

# SCHIP & KA

30e jaargang  
nummer 3  
november 1990



veertig jaar cnooks  'safe-t' ... de eerste tien jaar  
 jubileum-cadeau geeft handen vol werk   
administratie oms naar externe verzekeraar  
 de besten gaan altijd het eerste   
vrije markt bepaalt prijs aan de pomp

# 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

Dertigste jaargang no. 3  
november 1990

Redactiecommissie  
010-4071805  
Gerrit Dijkstra  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Nico Obolonsky  
Wim Reininga

'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

## administratie oms naar externe verzekeraar

De Ledenraad van het OMS heeft op 20 september jl. in een extra vergadering gesproken over de veranderingen in de gezondheidszorg en de gevolgen daarvan voor het reilen en zeilen van het OMS en zijn administratie.

Het Algemeen Bestuur van het OMS heeft over deze ontwikkelingen en de eisen die door de overheid aan tal van rapportages en handelingen gesteld worden, en de gevolgen die dit op zijn beurt voor de administratie van het OMS heeft, een advies gevraagd aan het Bureau KPMG Klynveld Bosboom en Hegener, dat een grote deskundigheid op dit gebied bezit.

Uit dit advies kwam duidelijk naar voren dat het gehele administratieve gebeuren in de nabije toekomst zeer ingrijpend gewijzigd dient te worden. Het normale werk van de administratie, namelijk het verwerken van de declaraties van de leden, dreigt daardoor steeds meer in het gedrang te komen.

De administratie is de laatste jaren al regelmatig met veranderingen geconfronteerd geworden en is daar dankzij een meer dan volledige inzet tot nu toe steeds doorheen gekomen. Wanneer op korte termijn geen ingrijpende maatregelen genomen zouden worden, is de administratie niet meer in staat de dienstverlening aan de leden zorgvuldig te behartigen en tegelijkertijd aan de wettelijk opgelegde eisen van rapportages etc. te voldoen.

In het advies van KPMG Klynveld Bosboom en Hegener worden verschillende wegen geschetst om deze ontwikkelingen het hoofd te bieden. Uitgangspunt voor het Algemeen Bestuur voor mogelijke oplossingen is dat opzet en karakter van het OMS, indien dat ook maar enigszins mogelijk is, gehandhaafd blijven, zodat het dezelfde diensten aan de leden kan blijven bieden als nu het geval is. Een van de mogelijkheden is een aanzienlijke uitbreiding van de administratie, welke een ingrijpende investering in computersystemen en mensen noodzakelijk maakt. Eis is dat dit alles binnen zeer korte tijd gerealiseerd wordt. Gezien de grote onzekerheden echter, die de ontwikkelingen in de gezondheidszorg voor personeelsfondsen in het algemeen op wat langere termijn zouden kunnen betekenen, acht het Algemeen Bestuur deze weg geen verantwoorde oplossing voor de problemen van de administratie.

Een andere mogelijke oplossing is het uitbesteden van de administratie van het OMS aan een externe verzekeraar die door zijn grootte, deskundigheid en ervaring in staat geacht mag worden om de

administratie van het OMS in de komende jaren op een bekwaame en zorgvuldige manier voort te zetten. Het Algemeen Bestuur van het OMS acht dit de enige reëel verantwoorde oplossing en wilde dit - alvorens daartoe te besluiten - toetsen aan de mening en standpunten van de Ledenraad.

De Ledenraad heeft daartoe het rapport en de adviezen van KPMG/KBH kunnen bestuderen en doorgenomen met de AB leden in de lokaties, waarbij is teruggekoppeld naar het OMS Bestuur. In de vergadering waren de samenstellers van het rapport aanwezig om één en ander nader toe te lichten. Na een uitvoerige discussie kon de Ledenraad zich met de door het Algemeen Bestuur voorgestane oplossing van de problematiek rond het OMS gebeuren verenigen. De Ledenraad wil echter graag door het Algemeen Bestuur over de voortgang geïnformeerd worden.

Het Algemeen Bestuur zal zo spoedig mogelijk stappen nemen om in de komende maanden de uitbesteding van de administratie te realiseren. Hierbij wordt benadrukt dat Shell Nederland volle aandacht heeft voor de consequenties die dit heeft voor het personeel van de huidige OMS-administratie.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2795	13.09.90	'F'-klasse verkoop (SATCOM)
2796	14.09.90	Enquête stagiaires (SATCOM)
2797	25.09.90	Invoering Cassa (SATCOM)
2798	28.09.90	Koersen/bunkerprijzen oktober (SATCOM)
2799	05.10.90	Corr. Serie SR III-12
2800	05.10.90	Corr. Serie SR I-16 en SR III-13
2801	08.10.90	Invoering Cassa

Cardissa  
Caurica  
Erinna  
Etrema

Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Naticina  
Niso

Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris  
Spectrum

Sponsalis  
Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009

# SAFE-T de eerste tien

Om alle misverstanden te voorkomen: 'Safe-T' is geen kromme spelling van het Engelse woord 'Safety', alhoewel het in sterke mate met veiligheid van doen heeft. Voor diegenen die het ten ene male duister is en blijft, 'Safe-T' staat voor 'Ship Assessment For Employment - Tankers'. 'De eerste tien' duidt op het gegeven dat onlangs de tiende verjaardag werd beleefd. Niet gevierd, want in feite zou het geheel overbodig moeten zijn. Na U jaren geplaagd te hebben met OR-wetenswaardigheden, deze keer een bijdrage uit 'het perfide Albion'! Uw berichtgever is sinds een klein jaar werkzaam bij SIM (Shell International Marine) in Londen en houdt zich bezig met 'Safe-T'. Moge deze keelklank na lezing van het onderstaande geen raadsels meer inhouden.



door-  
geroeste  
traptreden

Eind zeventiger jaren en met name na de ramp met de 'Amoco Cadiz', was tankerveiligheid een onderwerp van intense belangstelling, niet in de laatste plaats bij de oliemaatschappijen. Was het ontwerp niet goed, deugden de bemanningen niet of het onderhoud, schortte er iets aan de voorschriften of de controle op naleving? Zelfs vandaag de dag zijn vragen als deze nog volop onderwerp van gesprek. Men denke slechts aan de discussie rond dubbele bodems dan wel scheepshuid als gevolg van de ramp met de 'Exxon Valdez'.

Ergens in die tijd werd binnen SIM (dienstverlenende organisatie voor de Groeps-belangen in maritiem verband) het idee ontwikkeld om zelf meer grip te krijgen op de kwaliteit van scheepstonnage. Waar in vroeger tijden Groeps-olie door eigen schepen van en naar Groeps-terminals werd verscheept, na tweemaal een oliecrisis was dat beeld danig verstoord. Steeds meer werd tonnage van derden ingehuurd en daarmee de onzekerheid of 'reder X' wel of niet eenzelfde kwaliteit zou leveren als de eigen vloot. Het is die onzekerheid die leidde naar het vandaag in gebruik zijnde systeem.

## het doel

De belangrijkste doelstelling is om belanghebbenden binnen de Shell-Groep informatie te verschaffen omtrent de geschiktheid van een schip voor het vervoer van Shell-olie. Dat klinkt mooi

(zoals bijna alle doelstellingen), maar wat betekent zoiets?

Stel, de Groep wil een lading vervoeren van haven A naar B. Onze eigen schepen komen niet in aanmerking, om wat voor reden dan ook. Men gaat de markt op en uiteindelijk blijven er een aantal schepen over die deze klus zouden kunnen klaren. Op dat moment wordt de 'Safe-T'-databank geraadpleegd om erachter te komen hoe geschikt (of ongeschikt) deze schepen zijn. Duidelijk mag zijn dat de uiteindelijke keuze hierdoor sterk beïnvloed wordt.

## de opzet

Maar ja, roept de aandachtige lezer: 'Wat is geschikt' en 'Wie bepaalt dat?'. Het (denkbeeldige) schip 'Idealiter' is van goedgekeurd ontwerp, onder deskundig toezicht door een respectabele werf gebouwd en uitgerust, voorzien van geldige certificaten, vaart met een professionele en bevangen bezetting en wordt behoorlijk ondersteund door een goed gestructureerde walorganisatie.

