.*
- *Dit verslag is geschreven door Ed Barsingerhorn.*

Aanwezig tijdens de vergaderingen waren:

Groep A

Dolf Mittelmeyer
Willem Hoogendijk
Bert Zwiërs
Ed Barsingerhorn

Groep B

Rupert Huysers
Hans van Haarst

Groep C

Estella Juursema
Henk Steenstra
Arno Ziere

momenteel **48** en het aantal stagiaires **32**. Het streven ten aanzien van het aantal stagiaires is vermeerderd tot 35 voor dit jaar.

Een ander onderdeel betrof onze Nederlandse Hovo's. Veldt benadrukte dat er van de zijde van de overheid geen beperkingen zijn om het Indonesische koksdiploma te erkennen en zodoende op Nederlandse vlagschepen met Indonesische Hovo's (Chief Catering) te gaan varen. Het varen met Indonesische Hovo's en het geleidelijk verdwijnen van de Radio Officier moeten volgens de heer Veldt gezien worden als de enige mogelijkheid om op personeelsgebied nog tot een kostenvermindering te komen.

De Raad sprak bij monde van Ed Barsingerhorn hierover zijn teleurstelling uit en tevens werd opgemerkt dat de OR er van uitgaat dat de op 24 maart 1988 getekende 'Intentieverklaring' tussen de

bestuurder en de OR ook onverkort van toepassing zal zijn op een eventueel surplus aan Nederlandse Hovo's. In deze Intentieverklaring liggen afspraken vast over passende oplossingen. Daarnaast is een alinea opgenomen met betrekking tot het overleg met de OR. Hierin is ook de mogelijkheid geregeld voor de OR om, indien de Raad van mening is dat de gemaakte afspraken niet in lijn zijn met deze Intentieverklaring, een aanvullend advies uit te brengen.

De heer Veldt liet er geen twijfel over bestaan dat deze Intentieverklaring van kracht is. De genoemde verklaring is op alle schepen aanwezig. Daarnaast staat het uiteraard een ieder vrij om, indien er vragen zijn, het secretariaat van de Ondernemingsraad te benaderen.

OR-beleidsplan

Tijdens de jaarbijeenkomst van de OR in januari van dit jaar is door de Raad een

beleidsplan opgesteld van 8 punten. Dit beleidsplan is indertijd gepubliceerd in de maart editie van Schip & Ka op bladzijde 6. Tijdens de OR-vergadering werd ieder punt kritisch beoordeeld. Over het algemeen was de indruk dat het plan aan het gestelde doel beantwoord heeft. Dat neemt niet weg dat er nog enkele punten zijn die tijdens het vervolg van dit jaar de aandacht moeten en zullen krijgen.

Ten aanzien van veiligheid, hetgeen uiteraard een vast onderwerp is, verdient het aspect 'near miss rapportage' nog de nodige aandacht. Hetzelfde geldt voor de conventioneel opgeleide officieren. Met name de noodzaak/mogelijkheid tot het behalen van het plusdiploma, maar ook de inzetbaarheid komen nog aan de orde. Als laatste valt nog te noemen het onderwerp 'Kwaliteitsbeleid', hetgeen ook de komende maanden de nodige aandacht krijgt.

De brochure 'Fiscale Faciliteit voor de Zeevaart', een gezamenlijke uitgave van KNRV, VNRK en FWZ, is uit en wordt naar de huisadressen van alle zeevarenden gezonden.

De *Fiscale Faciliteit voor de Zeevaart*, een steunmaatregel voor rederijen door middel van een 35% reductie op de in te houden loonbelasting, zal per 1 januari 1990, na goedkeuring door de Tweede Kamer worden ingevoerd.

Enkele belangrijke punten uit de brochure zijn:

- ◆ De reder zal vanaf 1 januari 1990 een extra inhouding op het loon doen: de zogenaamde verrekeningsbijdrage.
- ◆ Daar tegenover staat dat er een aftrek van 35% zal plaatsvinden op het belastbaar loon zodat uiteindelijk minder belasting wordt ingehouden en de netto gage daardoor in ieder geval gelijk blijft.
- ◆ Nogal wisselende maandelijkse inkomsten, zoals overwerk, vakantie-toeslag, 13e maand, kunnen tot gevolg hebben dat de verrekeningsbijdrage en de in te houden belasting niet correct wordt vastgesteld. Daarom zullen zowel de verrekeningsbijdrage als de in te houden belasting maandelijks worden herrekend.
- ◆ Indien U aftrekposten voor de belasting heeft (bijvoorbeeld

Brochure

Fiscale Faciliteit

voor de Zeevaart

wegens een hypotheek) verzoeken wij U dringend om zo snel mogelijk een 'Beschikking Vermindering Loonbelasting' aan te vragen bij de Inspecteur der Directe Belastingen in Uw woonplaats. Alleen dan kunnen wij voorkomen dat teveel verrekeningsbijdrage wordt ingehouden. De originele beschikking dient U vóór 1 januari a.s. in te leveren bij de afdeling 'Gageadministratie' (DFP/3).

- ◆ Mocht op grond van de definitieve aanslag voor de inkomstenbelasting blijken dat de door de Maatschappij ingehouden verrekeningsbijdrage te hoog was dan kan een verzoek tot herberekening gedaan worden.