De 'Idealiter' is een geschikt schip. Hoe een schip gebouwd en uitgerust moest worden was van oudsher een taak van de nationale overheid en een classificatie bureau. Scheepvaart was in handen van traditierijke maritieme naties, met de daarbij behorende mechanismen en structuren. Met de toename van regelgeving (via met name de

Internationale Maritieme Organisatie, een onderdeel van de Verenigde Naties) en het ontstaan van exotische registers - gepaard gaande aan wereldwijde recessie in de scheepvaart - bleek ook dit niet meer zo overzichtelijk te zijn. Eén en ander leidde naar de huidige situatie waarin nogal wat opportunisme heerst. U kunt zich voorstellen dat onze 'Idealiter' na zes keer in drie jaar van eigenaar, vlag en soms ook classificatie bureau te zijn veranderd - waarbij de bemanning geronseld wordt in duistere gebieden - iets minder geschikt wordt geacht.

De opzet nu van het 'Safe-T'-systeem is om de 'Idealiter' te volgen en op gezette tijden te inspecteren gedurende de hele levensloop, van de tewaterlating tot de sloop. Zodoende beschikken we over de mogelijkheid om vast te kunnen stellen of ons eens zo goede schip 'sub-standaard' wordt en niet meer in aanmerking komt voor een Groeps-lading. Voor de goede orde: 'sub-standaard' wil zeggen dat het schip niet meer voldoet aan internationaal overeengekomen wetgeving en de gebruikelijke industriële standaard (zoals vastgelegd in bijvoorbeeld ISGOTT, onze industriebijbel).

## de inspecteurs

Hoeveel inspecteurs heeft men nodig om duizenden 'Idealiters' één keer per jaar te inspecteren en wat is dat voor volk? De praktijk leert dat ruim tachtig (ons huidige bestand) niet voldoende is, omdat vrijwel

geen inspecteur zich exclusief met inspecties bezighoudt en de schepen niet op afroep beschikbaar zijn. Voor alle duidelijkheid: geen van deze inspecteurs is bij SIM in dienst, men werkt voor de lokale Groepsmaatschappij. Zelfs al hadden we honderden inspecteurs, dan nog was het lastig om de gehele tankvaart te inspecteren, omdat nu eenmaal niet alle schepen bij onze terminals afmeren. De Groep gebruikt dan ook nog steeds tonnage die niet gezien is (nieuwbouw bijvoorbeeld) of lange tijd geleden geïnspecteerd is. De beslissing om een bepaald schip wel of niet te gebruiken hangt dan af van zaken als leeftijd, de reputatie van de betrokken reder, vlag, gerapporteerde incidenten etc. Is de beschikbare informatie te summier, dan verzoeken we de dichtstbijzijnde inspecteur om een kijkje te gaan nemen of we gaan zelf op reis. In ieder geval zorgen we ervoor dat het betrokken schip 'gezien' wordt.

### de inspectie

Onze inspecteur Jan (niet zomaar willekeurig: Jan Wientjes, Jan Broekmeyer en Jan Teertstra, zijn gewaardeerde leveranciers vanuit Pernis en Brunei) gaat dus aan boord van de 'Idealiter' en meldt zich bij het Gezag. Jan zal zelf gevaren hebben, men kan een tanker en bemanning nu eenmaal pas goed op zijn merites beoordelen wanneer men een diepgaande kennis en ervaring van en met de tankvaart heeft. Aldus toegerust vangt de inspectie aan, nadat doel en reden van het bezoek toegelicht zijn. Onze Jan werkt niet naar eigen believen en genoegen, maar ziet zich geleid door een controle lijst. Deze lijst is ontwikkeld door de OCIMF (het samenwerkingsverband van een aantal oliemaatschappijen met maritieme belangen) om willekeur tegen te gaan en uniformiteit te verkrijgen. Tijdens de rondgang over het schip (altijd met een officier; men is te gast en geen spion) wordt



'inmiddels allemaal een helm hebben opgezet'

deze lijst 'afgevinkt'. Gevonden gebreken worden genoteerd en aan het eind van de inspectie met het Gezag doorgesproken. Sommige worden ter plekke hersteld, andere schriftelijk meegedeeld 'ter herinnering'. Na het schip aldus vol hoofdbreken te hebben achtergelaten, worden de bevindingen op een 'Safe-T'-formulier overgenomen en verstuurd naar Londen voor invoer in de computer.

### het lijdend voorwerp

Zoals een ieder weet die gevaren heeft, is geen enkel schip te allen tijde perfect op orde. Het streven ligt er, maar als er tijdens een oversteek iets 'in elkaar stuikt', zal dit lang niet altijd onmiddellijk hersteld kunnen worden. Zoiets is onderdeel van het vak, althans wanneer de oorzaak niet in gebrek aan onderhoud te vinden is. Het is niet de taak van de inspecteur om hier met het vingertje te gaan wijzen, maar om na te gaan of maatregelen zijn cq worden getroffen om het euvel afdoende te verhelpen. Jammer genoeg gebeurt dit laatste niet altijd of op tijd. Dit kan aan de bemanning liggen, maar ook aan de reder die het schip toch al duur genoeg vindt. In het eerste geval wordt de inspecteur soms als bedreigend gezien, in het tweede als nuttige hefboom om de reder tot andere gedachten te brengen (men bedenke dat SITCO - de oliehandelaar van de groep - de grootste ter wereld is en Shell-acceptatie van grote waarde wordt geacht). Menig gezagvoerder stelt de inspecteur voor om bepaalde zaken aan de 'lijst van gebreken' toe te voegen, om aangevraagde goederen of reservedelen versneld te verkrijgen. Uiteraard gaat het dan om essentiële zaken, niet om ping pong ballen. Ook worden we wel gevraagd om dingen niet te vermelden, omdat ze bijvoorbeeld inmiddels 'allemaal een helm hebben opgezet'. U begrijpt dat de waarde hiervan nihil is. We proberen dan het nut en de noodzaak van persoonlijke beschermingsmiddelen over te brengen.

### de beoordeling

Alle 'Safe-T'-formulieren komen binnen bij SIM en wel bij MRS/35. Deze afdeling wordt geleid door Peter Gill (voor vele Brunei-gangers geen onbekende) en vaart onder commando van capt. Colin Stewart. Peter wordt bijgestaan door twee secondanten, Mike Potts en mijzelf. Eén van onze taken is om de binnenkomende formulieren te beoordelen voordat zulks de computer ingaat. Zijn er gebreken geconstateerd, dan worden deze per telex of fax naar de reder verzonden. Is het aantal gebreken erg groot en/of ernstig, dan wordt na intern overleg het betrokken vaartuig als 'ongeschikt' aangemerkt. Zo'n schip kan in tijd wel weer 'geschikt' worden nadat de gebreken hersteld zijn (of in sommige gevallen de bemanning getraind is en/of gedeeltelijk vervangen), maar pas na een geslaagde vervolgininspectie.

We kennen drie verschillende beoordelingen:

1. *unsuitable*
2. *restricted*
3. *suitable*



een volledig onbruikbaar brandblusapparaat

'Restricted' wil zeggen dat het vaartuig voor een bepaalde vaart of havens niet geschikt is. De mooiste die we hebben is 'Not for Gore Bay noise level'. Schepen die erg veel herrie produceren tijdens het lossen (gierende deepwell pompen bijvoorbeeld) zijn daar niet welkom omdat de nogal invloedrijke omwonenden gesteld zijn op ongestoorde nachtrust.

### de cijfers

Eens per maand produceren we een inspectie-overzicht, de zogenaamde 'Current List'. Deze lijst bevat alle geschikte schepen die de laatste 12 maanden geïnspecteerd zijn en de 'restricted/unsuitable' tonnage. Eind 2e kwartaal 1990 bevatte deze lijst 1619 olietankers, 156 gas- en 343 chemicaliëntankers. Hiervan zijn als 'ongeschikt' aangemerkt 267 olietankers (16 procent), 31 gas- (20 procent) en 65 chemicaliëntankers (19 procent). Bedacht dient te worden dat OBO's en OO's meetellen als olietanker (OBO staat voor Oil/Bulk/Ore, OO staat voor Oil/Ore; schepen die afwisselend gestorte lading en olie kunnen vervoeren). Bezieet men deze categorie apart, dan blijkt 30 procent van de door ons geïnspecteerde schepen ongeschikt te zijn. Het hoe en waarom hiervan zal ik U besparen.

### de toekomst

In de eerste helft van dit jaar werden 1249 inspecties verricht, letterlijk wereldwijd. Dat lijkt veel, maar is niet genoeg om het uiteindelijke doel te verwezenlijken, namelijk om alleen tankers te gebruiken die in de laatste 12 maanden geschikt bevonden zijn. Hopelijk is de noodzaak daartoe U middels dit epistel glashelder geworden. Voor alle zekerheid zijn wat foto's uit de barre praktijk bijgeplaatst.

**Veilige vaart toegewenst,  
Bert Zwiers**

De najaarsreünie die op zaterdag 22 september jl. door de CNOOKS werd gehouden, was een hele bijzondere. Op die dag werd het 40 jarig bestaan van de 'Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der

Koninklijke/Shell' gevierd. Als decor voor deze 8ste lustrumviering fungeerde de radersalonboot 'Kapitein Kok', welke zaterdagmorgen achter het Centraal Station te Amsterdam lag afgemeerd. Dat de Club zich nog steeds in de belangstelling van de

leden mag verheugen, bleek wel uit de opkomst bij deze reünie. De leden kwamen massaal - vanuit alle hoeken van het land, tot zelfs uit Engeland en Portugal - naar Amsterdam.

# 40 jaar CNOOKS

Niet alleen waren de dames van de leden welkom, maar ook de weduwen van overleden CNOOKS-leden. Onder de genodigden waren onder meer de direktie van Shell Tankers met echtgenotes en de ere-leden de heren M.A. Busker en D. Rodenburg. Van de Engelse zustervereniging van de CNOOKS - de SFRSA - was ook een afvaardiging van de partij, te weten de heren Philip Hoggarth en John Main, welke laatste voor deze gelegenheid zijn vakantie in Zwitserland had afgebroken.

## het feest kon beginnen

Om 10.30 uur werd iedereen verwelkomd met koffie en gebak. Om 11.00 uur zou de boot vertrekken, maar op dat tijdstip waren een dertigtal mensen nog niet gearriveerd. Een vriendelijke NS-medewerker kwam het Bestuur waarschuwen dat de trein uit het zuiden vertraging had opgelopen. Besloten werd een halfuurtje te wachten met afvaren. Om half twaalf was iedereen binnen en .... het feest kon beginnen.



Er was voor een vroege reünie-datum gekozen omdat men hoopte op een mooie nazomer. Helaas....., het was miezerig en koel weer, maar binnen was de sfeer meteen warm en zonnig. Onder en boven, aan stuur- en bakboord begroette men vele oude bekenden. Het waren niet alleen oude herinneringen die men ophaalde, ook het informeren naar het wel en wee in de pensioenjaren was een veel besproken onderwerp. De twee uren die het Bestuur had uitgetrokken voor de koffie en het drankje vlogen om.

## exotische gerechten

Het lopend buffet werd geopend met een korte toespraak door de voorzitter van de

CNOOKS, de heer Hans den Ouden. Benedendeks had men een keur van exotische gerechten opgesteld. Dankzij de inzet van het personeel van de 'Kapitein Kok', verliep alles voorspoedig. Menigeen liep na het eerste bord nog een tweede maal langs het overheerlijke buffet. Na het hoofdgerecht werd er nog een zalig toetje geserveerd. Tussen door werd er op de dansvloer door velen een 'walsje' gemaakt.



Het werd een bijzonder geslaagde dag. Iedereen was enthousiast over de vaartocht over het IJ, het Noordzeekanaal en de Zaan. Nadat de boot om 16.30 uur afmeerde, togen allen tevreden huiswaarts. Laten we hopen dat de reünies tot in lengte van dagen het gezellige karakter zullen blijven behouden.



Met nog één OR-verslag van de vergadersessie van oktober voor de boeg, nadert met rasse schreden het moment dat de zittende Raad de zaken overdraagt aan de nieuw gekozen Ondernemingsraad.



Voor mijzelf is dit de laatste aflevering van 'aan de ORde', de rubriek die ruim twee jaar geleden is gecreëerd om in de periode tussen een tweetal vergadersessies een 'OR-kolom' te hebben die gebruikt kan worden voor rapportage over uiteenlopende zaken.

# aan de OR de

Wat uiteindelijk langer heeft geduurd dan de meesten dachten, het tot stand komen van het Trainings- en Opleidingsbeleid, lijkt nu in de fase van afronding. De Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken heeft zich in haar laatste vergadering positief uitgelaten over het stuk dat nu tot stand is gekomen. Los van een aantal kleine aanpassingen zal de CVP de Raad adviseren om instemming te verlenen aan het voorliggende instemmingsverzoek. Tijdens de vergadersessie in oktober zal de Raad zich hierover hebben uitgesproken.

## commissarissen

Zowel de bestuurder als de Raad van Commissarissen (RvC) en de OR zelf hechten waarde aan het contact tussen de RvC en de OR. Gedurende het jaar bezoeken Commissarissen op regelmatige basis de overlegvergaderingen. Eén van onze Commissarissen is de Marine Coördinator, de heer I.A. McGrath. Het bijwonen van een in het Nederlands gevoerde vergadering is voor hem niet zinnig en vandaar dat de Raad in de loop van dit jaar verzocht heeft met een delegatie van de Raad een gesprek te mogen hebben met de Marine Coördinator. Dit gesprek, gevoerd door de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, heeft op 10 september jl. plaatsgevonden. Allereerst heeft de CDA daar een toelichting gegeven aan de heer McGrath over het functioneren van het instituut OR, in Engeland bekend als Staff Council. Daarnaast is een kort overzicht gegeven van de rechten en plichten en de behandelde onderwerpen.

Vervolgens is met de Marine Coördinator gesproken over diverse onderwerpen zoals het vlootplan (*onverkort van kracht hoewel momenteel niet gehaald, is het uitgangspunt nog steeds ongeveer 20 schepen voor STBV*). Andere activiteiten, zoals gas (*wordt zeker niet uitgesloten voor STBV*). De mogelijkheid van een 'Europese vloot' (*op dit moment geen onderwerp van discussie*). Het onderwerp 'alcoholbeleid' is even aan de orde geweest, mede vanwege de discussie die momenteel wordt gevoerd. De langere termijn verwachtingen voor SIM (*Back in Black*), maar veel onzekerheden vanwege de situatie in de Golf en de effecten daarvan en het onderzoek dat momenteel

loopt binnen de totale Marine Sector). Commerciële instelling en de contacten met de 'klant' en tot slot het ontberen van nieuwbouw en de aandacht voor tweedehands tonnage. Al met al een boeiend gesprek.

## jaarbijeenkomst

In tegenstelling tot eerdere berichten over de jaarbijeenkomst van de nieuw gekozen Ondernemingsraad zal deze niet plaatsvinden in de tweede helft van december, maar in de derde week van 1991, namelijk van 14 tot en met 18 januari. De aanwezigheid van de nieuw gekozen leden is voor deze periode beter te plannen dan in december. In die periode zou er teveel inbreuk moeten worden gemaakt op de aflosschema's.

## scheepstechnici

Naar aanleiding van vragen en opmerkingen in de laatste OV-vergadering heeft de CVP een overzicht en toelichting gekregen op een tweetal onderwerpen. De situatie rond ST'ers is exact in balans. Er is geen sprake van surplus of tekort. Feit is wel dat in een groep van 44 personen een enkele rimpeling in de aflossing door bijvoorbeeld ziekte direct gevolgen heeft. De CVP heeft ook de mogelijkheid aangekaart om te denken over een systeem van 'junior en senior' ST'ers. DFP heeft toegezegd hier over van gedachten te willen wisselen.

## ranking

Naast de positieve geluiden over ranking van het vlootpersoneel, worden ook zeker geluiden gehoord die, soms rationeel en soms emotioneel, vraagtekens plaatsen bij het nut en de noodzaak. De Raad en DFP zijn hierover in discussie en in ieder geval is afgesproken om de resultaten en uitkomsten tot nu toe te bezien en te kijken naar de structuur en (on)duidelijkheid. Parallel hiermede zijn binnenkort de uitkomsten te verwachten van de enquête over het beoordelingsformulier, waarbij door diverse collega's gebruik is gemaakt van de ruimte voor 'toelichting' om iets te ventileren over ranking.

Al met al zijn er meerdere onderwerpen in ontwikkeling, die zich over een dusdanige termijn uitstrekken dat de nieuwe Raad straks de draad op zal moeten pakken, omdat één en ander niet meer afgerond kan worden in 1990.