Tenslotte raden wij U aan de U toegezonden brochure zorgvuldig te lezen. Mocht U naar aanleiding daarvan nog vragen hebben dan kunt U te allen tijde terecht bij afdeling 'Gageadministratie' (DFP/3 ☎ 010 - 4071839).

'Haal uit studieperiode wat er in zit'

'Studeren op zich is van groot belang, maar garandeert geen ontwikkeling als persoon. Daarvoor is meer vereist. Het moet voor jullie een aanmoediging zijn dat de Commissie die extra ingrediënten bij jullie in elk geval potentieel aanwezig acht. Nu is de beurt aan jullie om eruit te halen wat er in zit. En om jullie daarbij te helpen, reiken wij als Shell jullie een beetje de hand', aldus Groepsdirecteur H. de Ruiter, tijdens de uitreiking van de Shell Studietoelagen op vrijdagmiddag 22 september jl. Wegens verbouwing van de ruimte die normaal voor deze bijeenkomst wordt gebruikt, Oostduinlaan 75 te Den Haag, was dit jaar het Koninklijke/Shell Exploratie en Productie Laboratorium (KSEPL) in Rijswijk gastheer van de in totaal 102 gelukkige studenten en hun ouders. 'Een passende omgeving voor deze feestelijke gebeurtenis', merkte De Ruiter op.

Voordat De Ruiter overging tot het overhandigen van de Studietoelagen, gaf hij nog eenmaal duidelijk aan waar deze bijdrage vooral niet voor bedoeld is: *'Het is dus niet de bedoeling dat jullie ouders de gelegenheid te baat grijpen om hun bijdrage aan jullie onderhoud nodeloos te verkleinen. Of om het te stoppen in dure kamers - ik heb begrepen dat er weer ouderwetse kamernood heerst in de studentensteden. Of om er een OV-kaart van te kopen, die de Minister niet kan leveren. Het legt echter wel een extra druk op jullie om je tijd goed te besteden. Maak van je talenten optimaal gebruik en niet louter boven je boeken, maar steek je neus ook in andere zaken. Immers, de universiteit en de wereld daarbuiten hebben behoefte aan kritische volwassen mensen met vakkennis en met persoonlijkheid.'*

Wisseling van de wacht

De Ruiter richtte zich niet alleen tot de bursalen, maar ook tot de Commissie voor Shell Studietoelagen (CSST), die volgens hem ook dit jaar weer monnikenarbeid heeft verricht en de zware klus, die het selecteren van de bursalen toch is, tot een goed einde heeft gebracht.

De samenstelling van de Commissie gaat veranderen en vandaar dat De Ruiter de gelegenheid nam om tijdens de bijeenkomst van twee commissieleden afscheid te nemen en twee nieuwe leden te verwelkomen. Mevrouw Van Scherpenzeel werd voor haar inzet en

goede diensten gedurende de afgelopen vijf jaar bedankt. Tot de vertrekkende voorzitter van de Commissie, de heer Groenevelt, zei De Ruiter: *'U heeft de Commissie lang gediend, eerst vijf jaar als lid en de afgelopen acht jaar als voorzitter. Wij hebben Uw inzet zeer gewaardeerd; U heeft bijgedragen tot een goed functionerende Commissie die met grote zorgvuldigheid haar werk doet.'* Mevrouw Schonebaum, die al langer lid is van de Commissie zal de taak van voorzitter overnemen. Mevrouw Zadoks en de heer Straatman zijn de nieuwe leden.

Voor de laatste keer dus, sprak J. Groenevelt het gezelschap toe. Hij feliciteerde de bursalen. *'Met deze selectie en uitreiking is het contact tussen de student en de Commissie nog niet ten einde',* zei hij en doelde daarmee op de schriftelijke rapportage die de bursalen geacht worden twee keer per jaar aan de Commissie te schrijven. *'Dikwijls horen wij van studenten dat ze blij zijn met die rapportage. Het biedt de mogelijkheid om voor jezelf dingen op een rijtje te zetten. Wij reageren niet met een antwoord, wat dat betreft is het éénrichtingsverkeer. Maar dat betekent niet dat je geen gehoor meer vindt bij de Commissie. Jullie kunnen*

altijd bij ons aankloppen. Wij houden contact'.

Shell Studieprijs

Eén van de studenten waarmee de Commissie de afgelopen jaren heel aardig contact heeft onderhouden, werd dit keer flink in het zonnetje gezet. Van de negentig bursalen die dit jaar afgestudeerd zijn, is Thomas J.B. Rubbens, werktuigbouw TU-Delft, uitgekozen om de Shell Studieprijs in ontvangst te mogen nemen. Het verslag van zijn studieperiode, dat de voorzitter voorlas, maakte duidelijk dat niet alleen de studie-resultaten doorslaggevend zijn om in aanmerking te komen voor deze blijk van waardering. De studie van Rubbens verliep overigens zeer goed. In 1982 begonnen, behaalde hij in 1986 zijn kandidaatsexamen. Rubbens besloot in de Logistieke Transportkunde af te studeren, en hij deed dit 'in de praktijk' bij Hoogovens IJmuiden, waar hij ongeveer acht maanden werkte. Zijn afstudeerwerkstuk met als onderwerp 'Analyse, modelbouw en simulatie van een deel van de transportketen van kolen' werd gewaardeerd met ruim acht. Rubbens is inmiddels in dienst getreden bij Hoogovens IJmuiden.