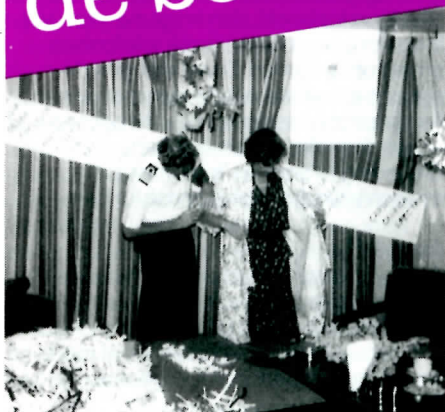
Zoals in de inleiding gezegd, in de december Schip & Ka zal het verslag verschijnen over de oktober-vergadersessie (training- en opleidingsbeleid), terwijl daarnaast op dat moment de samenstelling van de nieuwe OR bekend zal zijn.

Voor nu goede vaart of prettig verlof,

Ed Barsingerhorn  
OR-voorzitter



Terwijl iedereen met smacht uitkeek naar zijn eigen aflossing, werd er even vanuit Rotterdam achteloos overgeseind dat 'onze ouwe' - na ongeveer 7 weken aan boord te hebben gezeten - wederom met verlof kon. Maar dit zou geen gewoon verlof voor hem betekenen want kapitein Huygens zou met pensioen gaan. Hij zou te Singapore worden afgelost, waar hij dan nog enige dagen met zijn vrouw zou doorbrengen voordat hij definitief voet aan de wal zou zetten, in dit geval zijn eigen Middelburg. Dit opmerkelijke feit konden we dus niet aan onze neus voorbij laten gaan en in het diepste geheim werd er een feestcommissie opgericht die met de organisatie werd belast.



Er was een videocamera aan boord, een nog aan boord zijnde kapotte VHS-recorder werd gerepareerd en de tweede tv werd met een smoesje uit de bar weggehaald. Al gauw ontstond er in één van de MO-hutten een audiovisueel-centrum, dat voor onbevoegden hermetisch werd afgesloten. Besloten werd om ruim van tevoren met de voorbereidingen te beginnen, daar er in Japan mensen met verlof zouden gaan en we het plan hadden om de film te beginnen met het interviewen van de personen die met hem hadden gevaren.

Tijdens het binnenliggen in Japan gingen we het cadeau voor hem en zijn vrouw kopen met de van tevoren ingezamelde gelden. Tevens maakten we van de gelegenheid gebruik om Japanners te vragen hoe zij dachten over 'onze ouwe'. Dit resulteerde in een daverende lachshow want ze wisten natuurlijk niet waarover we het hadden. Toen we uitlegden dat we van 'Holland Television' waren en voor een promotor werkten, waren er wat liefvallige dames die wat in hun eigen taal wilden zeggen voor de camera. Bekomen van de lach gingen we weer terug naar het schip

om daar de inmiddels aan boord gekomen nieuwe mensen te interviewen. Ook werd begonnen met de vervaardiging van een speciale krant, waarin natuurlijk 'onze ouwe' een centrale rol speelde.

We kregen wat extra tijd omdat we vanwege 'ullagedelay' twee weken extra in Japan bleven liggen. Het meevaren van zijn vrouw werd benut om wat informatie over hem in te winnen wat vervolgens op grote zeekaarten werd geschilderd en zou gaan dienen als wandversiering ten tijde van het feest. Voor het inpakken van de cadeaus hadden we de beschikking over een ruime hoeveelheid inpakmiddelen, dit vanwege de huidige 'vuilwerkingsregels' en we net een zending onderdelen aan boord hadden gekregen met natuurlijk weer een grote hoeveelheid 'chippies'.

De uiteindelijke datum voor de viering van het feest werd door 'onze ouwe' zelf bepaald, want die avond zou er een afscheidsfeest ter ere van de met verlof gaande Indonesiërs worden gehouden. Later kwam daar nog de viering van 1000 dagen OMA-vrij varen bij, een target dat we haalden op 23 juli. Met de chef had hij al afspraken gemaakt voor een uitgebreide rijstmaaltijd wat weer voor ons een zorg minder was. Alleen moesten we het tijdschema een beetje veranderen want de officiële ceremonie moest er een beetje worden tussengedrukt. De avond zou worden afgesloten met een 'Horsrace'.

Eindelijk was het zover. Tot op het laatste moment werd het schema nog wat aangepast om toch een vlot lopende 'show' te krijgen. Om kwart voor vijf werd 'onze ouwe' door de 1e stuurman met een smoes naar de brug gelokt en onder het motto 'wie staat die staat' moest hij daar

blijven tot kwart voor zes, zodat we de gelegenheid hadden om het één en ander te regelen. Echter na half zes begon hij te piepen en overal ging de telefoon met de vraag waar de eerste stuurman bleef. Intussen hadden we tijd genoeg gehad om de bar te versieren. Nou .... daar kwam hij, samen met zijn vrouw en het zingen van het welkomstlied nam een aanvang. Het duurde even voordat alles synchroon liep en bij het laatste couplet had iedereen door hoe samenzingen nou eigenlijk werkte. Het tweede lied volgde, maar dat had een nog slechtere start. Het ijs was gebroken.

Daarna volgden er enkele speeches en de eerste editie van de krant werd aan het 'feestkonijn' overhandigd. Na de koffiepauze werd door de Indonesiërs 'de doos' met cadeaus binnengebracht, waarna hij begon met uitpakken. Dromen kwamen uit. De lang gewenste snoerloze boormachine plus bijbehoren, soms wat kleinere, soms grappige cadeaus, kortom hij viel van de ene verbazing in de andere en uit zijn reactie konden we opmaken dat hij niets maar dan ook niets heeft vermoed gedurende de voorbereidingen. Evenals zijn vrouw, die ook helemaal onder de indruk was van de cadeaus die we voor haar hadden gekocht. Een dankwoord werd uitgesproken en inmiddels had de chef met zijn mannen voor een uitstekende rijstmaaltijd gezorgd. Er werd genoten van het eten en daarna begon de 'Horse Race' waarmee de avond werd beëindigd. De dag daarna kwam de organisatiecommissie nog éénmaal bijeen om de videofilm te monteren en te kopiëren, waarna de commissie werd opgeheven. De laatste woorden van de organisatoren waren:

*familie Huygens: veel geluk en voorspoed in de toekomst en dat jullie lang van het pensioen mogen genieten.*

**Rijkje Roor en Alfred Smith**

# jubileum-cadeau geeft handen vol werk

niemand wil naar kookles,  
maar een wijntje gaat er wel in

'Ik ben even naar de Shell-kamer', roept Dick van Poppel. Hij is manager Verkoop en produktontwikkeling bij Vrij Uit en was zeer nauw betrokken bij de totstandkoming van de honderd 'Koninklijke' arrangementen voor Shell-medewerkers en gepensioneerden ter viering van het honderd jarig bestaan van de 'Koninklijke'. In die Shell-kamer in Badhoevedorp zitten op dat moment drie uiterst klantvriendelijke dames alle mogelijke denkbare maar ook ondenkbare vragen te beantwoorden. Henny Vissers, Sonja van Zanten en Coby de Winkel hebben tenminste één rood oor. Bij Henny ligt een forse oorbel op het bureau. Sonja, achter haar terminal, de telefoon aan het oor: 'Ja hoor, meneer, ik heb even voor U geïnformeerd, er mag een persoontje onder de twee mee'. Verduidelijkend zegt ze even later: 'Deze meneer wilde een weekendje naar Brussel, maar het ging om een aanbieding voor slechts twee personen'.

Vrij Uit heeft de handen vol gehad aan deze omvangrijke en ook voor de organisatie zelf bijzondere klus. Dick van Poppel zegt: 'Voor mij is de lol er al weer een beetje af, maar toen Shell bij ons kwam met de vraag of we iets leuks konden bedenken hebben we ja gezegd en op dat moment zijn we aan de slag gegaan. Al snel hadden we zo'n tweehonderd ideeën en toen zijn we maar weer gaan schrappen. Het was vervolgens zaak om voor elk arrangement een afzonderlijke overeenkomst af te sluiten. Daarna pas konden we gaan werken aan de produktie van het boekje. Teksten schrijven, illustratiemateriaal verzamelen en de layout verzorgen'. Vrij Uit doet dat - net zoals bij de produktie van de eigen gidsen en brochures - allemaal in eigen huis. Om het geheel rond te krijgen - van het verzamelen van de ideeën tot de bezorging thuis op 14 en 15 juni kregen ze in Badhoevedorp precies drie maanden de tijd.