Tijdens zijn studieperiode was de bursaal buitengewoon actief in de studentenpolitiek. Rubbens maakte de stap van faculteitsraad naar universiteitsraad zonder moeite, en vanuit die laatste raad was hij lid van de Raad voor Studenten Voorzieningen. *'De enige Raad waarin je door je student zijn deskundig bent',* zo schreef hij de commissie. Hij hield zich onder andere bezig met de bestudering van de mogelijkheden van de twee-fasen structuur. Hij deed dit ook ten behoeve van de CSST.

Daarnaast wist Rubbens nog tijd over te houden voor zijn werktuigkundige hobby, het sleutelen aan bejaarde auto's, een cursus Spaans en het bezoeken van toneelvoorstellingen. *'U zult het na dit verhaal niet meer geloven, maar niet alles ging altijd goed,'* zei de prijswinnaar nadat hem door De Ruiter de Shell Studieprijs - een beeldje van een mossel van kunstenaar Wout Maters - was overhandigd. Hij las ter illustratie een fragment van een brief aan de CSST voor, waarin hij beschroomd meedeelde dat hij slechts één van de vier examens had gehaald. *'Nu ik die oude brieven weer eens heb doorgelezen, kom ik tot de conclusie dat het inderdaad heel goed is dat ze geschreven zijn. Samen vormen ze een soort logboek.'*

Hij dankte de commissie voor de steun tijdens de studie en ook zijn familie en vriendin werden in zijn dankwoord meegenomen. Rubbens wenste de nieuwe bursalen veel succes in de komende



Groepsdirecteur Ir. H. de Ruiter



De nieuwe lichtung

al snel het woord gaf aan zijn dochter, Bartje. Zij verwoordde haar aanvankelijke zenuwachtigheid voor het gesprek met de Commissie, die tijdens haar kennismaking veranderde in zelfverzekerdheid. *'Ik begon het zelfs leuk te vinden. Daarna brak de tijd van afwachten aan. Ik heb me inmiddels vol overgave in het studentenleven gestort, en merk nu al hoe welkom de studietoelage is'*, aldus de enthousiaste economie-studente. Na afloop van het 'officiële' gedeelte van de uitreiking, namen de studenten en ouders de kans te baat om met elkaar de eerstejaars studie-ervaringen uit te wisselen.

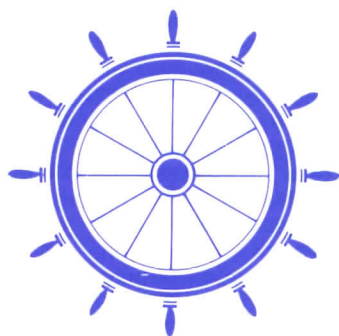
Lars Bosman, zoon van 2e werktuigkundige R.J. Bosman heeft een studiebeurs gekregen. Hij studeert schelkunde te Nijmegen.

drukke maar, naar zijn ervaring, heel gezellige studieperiode.

Trotse ouders

De nieuwe lichtung had even daarvoor het bewijs van toelage uit handen van De Ruiter ontvangen, waarbij de Groepsdirecteur voor elke student een

persoonlijk woordje had. Daaruit bleek niet alleen de verscheidenheid aan studierichtingen, maar ook de uiteenlopende aard van de hobbies van de studenten. Namens de ouders dankte de heer Kruiten, van SNR-Pernis, de Commissie. Dat hij niet alleen namens de trotse ouders sprak, bleek uit het feit dat hij



VAART HOUDEN



Ranking

In de augustus editie heb ik geschreven wat onze plannen op dit gebied zijn. Ranking als hulpmiddel voor salariering en carrièreontwikkeling is intussen ook met de Ondernemingsraad besproken. De Ondernemingsraad schaaft zich achter deze aanpak. In oktober zijn brieven uitgestuurd naar alle leden van het Scheepsmanagementteam met het verzoek rankinglijsten per rang in te vullen en deze terug te sturen naar de afdeling DFP. De brief en de daarbij behorende toelichting zijn **niet vertrouwelijk**. In de brief heb ik de leden van het SMT verzocht de opvarenden van de inhoud volledig in kennis te stellen. Het belang van deze exercitie kan ik niet voldoende benadrukken. Het is een verdere stap in de richting van een modern personeelsbeleid.

EOS

Ik kan hier redelijk kort over zijn. Elders in dit nummer ga ik uitgebreider in op de follow-up. Ook U - aan boord of met verlof - nodig ik graag uit zaken die volgens U moeten worden aangepakt aan ons voor te leggen. Het liefst zien we dat concrete voorstellen van twee kanten komen, zowel van het Management als van degenen die aan het onderzoek hebben meegewerkt. Er is veel energie in gestopt en het is daarom belangrijk dat we een zo goed mogelijk gebruik maken van de resultaten.

Kernbemanning

Het is de bedoeling dat we in de komende periode op meer schepen met kernbemanning gaan varen. Thans varen we met dit concept op de 'Cardissa',

'Caurica', 'Sericata', 'Solaris', 'Sponsalis', en 'Zaria'.

Daar komen bij de 'Stellata' (januari 1990), de 'Zafra' (maart 1990), en 'Spectrum' midden volgend jaar. Totaal 9 schepen; een verheugende ontwikkeling!