## 700 per week

Medio september waren er zo'n 13.500 bonnen aan de Sloterweg in Badhoevedorp binnen. In de week van 17 juni lagen er al duizend in de brievenbus, in de daarop volgende week kwam de grote bulk: drie duizend. En het gaat nog steeds door: de aantallen liggen nu tussen de vijf en de zeven honderd per week. In

december en januari verwachten ze er weer extra tegenaan te moeten; voor mensen die in het voorjaar van hun cadeau gebruik willen maken. Van Poppel: 'Het blijkt dat bijvoorbeeld mensen die in ploegdiensten werken nu hun rooster voor het volgend jaar nog niet kennen en dus wachten met inzenden.....'.

## vriendelijk blijven

Bij de verwerking van de bonnen loopt zo'n negentig procent gewoon mee in het normale - volledig geautomatiseerde - systeem van reserveringen en toezending van bescheiden die aangeven dat de boekingen inderdaad gemaakt zijn. De 'probleemgevallen' komen bij Henny, Sonja, Marjolein en de beide Coby's binnen. Henny Vissers vertelt ontzettend veel leuke reacties te krijgen. Met name van gepensioneerden, die ook aan Vrij Uit laten weten blij te zijn 'er nog bij te horen'. Die leuke reacties vergoeden veel voor de dames. Ze willen koste wat het kost vriendelijk blijven, maar dat is wel eens moeilijk. Wat te denken van die ene meneer die pertinent gebruik wilde maken van een vier persoons arrangement. Maar dan wel met z'n zessen. Het gesprek heeft twintig minuten geduurd, maar werd vervolgens door de opbeller afgesloten met de woorden: 'Toch hartelijk dank voor alle informatie, hoor!'. En dan de mensen die met vier of vijf gezinnen samen

ergens naar toe willen, maar hun bonnen wel apart hebben ingestuurd. Gezin nummer vijf kan dan wel eens uit de boot vallen. Gevolg: een boos telefoontje. Het advies van Sonja is dan ook: 'Als je samen ergens heen wilt, stuur dan ook de bonnen samen in één envelop, het liefst nog met een nietje er doorheen.'

Hondenbezitters blijken vaak uitgerekend hun keuze te hebben laten vallen op een bungalowpark waar geen honden zijn toegestaan. Zou Vrij Uit er niet even voor kunnen zorgen dat ..... Antwoord is dan 'nee', maar wel op een bijzonder vriendelijke toon.

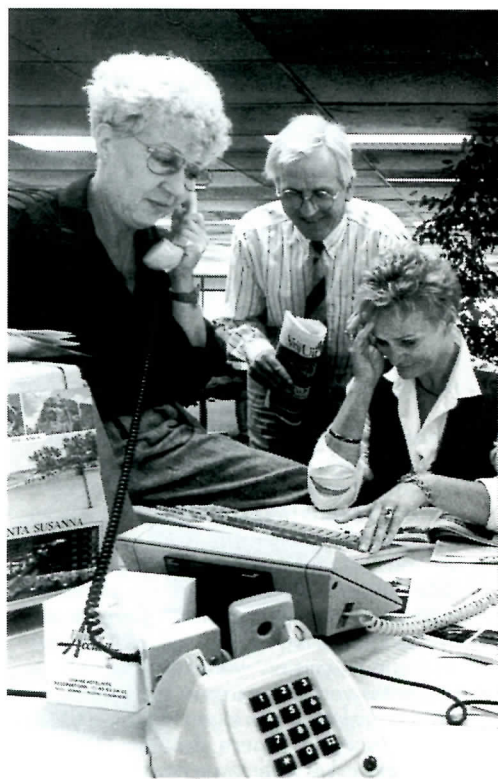
Wijzigingen en annuleren vormen voor de dames in de Shell-kamer een verhaal apart. Hoewel iedereen die heeft geboekt bericht heeft ontvangen dat dit uitsluitend schriftelijk mogelijk is en dat daaraan een bedrag van f25,- aan administratiekosten is verbonden, komen er op dit terrein toch ook veel telefoontjes binnen. Van Poppel: 'In het begin zijn we hier wat soepel mee omgegaan. Dat wijzigen of annuleren geen probleem zou zijn, is daarna kennelijk als een lopend vuurtje door Uw bedrijf gegaan. Nu houden we ons strikt aan de gestelde voorwaarden: schriftelijk en f25,-'.

## volgeboekt?

Zijn arrangementen voor bepaalde data volledig volgeboekt, dan krijgt men van Vrij Uit een brief met het verzoek telefonisch contact op te nemen. Daarbij pogen de dames met behulp van de terminal, waarin alle informatie is opgeslagen, direct een nieuwe nog vrije en vergelijkbare aanbieding te boeken. In de meeste gevallen blijkt dat uitstekend te lukken.

## topper

Bladerend door de computeruitdraaiën blijkt er sprake te zijn van één absolute topper: dat zijn de wijnpakketten op pagina 67. In totaal zijn er op dit moment al meer dan 1.600 over de toonbank gegaan.





Uiteraard lopen de bungalowparken en hotels ook goed. Hilvarenbeek van pagina 17 gaat uitstekend bij de Nederlandse recreatieparken. De hotels die twee overnachtingen aanbieden liggen ook uitstekend in de markt. Dat betekent dat men niet alleen naar Brussel, Antwerpen of Brugge gaat, maar ook naar Norg en Gieten. Daarnaast loopt de boottocht naar York in Engeland als een trein. De dit jaar nog te maken reizen zijn helemaal volgeboekt. Wie toch naar York wil kan op zijn vroegst in januari. Men is al hutten aan het bijboeken.

Shell heeft ook avontuurlijk ingestelde medewerkers en gepensioneerden: tot op heden tekenden er 35 voor de befaamde tandemsprong per parachute, gaan er tenminste 17 een ultra lichte vlucht maken en kozen er 61 voor een les motorvliegen. Sportief zijn we bij Shell ook: we schieten echt op kleiduiven en zeven inschrijvers gaan tijdens de aangeboden skilessen wat aan hun conditie doen.

Ten aanzien van 'eten' blijkt de Shell-gemeenschap een kieskeurig volkje te zijn: de aanbieding van Alliance Gastronomique Neerlandaise van pagina 49 is zeer populair, het Bourgondisch eetfeest van pagina 24 aanzienlijk minder, om van zelf leren koken maar niet te spreken: daar voelt niemand tot op heden iets voor.

#### motieven

De motieven waardoor men zich laat leiden bij een keuze uit de aanbiedingen variëren zeer. Zoveel hoofden, zoveel zinnen. Zo gaan de bloembollen- en de bladenpakketten voornamelijk naar het buitenland. Henny: 'Ze willen daar toch zeker wat Hollandse gezelligheid. We hebben met de bloembollen alleen in Thailand en Australië wat problemen. In Thailand mogen ze niet ingevoerd worden en in Australië komen ze buiten het seizoen aan.'

# enkhuiser almanak



De Enkhuiser Almanak geniet als bijna vier eeuwen oud kalendarium een snel groeiende belangstelling. De 396ste editie wordt dit jaar in een record-oplage gedrukt.

*De 396ste editie van de 'Enkhuiser Almanak 1991' is verschenen samen met een stevige kartonnen verzendverpakking. Vormgegeven in een stijl die de Almanak al bijna 400 jaar past. Een leuk geschenk per post voor relaties, vrienden, kennissen of een verre neef overzee. Traditiegetrouw wijst de Enkhuiser Almanak de weg naar actuele informatie over het weer,*

*de stand van hemellichamen, de watergetijden, de markten, kermissen en folkloristische feesten in dorpen en steden. Tips voor huis, tuin en keuken, raadgevingen en wetenswaardigheden op velerlei gebied, maken deze oudste nog regelmatig verschijnende Almanak ter wereld tot een voor velen onmisbare vraagbaak.*



In 1984 verscheen van de befaamde Enkhuiser Almanak voor het eerst een authentieke 'schipperseditie'. Het boekwerkje werd voorzien van een 'weerbestendig' met rood flesseband dichtgestrikt omslag, zoals dat vroeger ook door schippers, vissers en jutters werd gebruikt. Noviteit dit jaar (editie 1991) is de kartonnen geschenk- en verzendklare verpakking.