Walbaan

Regelmatig krijgen wij het verzoek of er mogelijkheden zijn voor een vaste walbaan. Een permanente walbaan kunnen wij niet bieden. De eigen walorganisatie is te klein en nog steeds krimpend. Bij andere Groepsmaatschappijen is het probleem dat men graag STBV-medewerkers wil hebben, maar meestal voor een aantal jaren. Daarna komen ze weer terug bij de

vloot. En daar zit het probleem. Shell Tankers houdt zoals men dat noemt de 'parentage'-verantwoordelijkheid, met andere woorden wij dienen deze medewerkers weer in te passen bij terugkeer. Gezien de onzekere toekomst voor deze categorie medewerkers, ook bij Functies zoals Exploratie en Productie (EP) en Manufacturing (MF), wil men daar - op goede gronden overigens - de verantwoordelijkheid voor de verdere carrièreontwikkeling in het algemeen niet overnemen. Daarom moeten wij met terugkeer in onze personeelsplanning terdege rekening houden en zijn er zekere grenzen aan de aantallen. Toch is de situatie veel beter dan velen van ons denken, zoals hieronder zal blijken.

Nieuwe gezichten

Deze rubriek kwam zomaar zonder enige nadere aankondiging uit de lucht vallen. De bedoeling is hoop ik duidelijk, namelijk op *informele* manier de nieuw indiensttredenden iets over zichzelf te laten vertellen, zonder dat alle woorden worden gewikt en gewogen. Het leek me een goed idee dat we in een werkomgeving die steeds zakelijker dreigt te worden de persoonlijke kant niet vergeten. Daarbij staat voorop dat de rubriek vooral leesbaar dient te zijn.

Onlangs maakte een MO'er de (terechte) opmerking dat hij zich afvroeg of we al die nieuwe medewerkers met die fantastische studieresultaten wel zo hard nodig hadden. Inzet is misschien wel net zo belangrijk aldus zijn betoog.

Ik ben het hier volledig mee eens. Daarom is het goed dat ik een mogelijk misverstand gelijk uit de weg help. Het belangrijkste criterium bij selectie vormen de stagerapporten. Hoe heeft men zich aan boord ingezet. Iemand met goede studieresultaten maar met een slechte stage - niet vanwege kennis of kunde die nog moet worden opgebouwd - maar vanwege onvoldoende inzet of verantwoordelijkheidsgevoel, heeft zo goed als geen kans om in dienst te worden genomen. Met redelijke studieresultaten en een goede stage, op grond van onder andere getoonde inzet, heeft men wel goede kansen.

De betrokken medewerkers hadden zowel aan boord als tijdens de studie prima resultaten geleverd. En dat is dan iets waar men - in de eerste plaats uiteraard de betrokkene, maar ook STBV - trots op mag zijn. Dat deze en andere zaken in deze rubriek worden vermeld, is niet de wens van de betrokkenen maar zijn aspecten die ondergetekende als interviewer in de loop van het gesprek heeft opgepikt.

Vaarbevoegdheidsbewijs

Misschien ten overvloede. Toch wil ik iedereen er nogmaals op wijzen dat - voor zover van toepassing - men vóór 1 januari a.s. dit bewijs dient aan te vragen.

Aantal vlootmedewerkers elders werkzaam



Het totaal aantal vlootmedewerkers dat op dit ogenblik elders werkzaam is bedraagt 25. Zij werken bij Maatschappijen in de volgende landen:

Syrië 8
Brunei 4
Ned. (Pernis, SNV) 6
UK (Expro, SIM) 3
Oman 2
Nigeria 1
Saedi 1

Plaatsing is niet alleen voorbehouden aan ouderen en/of meer seniore medewerkers. Dat is zeker niet de bedoeling, omdat we ervan overtuigd zijn dat een tewerkstelling elders vroegtijdig in de carrière van grote waarde is voor de verdere ontwikkeling. Men steekt er veel van op en leert zaken vanuit een ander, breder perspectief te bekijken. We hadden de afgelopen tijd vanwege de hoge kosten nogal moeite medewerkers bij Marine in Londen te krijgen, maar via creatieve oplossingen zijn we er in geslaagd voor dit probleem een oplossing te vinden. In augustus is er een MO3 (31 jaar en zeven dienstjaren) naar Londen gegaan en in december wordt er opnieuw een MO'er bij Marine geplaatst. Een andere MO'er (eveneens 31 jaar en 7 dienstjaren) is onlangs bij SNV in dienst getreden. Deze tewerkstellingen variëren in duur van 1 - 3 jaar, en uitzonderingen daargelaten niet langer. Dit omdat we hebben ervaren dat naarmate men langer weg is het steeds moeilijker wordt om weer te gaan varen. Bovendien willen we ook anderen deze mogelijkheid bieden. Het mes snijdt dan aan twee kanten: het is goed voor de medewerkers en goed voor Shell Tankers.

Training

De Werkgroep heeft een korte termijn actieplan ontwikkeld. Via een daarin gespecialiseerd bureau ('Dirksen') heeft men een zestal zelfleerpakketten geïdentificeerd die voor ons bedrijf erg relevant zijn. Het is een combinatie van theorie en praktijk die men via video, PC en praktijkset zelf onder de knie kan krijgen.