De ontstaansgeschiedenis van de 'Enkhuiser' is herleid tot 1594, maar het is niet uitgesloten dat deze Almanak ook al in de daarvoor liggende jaren verscheen. In het Rijksmuseum bevindt zich een stuk van een Enkhuiser Almanak, dat in bevroren toestand werd aangetroffen in het Behouden Huys op Nova Zembla en dat daar na hun beroemde overwintering in 1596-1597 moet zijn achtergelaten door Willem Barentsz en Jacob van Heemskerck. Op basis van deze gegevens wordt de Enkhuiser 1595 (gedrukt in 1594) als de eerste uitgave beschouwd. Naast de Bijbel behoort de Almanak daarmee tot de oudste nog regelmatig verschijnende gedrukte boeken ter wereld.

Het oudste exemplaar dat zich in het archief van de uitgeverij in Apeldoorn bevindt, heeft betrekking op het jaar 1686. Het bevat onder andere een 'Extract van het Privilegie', waarin de Staten van Holland ende West-Vriesland de geoctroyeerde toestaan de Enkhuiser Almanak gedurende vijftien achtereenvolgende jaren te drukken en uit te geven. Omdat de Almanak bedoeld is voor dagelijks gebruik in weer en wind, verscheen de 'Enkhuiser' al in in de 17e eeuw met een perkamenten omslag en een flap die werd dichtgebonden met flesseband. Dat band werd in de Gouden Eeuw vooral gebruikt om stapeltjes nieuw linnengoed bijeen te houden.

**De Almanak editie 1991 is verkrijgbaar bij de boek- en leduurhandel. De normale editie kost f5,75, de schipperseditie met omslag en flesseband f8,75 en de nieuwe geschenk/verzendklare verpakking f9,75 (excl. porto). Informatie over de Almanak inclusief de verzendpakking bij Enkhuiser Almanak: mevr. F.I. Jongert, ☎ 055-552557.**

In de juni editie van deze rubriek besteedde ik ruime aandacht aan de opruimingswerkzaamheden en de daaruit voortvloeiende kosten, naar aanleiding van de milieuramp ontstaan door het aan de grond lopen van de 'Exxon Valdez' in Alaska.

Ten gevolge van deze ramp werd men in scheepvaartkringen - of beter gezegd in tankerkringen - wel zeer nadrukkelijk geconfronteerd met de ingewikkelde staats- en federale wetten van de Verenigde Staten, met name het ontbreken van een plafond bij de aansprakelijkheid in geval van een olieverontreiniging van territoriale wateren. Zoals bekend is dit ook de reden dat de Shell Groep - nagevolgd door een aantal andere reders - besloten heeft om niet meer met eigen schepen ruwe olie en stookolie naar de Verenigde Staten te vervoeren met uitzondering van de Louisiana Offshore Oil Port (LOOP).

Op 18 augustus tekende president Bush de nieuwe Oil Pollution wetgeving (Oil Pollution Act 1990 HR1465). Met deze wet wordt onder andere de aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging aanzienlijk verhoogd, terwijl er geen bepaling in is opgenomen welke voorkomt dat individuele staten een onbeperkte aansprakelijkheid handhaven of eventueel alsnog invoeren. Met andere woorden: indien een reder bij olieverontreiniging in de territoriale wateren van de Verenigde Staten betrokken raakt dan is het praktisch zeker dat hij onbeperkt aansprakelijk wordt gesteld voor de eventuele schade. In Amerika betekent dit dweilen (lees: betalen) met de kraan open.

De bovengenoemde wet regelt tevens de controversiële eis voor een dubbele romp voor tankers. Volgens deze wet dienen tankers die na 1 juli 1990 worden gebouwd of een aanzienlijke verbouwing ondergaan, een dubbele romp te hebben om Amerikaanse havens te mogen aandoen. Bestaande tankers groter dan 5.000 BRT en met een enkele romp mogen Amerikaanse havens blijven aandoen tot en met het jaar 2010, waarna zij dus een verbouwing dienen te ondergaan om verder te kunnen varen op deze havens.

Met het ondertekenen van deze wet wijken de Verenigde Staten dus duidelijk af van de International Maritime Organization (IMO) MARPOL convention en haar 1984 protocollen. U begrijpt dat deze wet de P&I-Clubs danig in beroering heeft gebracht gezien het feit dat zij zich ter dekking van hun leden aan de omstandigheden moeten aanpassen. We zullen hier dan ook ongetwijfeld meer over vernemen.

De praktijk heeft bewezen dat na een scheepsramp eisen worden aangescherpt c.q. ingevoerd. We hoeven hierbij alleen maar te denken aan bijvoorbeeld de 'Amoco Cadiz' (stuurmachines) en de 'Herald of Free Enterprise' (langsscheepse waterdichte schotten) als

duidelijke voorbeelden. De 'Exxon Valdez' is hierop dus geen uitzondering. De eerste nieuwe wetten zijn reeds bekend en U kunt er verzekerd van zijn dat het eind nog niet in zicht is.

### NAM-F3

We hebben van de NAM vernomen dat we geselecteerd zijn als één van de mogelijke kandidaten die de shuttle service met een 'C'-klasse schip mogen verzorgen. Gesprekken over de financieel/economische aspecten van het kontrakt hebben op 3 oktober in ons kantoor plaatsgevonden. Deze worden gevolgd door gesprekken over de technische uitvoering in Londen op 11 en 12 oktober. Na evaluatie zal de NAM medio november bekend maken welke reder de shuttle service zal verzorgen, we houden U op de hoogte.

Als verantwoordelijke NAM-man voor het F3-offshore laadstation en de verzorging van het shuttle kontrakt hebben wij te maken met een oude bekende van STBV namelijk Jelle Werkhoven, voor de ouderen onder U welbekend.

### veiligheids-officieren

Zoals bekend hebben verleden jaar 3 officieren de opleiding tot veiligheidsofficier voltooid, te weten Hans Waitz, Cees Rovers en Chris Slieker. Hans heeft inmiddels zijn eerste periode als veiligheids-officier achter de rug en vaart inmiddels weer als 2e werktuigkundige op de 'Naticina', terwijl Cees momenteel als VO op de 'Spectrum' zit. De verwachting is dat Chris - na zijn kontrakt als wnd. gezagvoerder op de 'Stellata' zal overnemen van Cees waarna alle 3 officieren een tweede periode als VO zullen dienstdoen voordat nieuwe VO's worden opgeleid.

### kwaliteitsadviseur

Arie Vlaar heeft inmiddels van een welverdiend verlof genoten en vertrekt eerstdaags weer om de kwaliteitsgedachte op nogmaals zes schepen te introduceren. Begin volgend jaar zal hij hiervan terugkeren, waarna de werkelijke introductie van QM - volgens een nog te bepalen structuur - op de vloot zal plaatsvinden.

### Goede vaart of een prettig verlof,

Joop Elias  
Fleet Manager

# V A A R T H

## training- en opleidingsbeleid

Op 22 en 23 oktober jl. kwam dit onderwerp voor instemming in de overlegvergadering van de OR. Belangrijke elementen van het nieuwe beleid zijn:

- een zogenaamde 'cursusladder'; dit is een handleiding om te zien welke cursussen er bij de verschillende funktieniveaus (kunnen) behoren.
- het benadrukken van de eigen inbreng en verantwoordelijkheid van de medewerker ten aanzien van gewenste training en opleiding.
- de mogelijkheid van tegemoetkoming in de studiekosten bij studie op eigen initiatief.

## enquête stagiaires

De ex-stagiaires die hun stage onlangs hebben afgesloten, is naar hun ervaringen gevraagd. Een overwegend positief oordeel over STBV is het resultaat. In één van de volgende edities van Schip & Ka zal ik de uitkomsten nader toelichten.

## viering dienstjubilea

De bestaande regelingen zullen door STBV in *positieve* zin worden aangepast. Uitgangspunt is daarbij geweest:

- \* het wegnemen van ongemotiveerde verschillen tussen wal en vloot;
- \* de wens om meer aandacht te schenken aan onder andere 30- en 35-jarige dienstjubilea.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Voortaan zullen ook felicitatiebrieven worden gestuurd naar 30- en 35 jarige jubilarissen.
- Aan het 35-jarig jubileum zal een lunch verbonden zijn; dit gold al wel voor walpersoneel maar nog niet voor vlootcollega's.
- Naar de huisadressen van de 30- en 35 jarige vlootjubilarissen zal een bloemstuk worden gezonden, indien de jubilaris op dat moment op zee is.

Op verzoek van vlootcollega's zullen de jubilea in het vervolg een maand eerder worden gepubliceerd in Schip & Ka. Nu

# OUDE



komt men er aan boord soms (te) laat achter dat er een jubilaris aan boord is.

## stagiaires 1991/1992

Om het gewenste aantal van 30-35 stagiaires in 1991/92 te kunnen realiseren, hebben we inmiddels alle HBO maritieme instituten bezocht. Op drie instituten zijn daartoe ook presentaties gegeven. De vraag naar stagiaires blijkt groot te zijn. Niettemin zijn we redelijk optimistisch dat we het streefgetal zullen halen.

## enquête conventionele officieren

Onder de conventionele officieren is een enquête gehouden om na te gaan wie alsnog bereid is het tegendiploma te halen. Van de 34 uitgestuurde vragenlijsten zijn er 24 ingevuld geretourneerd. Het blijkt dat de animo om het tegendiploma alsnog te halen bij een aantal officieren aanwezig is.

## nieuwe indiensttredingen

Het aantal maritieme officieren dat in 1990 nieuw in dienst is getreden, bedraagt 21. Dat sluit goed aan bij de doelstelling van circa 20 nieuwe indiensttredingen.

## scheepstechnicus-dag

Op 28 juni is de eerste dag voor ST'ers gehouden. De reacties waren positief voor zover wij dat hebben kunnen beoordelen. We hebben de deelnemers verzocht een evaluatieformulier terug te sturen. Tot op heden hebben wij slechts 3 formulieren terugontvangen.... En wij maar denken dat communicatie van twee kanten moet komen. We gaan niettemin door en zijn van plan een volgende ST-dag te houden omstreeks december/januari.

## imago-onderzoek

De KNRV is op verzoek van de reders gestart met een 'imago' onderzoek. Het onderzoek bestaat uit twee delen, namelijk:

- hoe denken politiek en overheid over de Nederlandse scheepvaart
- hoe kan de aantrekkingskracht van zeevaart op schoolverlaters worden verbeterd.

Het laatste onderzoek wordt uitgevoerd door de Erasmus Universiteit. Daarbij zal ook gebruik worden gemaakt van de 'EOS'-resultaten. Het is de bedoeling om ook een aantal zeevarenden en ex-

zeevarenden te enquêteren. Uw mening – indien U deel uitmaakt van de steekproef – is bijzonder belangrijk voor een goed inzicht. Alleen dan kan gerichte actie worden ondernomen. Ik reken dan ook op Uw medewerking!

## Instream nieuwe studenten

Na een aantal magere jaren, neemt de belangstelling voor de scheepvaart gelukkig weer toe. In vergelijking met 1989 valt er een toename te constateren van 25 procent! De eerste jaars maritieme officieren zijn als volgt verdeeld:

Vlissingen	98
Terschelling	76
Rotterdam	60
Amsterdam	57

## contact maritieme instituten

De onlangs gehouden enquête onder de stagiaires gaf aan dat de houding aan boord ten opzichte van de studierichting maritieme officieren minder positief wordt beoordeeld. 33 procent scoort zelfs 'onvoldoende'. Binnenkort zal een dialoog worden gestart met vertegenwoordigers van de maritieme instituten om na te gaan hoe hierin verbetering kan worden gebracht. We denken hierbij aan een rechtstreekse discussie bijvoorbeeld op een '6 x 6'-bijeenkomst. Ook wordt gedacht aan het meevaren van leraren.

## conventionele officierendag

De op 28 september geplande dag als uitvloeisel van het EOS-onderzoek kon helaas geen doorgang vinden omdat er te weinig officieren beschikbaar waren. We zullen nu over enkele maanden een nieuwe poging wagen. Misschien is het beter te combineren met MO-dagen en te praten over 'officiëren-dagen'. Graag Uw reactie.

## beoordelingsformulieren

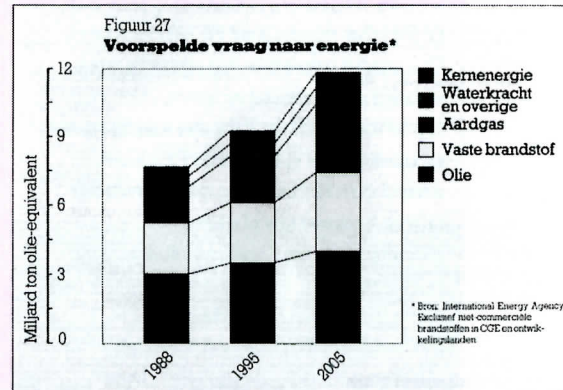
Van de circa 250 uitgestuurde formulieren is ruim 55 procent ingevuld terugontvangen. Er is gelukkig veel aanvullend commentaar gegeven. Dat wordt nu geanalyseerd. De resultaten zullen uitvoerig onderwerp van gesprek zijn met de nieuwe Ondernemingsraad. Via Schip & Ka zullen we U op de hoogte houden van de uitkomsten en voortgang.

**Met vriendelijke groeten,**  
**Tino de Vries**  
**Personnel Manager**

## 'energie in kort bestek' verschenen

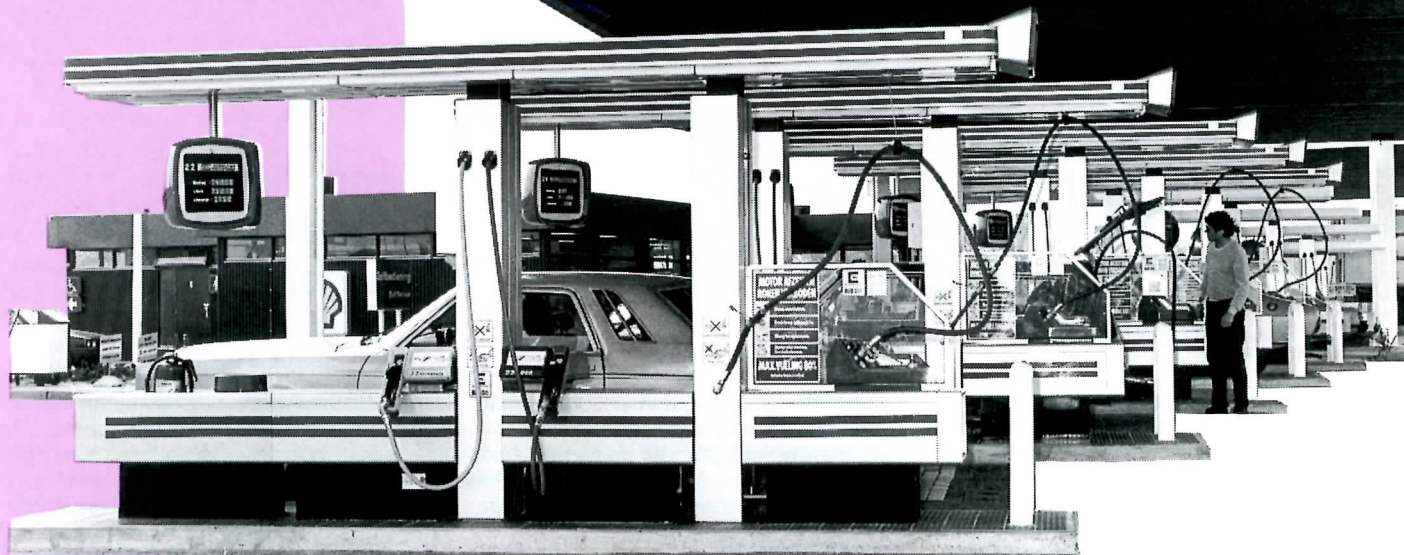
Jaarlijks publiceert Shell een SBS-brochure die een overzicht geeft van de energie-industrie in het voorbije jaar. De nadruk ligt hierbij op cijfers en feiten, gevat in tekst en grafieken. In de onlangs verschenen brochure 'Energie in kort bestek' worden achtereenvolgens energie in het algemeen, olie, gas en steenkool behandeld. Als afsluiting fungeert een blik in de toekomst, met als thema's: Oost-Europa, fossiele brandstoffen en klimaatverandering, en de (toekomstige) afhankelijkheid van de OPEC voor onze olievoorziening.

Nog steeds is olie de primaire energiedrager, al neemt het relatieve belang langzaam, maar gestaag af. In tegenstelling hiermee wordt aardgas steeds belangrijker, niet in de laatste plaats door zijn gunstiger milieueigenschappen. Steenkool, de fossiele brandstof met de grootste wereldreserves, is vooral dank zij de energiecrises aan een tweede jeugd begonnen. Tussen 1973 en 1989 is het verbruik ervan met ruim 50 procent toegenomen.