De pakketten hebben betrekking op elektrotechniek, elektronica, storing zoeken, hydrauliek en pneumatiek. Aan het eind van de cursus kan men een certificaat halen. De electrotechniek-

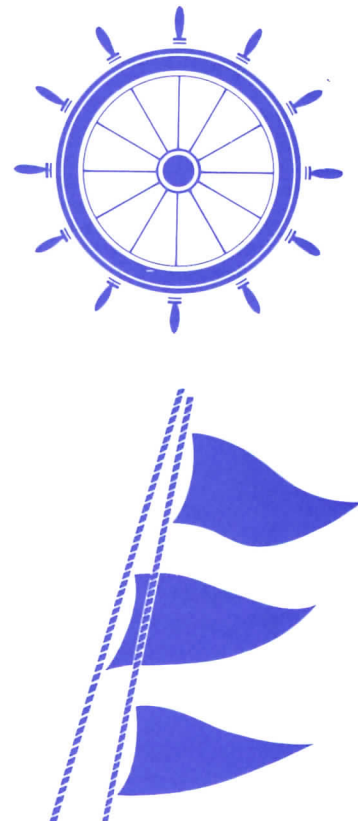
pakketten zijn primair bedoeld voor de Scheepstechnici, de elektronica-pakketten voor de officieren. Het is de bedoeling op twee schepen met deze pakketten te experimenteren, met name om te zien of er voldoende interesse en tijd is. Voordat we dit op meer schepen introduceren willen we er namelijk van overtuigd zijn, gezien de hoge kosten, dat dit een verantwoorde investering is.

Scheepstechnici



De laatste 4 medewerkers zijn inmiddels met de CVV-cursus begonnen. In totaal 11 collega's moeten nu nog het examen ankeren/ankerwachtlopen afleggen. Naar verwachting zal dit in de loop van november gebeuren.

Tino de Vries Personnel Manager



VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Situatie aan boord 20.10.89.

m.s. 'Cardissa'

Roff.: L.P. de Regt
Gezagv.: R. Knol (28/10 W. Bosma)
MO1N: A.L.M. Nagelkerke
MO3N: A.M.H. Vossen
MO4N: J.A.H. Stoop
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
MO2T: P. Molendijk
MO4T: J.W. van Duuren
Stag.: N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen
Tech.: J.J. van Triet, H.S. Elia
Hovo: J. Roosenburg
CPO: Bingen
PO: Sukardi Achmad
G1S: Muyoto, Sur'an Gozali
G2S: Herman Lumohing, Makrop
ASTD: Masiran
CHCK: Suharto Bin Jas

m.s. 'Caurica'

Roff.: P.J. Balkstra
Wnd. Gezagv.: F. Kuyt
1e Stm.: J. Kistemaker
MO3N: P.H. Stegeman
Hwtk.: J.A. de Groot
MO3T: B.A. Glas
MO4T: R.W. Eeuwijk (28/10 M.P. Vogels), M.B. Siderius
Stag.: F. van den Berg, A.C. Droppers
Tech.: F. Oostdijk, J.W.P. Grommen
Hovo: H. Otter
CPO: Erens Robot Wow
PO: Gozali
G1S: Aki Bin Samiri, Djusup Bin Maru
G2S: Leonard Runtula, Julius Tohmas
ASTD: Warno S
2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: T.H. Tromp (30/10 H.J. Lenstra)
Wnd. Hwtk.: J.L. de Bondt (4/11 Hwtk. H.J. de Koning)
2e Wtk.: M.J. Parent
Stag.: D. van Steenis
Off2: Arsamada Marwi
Off3: Makangiras
Eng3: Siahaya
Eng4: Aribowo
Rdof: Yacob
CPO: Bin Satimin
PO: J.D.M. Paath, Kamal Adyaprana
G1S: Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, Siradjudin, Salam Nurdin
HECA: Tjasmito

ASTD: Salim
JSCJ: Maruji
2NDC: Bin Ngaripandi

m.s. 'Etrema'

Gezagv.: J.W. Nieuwerf
1e Stm.: J. van Rooyen
3e Stm.: M. Vogelpoel
Hwtk.: J. Wielart
2e Wtk.: I.J. Albrechts, J. Klemann, H. Nijhuis
3e Wtk.: A. van Beek jr.
Stag.: J.M. Muselaars
Rdof.: Rizal
Off2: Prihandjono
Off3: Soeyono
Eng3: Karamudin Maz
Eng4: Jenafry
CPO: Suhari
PO: Nuron Djuhana, Yusuf Arkani
G1S: Muljono Adhy Su, Sanusi, Bin Anwar, Sugiadi
G2S: Mustar Bin Must, Hasri Kasim, Syamsul Bachri
ASTD: Madsaleh
JSCJ: Moh Masykur
HECA: Haryono
2NDC: Adjisman

m.s. 'Fossarina'

Gezagv.: L.A. Groendijk
1e Stm.: W.J. Netelenbos
Hwtk.: W. Muis
2e Wtk.: R.J. Bosman
Stag.: W.J. Krynsen, J.M. Vader, K.J.A. van Zijl
Rdof: Achyari
Off2: Sugianto
Off3: Danuwidjaya
Eng3: Wartama
Eng4: Pangaribuan
CPO: Pattileuw
PO: Jamil Erang, Buntaran
G1S: Madjen Nawi, Sunaela Fardiya, Achmad Husin, Wahyutomo
G2S: Nasir, Rodji, Tjuandy
ASTD: Tubagus Moh Isa
Heca: Sardi
JSCJ: Inuh Bin Tamin
CHCK: Tanggan Bin Idr

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: B. Ritman (5/11 J.A. van Kesteren)
1e Stm.: G.J.C. van Eeten
Hwtk.: L.W. Jorissen
2e Wtk.: J.D. Complet
Stag.: B. Meerstadt, L.F. Maas, R.J. Blonk
Rdof.: Hasan
Off2: Djajadiputro
Off3: Niode

Eng3: Yadi
Eng4: Subijakto
CPO: Mat Tohir
PO: M Kadar
G1S: Matrawi Bin Rof, Didik Adiyanto, Suari, Huzairi Shah
G2S: Atim B Pereman, Suhandi Andi, Satiman
ASTD: Ripin
Heca: Wawan Setiawan
JSCJ: Iwan Syafril
2NDC: Kusnadi

m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: A.J. Both (10/11 J. Baard)
Wnd. 1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: J.P. Kalkman (15/11 J. Japin)
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
Stag.: S.H. Appeldoorn
Rdof.: Santoso
Off2: Utomo
Off3: Moh Tohir Laisa
Eng3: Baroto
Eng4: Agusdin
CPO: Rustam Zen
PO: Bachri, Hasanuddin Poha
G1S: Bin Muridi, Daie, Arifuddin, Sugandi, Rudolf HJ Lapia, Henky B Panggail, Eddy Subardi
G2S: Simanjuntak, Burhan
ASTD: Abraham Pieter
JSCJ: Mohamad Nasir
2NDC: Sidik
Heca: Zainal Abidin

m.s. 'Niso'

Roff.: N. Eijlers
Gezagv.: A. van Leeuwen (30/10 T.W. Scharrenburg)
1e Stm.: S.S. Abma
2e Stm.: K. Cramer
3e Stm.: M. van der Woud
MO4N: A.J. Haasnoot
Hwtk.: P.A. Ankerman
2e Wtk.: A. Slood
3e Wtk.: P.J. Farla
4e Wtk.: R.F. van Loon
Wass.: O.A. Koetje
Stag.: R.W. Visser, L. de Wolff, F.C.M. Buys
Tech.: Q.A.P. de Wit
CPO: Zulani Adjeri
PO: Suhandan Warjo, Tahalea Joazab
G1S: Mardjub, Sudjadi Rahardj, Rachman, Sukri
G2S: Bambang Prasety, Nandang Ansori, Mohamad Amin
ASTD: Achman Djarkasi
JSCJ: Eddy Djunaedi
Heca: Ujang
CHCK: Encun Supriyatn

m.s. 'Sarda'

Gezagv.: A.J. Bloem (5/11 W.

Hoogendijk)
1e Stm.: W. Holwerda
2e Stm.: J.A. Koenraad
3e Stm.: C.J.M. Roels
MO4N: A. Blok
Hwtk.: P.J. de Lange
3e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen, R. van der Heide
Rdof.: Anwar
CPO: Amos Radjah
PO: Hasoloan Sirega
G1S: Ismail Bin Sih, Baku, Notje Mirah, Ashari B Abdull
G2S: Acmad, Mohamad Amin, Kohar
JSCJ: Sabur Ruchiat
Heca: Sugito
ASTD: Husein
2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Sericata'

Roff.: M.H.B. Roobol
Gezagv.: W.S. van der Ham
1e Stm.: R. Dijkstra
MO3N: A.D.N. Smith
MO4N: P.C. Hollander
Hwtk.: W. Vroling
MO2T: B.E. Broekhuysen
MO3T: H.T.J. Meyer
MO4T: M.J. Oosterkamp
Stag.: M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade
Tech.: E.R. van Engel, B. Corputty
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: Hengky S Pasumi
PO: Anwar
G1S: Lalan Djaelani, Supartoyo
G2S: Umar, Latuheru
ASTD: Edy Yusuf Setia
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: A.J.W. Rommes
MO2N: L. van den Ende (15/11 1e Stm. B. Crum)
MO3N: F.J. Ringersma
MO4N: P.G. Harts (10/11 A.H. van Loon)
2e Wtk.: J.J.F. Govers
3e Wtk.: P. van Noort (30/10 J. Kruize)
MO4T: F. van Troost (10/11 L.P.A. van Saasse)
Stag.: R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen
CPO: Sugiman
PO: Johnny Uruilal
G1S: M Ali Tanete, Sumian, Bin Matroyal, Yosepanus
G2S: Moch Ali, Timbang
ASTD: Jwan Edmonf Sja
Heca: Koesman
2NDC: Agus Harun

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: W. Koeze (26/10 R. Agema)
2e Stm.: A.E.R. van der Griend
3e Stm.: H. Hennis
Hwtk.: J. Hensbroek
3e Wtk.: P. Koudenburg, F.H. de Jong
MO4T: J.F. Bastiaansen
Rdof.: Hutabarat
Hovo: J.H.A.J. Orie
CPO: Max CH Ferdinan
PO: Sunaryo B Parto, Sulaiman
G1S: Mahamad Tupu, Rukning B Abuhu, Sudjiman, Solih Mulwana
G2S: Adang Rusdi, Iwan Djunaidy, Syafrullah Akba
ASTD: Djafr
JSCJ: Agus Naftali
2NDC: Abdul Razak

m.s. 'Solaris'

Roff.: H.J. van Leeuwen
Gezagv.: R. van Westendorp
1e Stm.: F. Makkee
MO3N: J.P.J.G. IJzerman
Hwtk.: F.C. Koens
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO2T: A.B.M. Bokkers
MO3T: N.G. Butter
MO4T: A.J. Geerds
Stag.: F. Kessener, F.U. Parnards
ASV: N.H. van der Geugten, A.A.O. Schenk, J.G. Cornelissen, P.H.H. Tummers
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Pieter Nikijalu
PO: Muh Djupri Rach
G1S: Amir Hanif, Abdul Djabar
G2S: Panut
ASTD: Suhara
JSCJ: Solihin
2NDC: Purnomo Jasman

m.s. 'Spectrum'

Roff.: H.P. de Jager
Gezagv.: J.M. Huygens
MO1N: H.A. Kamsteeg
MO3N: G.H.G.M. Scheres, J. Buren
MO4N: R.A. Schroevers
Hwtk.: D. Westdorp (7/11 J. Kruysse)
2e Wtk.: F.A.J. Boot
MO3T: G.R. Bos
Stag.: J.W. Gepkens, P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. van Grootel
ASV: S.H.J. Gieling, J.H. Winands, R.B.F. Stroet, E.H. Vissia
Tech.: M.J.W.A. Schuurs
Hovo: A.P. Maat
CPO: Djuhaeni Bin As
PO: Ahmad Serang
G1S: Nasril Bin Matj, Achmad Dasuki, Rudolf HJ Lapia, Henky B. Pangail, Eddy Subardi
G2S: Hery Kaharu, Nasperi B Igvana
ASTD: Suharto
2NDC: Mohamad Jusuf

m.s. 'Sponsalis'

Roff.: H.W. Hogeweg
Wvd. Gezagv.: G.L.A. Martens
Wvd. MO1N: N.J.C.M. van der Palen (30/10 1e stm. F. Schröder)
MO2N: H.E. Becht
MO4N: A. Eijgenraam
Hwtk.: J. Japin (10/11 G. Goede)
MO3T: T. Franssen, J.X.J. Klaayen

Stag.: P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer
Tech.: B.A. Amstelveen, E.L. Boldewijn
Hovo: C.F. van der Ende
CPO: Moh Sjansudin
G1S: J Ben Pattilima, Muh Irwan, Muhammad Said
G2S: Moch Ismail, Rodjali
2NDC: Hasjardi
ASTD: Muhajjidin
JSCJ: Saruly

m.s. 'Stellaris'

Gezagv.: G. Buma
1e Stm.: D.J. Mittelmeyer
2e Stm.: P.A. Vermolen
3e Stm.: D. Gadraj
MO4N: P.H. Ekkebus
Hwtk.: C.H.J. van Dijk
3e Wtk.: K. Elshout
4e Wtk.: M.J.E. van den Broek
Rdof.: Sarono
CPO: Tawakid
PO: Julizar Helmy
G1S: Mohammed Raij, Didi Hairuddin, Maximilian Kans, Idit Irianto
G2S: Faisal, Sukran, Sugiarto
ASTD: Juhari
JSCJ: Taufic Nafi
2NDC: Dadang Ruslan
Heca: Abd. Rodjak Moh

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Stm.: H.A. van der Want
MO3N: P.J.B. de Jong, G.H. Reitsema
Hwtk.: F. Bakker
2e Wtk.: R.H. de Haan (1/11 M. Schmidt)
MO3T: G.J.A.M. Voets (26/10 R. Roor)
MO4T: N. de Vries
Stag.: S.W. van den Brink, P.A. Zwolle
SAW: R.E. Curial, M. Schiphorst
ASV: F.W. Bosson, D. van Eenige, J.M. van Hoeven
Hovo: H.W.J. van Haarst
CPO: Moh Toha
PO: F X Djoko Nursj
G1S: Desmond Kordak, Nurkalam
G2S: Sutijpto
ASTD: Harjono
JSCJ: Chairuddin
2NDC: Abdu

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
1e Stm.: J. Jongeneel
MO3N: R.L.H. Mooring
Hwtk.: B. Oudkerk
MO1T: F.A.M. Vergroesen (25/10 E.S. Petrusma)
2e Wtk.: J.E.A. Westerbeek
MO3T: P. Kees

MO4T: J.F. van Dijk
Tech.: R.J. Dekker, W.H. Klein
Rdof.: Ruskam
CPO: Rohadi
PO: Cece Suganda
G1S: Kuswara, Ade Taryat
G2S: Djaka Senjaya, Henky Hendrik H
CHCK: Djunaedi Arsim
HECA: Dedy Mustahady
ASTD: Tirai Bin Moi

Onze vlotjubilaren



M.J.A. Kryvenaer
3e Stuurman
10 jaar op 20.11.89



H.J. Otte
3e Stuurman
10 jaar op 08.11.89



C.J.M. Roels
3e Stuurman
10 jaar op 06.11.89



M.R. Vogelpoel
3e Stuurman
10 jaar op 26.11.89

Geboren

12.09.89 - Mirjam Helena Afra, dochter van A.L.M. Nagelkerke, MO1N en mw. A.J. Nagelkerke-Olczak
23.09.89 - Otto, zoon van T. Barth, 3e Stuurman en mw. S.E. Barth-De Vet

Behaalde diploma's

'A' - L. van den Ende

Over naar Groep binnen Nederland

MO2T M. Punter (SNV)

Met pensioen

ASV B.R. Pronk

Uit dienst

MO2N J.R.N. Bode
2e Wtk. W.J.M. Braeken
MO2T W.H. Kuyper
2e Stm. P.C. Mink
MO3N K.H.M. Smulders
MO3N B. de Vries
ASV H. Kammenga
BjB A. Scheffer

WAL

Over naar Groep binnen Nederland

20.10.89 - K. Borsje (DFF) - Shell Pensioenfonds Beheer B.V.
1.11.89 - Mw. J.J.J. van Ham-Rath (DF/s) - Shell Nederland

Over van Groep binnen Nederland



1.11.89 - Mw. A.L.M. Dumoulin (DF/s) - ex SIPM

In Memoriam

Op 27 augustus jl. is op 76 jarige leeftijd overleden de heer **J.P. Braat**, oud-gezagvoerder. De heer Braat verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 24 dienstjaren.
Op 1 oktober jl. is op 70 jarige leeftijd overleden de heer **P. van Hassel**, oud-gezagvoerder. De heer van Hassel verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1973 na 27 dienstjaren.



'Equity & Law II' gestart

Het grote avontuur is begonnen

Op 2 september jl. was het zover. Gadegeslagen door duizenden toeschouwers vanaf honderden boten ging in Southampton de Whitbread Round the World Race van start. Maar aan deze start zijn heel wat zaken voorafgegaan. Adviesgroep CombiNed, één van de medesponsors van Dirk Nauta en zijn bemanning, was bij de start aanwezig en brengt ons op de hoogte.

Kort voor de start werd het nog heel spannend voor de bemanning van 'Equity & Law II'. Als voorbereiding op de zwaarste zeilwedstrijd ter wereld was er namelijk ingeschreven voor de 'Fastnet'-race; een klassieker langs de Engelse en Ierse kusten. Voor de Ierse kust kwam het schip in aanvaring met het Britse jacht 'Marionett'. Plotseling oploevend boorde dit schip zich in de romp van de racer. Het gevolg was een gat van ongeveer 50 bij 50 centimeter. Gelukkig lag het gat boven de waterlijn, en kon de 'Equity & Law II' op eigen kracht de haven van Cork bereiken. Na de noodreparatie vertrok het schip naar Southampton, waar met man en macht werd gewerkt om de schade vóór de start van de Whitbread te herstellen. De aanvaring betekende in ieder geval een vroegtijdig einde van de 'Fastnet'.

Nieuwe rating gooit roet in het eten

Alsof een aanvaring nog niet genoeg was, stond Dirk Nauta en zijn bemanning nog een teleurstelling te wachten. Plotseling werd bekend dat de *Royal Naval Sailing Association* de handicap-formule had veranderd. Deze formule moest ervoor zorgen dat de kleinere schepen een kans hadden te winnen tegen de hele grote, de zogenaamde maxi's. Zaken als lengte van de boot, het gewicht en het aantal vierkante meters zeil zijn elementen die een rol spelen. Op basis van de rating

wordt de werkelijk gezeilde tijd omgerekend naar de tijd op handicap. Deze laatste tijd bepaalde de plaats in het klassement.

Bij de verbouwing van de 'Equity & Law II', was uitgegaan van de op dat moment bestaande regels, en binnen deze regels werd een optimaal resultaat geboekt. In deze nieuwe regels worden de kleinere boten achtergesteld bij de maxi's. Het verschil tussen het oude en het nieuwe reglement bleek duidelijk, toen de uitslag van een gevaren race tussen het Spaanse Cadiz en Santo Domingo op basis van de nieuwe wedstrijdregels werd herberekend. In deze race klopte 'Equity & Law II' een paar meestrijdende maxi's met een half uur. Als ook toen al het nieuwe reglement van toepassing zou zijn geweest, zou in plaats van een winst een achterstand van dertien uur zijn opgelopen.

Van start met de protestvlag op

Op het laatste moment besloot het organisatie-comité een apart klassement voor de schepen in de 'C'- en 'D'-divisie in het leven te roepen. Voor Dirk Nauta niet meer dan een pleister op de wonde, omdat het zo goed als onmogelijk bleef te winnen van de grote schepen. Vandaar dat het kanonschot, afgevuurd door de Hertog van Kent, niet alleen het teken was van het

begin van de strijd, maar ook het signaal om de protestvlag te hijsen. Daarna werden alle perikelen even vergeten. Boven de startlijn hingen meer dan vijftien helicopters, terwijl talloze boten de schepen uitgeleide deden. Het water van de 'Solent' leek te koken, toen de wedstrijdsschepen wegstormden en duizenden motorboten het eerste stukje van 8.500 zeemijlen in de eerste etappe meevoeren.

Alle stuurmanskunst was nodig om averij te voorkomen. De 'Equity & Law II' passeerde als eerste de lijn en leidde (even) de vloot. Nog geen uur na de start ontstonden al problemen voor enkele schepen. De 'British Defender' verspeelde haar spinaker in een windvlaag. Een half uur later liep dit schip, bemand met Britse militairen, op een zandplaat. De bemanning van de 'Schlüssel von Bremen' en de 'NCB Ireland' gingen er waarschijnlijk van uit dat de Britten de weg in de thuiswateren wel kenden. Zij liepen op dezelfde plaat. Gelukkig kwamen de drie schepen - ondanks het afgaande tij - weer snel vlot.

Pas na een uur of vijf verdwenen de laatste helicopters boven de vloot en konden de bemanningen zich echt met de race gaan bezighouden.