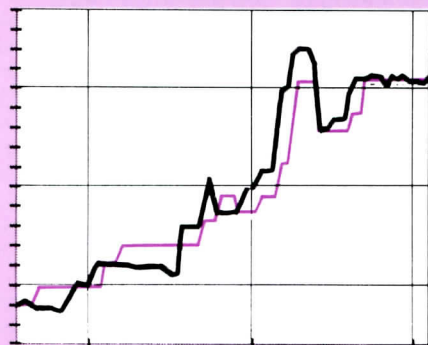
Over klimaatveranderingen zegt de brochure dat de uitstoot van kooldioxide als gevolg van onder andere de verbranding van olie, gas en steenkool een bijdrage kan leveren aan het geleidelijk warmer worden van de aarde. Wachten tot dit wetenschappelijk en onomstotelijk is bewezen, zou weleens te laat kunnen zijn. Daarom wordt er nu al gewerkt aan het terugdringen van de kooldioxideemissies, bijvoorbeeld door zuiniger met energie om te springen.

**De brochure kunt U schriftelijk aanvragen bij Shell Nederland BV, afdeling PAS/14, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.**



# vrije markt bepaalt prijs aan de pomp

Hèt gespreksonderwerp van menig Nederlander, de laatste weken, is de hoge benzineprijs die men aan de pomp moet betalen. Vanaf het moment dat begin augustus Irak Koeweit bezette, steeg de prijs van ruwe olie fors. Mede hierdoor moet de klant meer betalen voor zijn liter brandstof. Konsumenten Kontakt verweet de grote oliemaatschappijen - met aan kop marktleider Shell - dat ze misbruik maken van de situatie in het Midden Oosten door de olieprijs alsmaar te verhogen. De consumentenorganisatie vroeg de minister van Economische Zaken zelfs in te grijpen. De gang van zaken werd onderzocht: de minister concludeerde dat de oliemaatschappijen hun boekje niet te buiten gaan. Aan het woord is de prijscoördinator van Shell, Bernhard de Jong, die deel uitmaakt van de prijzencommissie van Shell Nederland Verkoop.



Een voorbeeld van de stijging van de prijzen van superbenzine zelftank, van 1 juli tot 18 september jl. De zwarte lijn duidt de vrije marktnotering aan; de rode lijn is de pomprijs, zonder belastingen.

*'De ruwe olieprijs is weliswaar de motor van de beweging van de prijzen op de wereldmarkt. Maar die ruwe olieprijs is géén rekenfactor. Het gaat erom wat de geraffineerde producten op de internationale markt opbrengen. En die marktnoteringen vormen de basis voor de opbouw van de consumentenprijs. Het is dus niet zo dat, als de ruwe olieprijs verandert, de benzineprijs ook moet veranderen', legt De Jong uit.*

*'De internationale oliehandel kijkt alert naar de ontwikkelingen in het Midden-Oosten', aldus De Jong. 'Doet bijvoorbeeld VS-president Bush een uitspraak die de internationale oliehandel raakt, dan kunnen de internationale marktprijzen van ruwe olie in een heel kort tijdsbestek fiks stijgen. Maar we hebben te maken met de prijzen van kant en klare producten. Dus met de waarde van die producten op de vrije markt.'*

## gejojo

De Jong: 'Gaan de productprijzen op de vrije markt omhoog of omlaag, dan komt de prijzencommissie bij elkaar om te praten over een mogelijke prijsverandering. Wij reageren niet meteen op iedere prijswijziging op de vrije markt. De prijzencommissie probeert te beoordelen of prijsveranderingen van kortstondige aard zijn of echte trends zijn. De adviesprijs aan de pomp wordt niet verhoogd als we vermoeden dat de oplopende marktnoteringen over een paar dagen weer omlaag zullen gaan. In het omgekeerde geval gaat de prijzencommissie op dezelfde manier te werk. We willen onze klanten zo min mogelijk confronteren met een gejojo van de prijzen. Vandaar dat de prijs aan de pomp niet altijd in lijn loopt met de vrije marktnoteringen. Gaan die noteringen omhoog, dan komen wij daar meestal

achteraan. Hetzelfde gebeurt als die noteringen dalen'.

## concurrentie

*'Ons wordt nogal eens verweten dat we prijsverhogingen snel doorvoeren en bij een prijsverlaging minder haast hebben. Maar bij een te hoge prijs, prijs je je uit de markt. En bij een prijsverlaging kun je niet achterblijven. De concurrentie bepaalt ons gedrag, maar ook dat van andere oliemaatschappijen en van de zogeheten vrije pompen.'*

De achterliggende gedachte is een zo gebalanceerd mogelijk prijzenbeleid. 'We volgen de vrije markt', zo omschrijft De Jong de handelwijze van Shell, 'maar we proberen tegelijkertijd door de emoties op die markt heen te kijken. We vertalen niet iedere hik op de vrije markt in onze verkoopprijzen.'

*'Wij als prijzencommissie handelen niet anders dan anders. Of er nu een Golfcrisis is of niet. De vrije markt-noteringen voor de producten zullen centraal blijven staan, zoals dat al vanaf 1934 het geval is. Vorig jaar werden de brandstofprijzen 48 maal veranderd - veel vaker dan ons eigenlijk lief was', aldus De Jong, 'maar dat moest nu eenmaal. In 1990 werd tot 18 september jl. de prijs 33 maal veranderd. Vooral de laatste twee maanden gebeurde dat vaker. Maar als je de tabellen bekijkt, zie je ook, dat nu rond f1,94 voor super zelftank betaald moet worden. Daarvan gaat f1,18 naar de fiscus. Dus de prijs zonder belastingen is 76 cent. Het is interessant deze prijzen te vergelijken met de situatie in 1985 toen de prijs aan de pomp ook f1,94 was. Destijds ging 91 cent naar de fiscus en was de prijs zonder belastingen dus f1,03. Onze klanten betalen dus hetzelfde, maar die 27 cent zijn naar de belastingen gegaan.'*

# als de aanvoer uit Saoedi-Arabië wegvalt, hebben we een èchte crisis

In de 'tradingroom', de kantoorruimte waar de oliehandelaren van Shell Verkoop's afdeling Supply & Trading werken, staat sinds het begin van de Golfcrisis een grootbeeld kleuren-tv tussen de beursschermen waarop de actuele olieprijs te zien zijn. De tv is permanent afgestemd op het satellietstation Cable News Network (CNN). Want wat daarop te zien is, heeft onmiddellijk invloed op de olieprijs. Wim-Hein Grasso, directeur Supply & Trading: *'Als wij hier met een afnemer zitten te bellen en tegelijk doet Bush op de tv een harde uitspraak, zeggen we meteen: 'Wacht even ....'. Dan kan het gebeuren dat de man aan de andere kant, die ook zijn tv heeft aanstaan, op dat moment te kennen geeft, een paar dollarcent méér te willen betalen, als hij zijn olie of produkt maar krijgt. Datzelfde gebeurt over de hele wereld, en je ziet op het beursscherm naast de tv de prijzen al oplopen terwijl de toespraak nog gaande is. Pas na verloop van tijd kunnen er dan weer zaken worden gedaan, en dan op een ander prijsniveau, want niemand doet iets terwijl de prijs snel stijgt of daalt.'*

## spannend

Grasso, die achter zijn bureau minstens zo'n beweeglijke indruk maakt als de olieprijs, omschrijft de situatie als 'spannend'. De ruwe-olietraders van SNV werken vaak tot zeer laat in de avond, vertelt hij, omdat dan pas de markt in de Verenigde Staten goed op gang komt en Europa daarop wacht met zaken doen. *'Het komt voor dat de mensen hier tot kort voor middernacht zitten.'* Al dat extra werk is nodig omdat uit heel andere bronnen dan voorheen olie moet worden gehaald - dat wil zeggen aangekocht - om de raffinaderij in Pernis draaiende te houden.

## zwaar getroffen

*'We hadden nog niet zo lang geleden goede termijncontracten afgesloten met Koeweit en Irak voor levering van ruwe olie. En omdat 'Koeweit' wat zwaarder is en 'Irak' juist weer lichter, vormen ze samen een mengsel waar SNR goed op kan draaien.'* Vooral direct na het ingaan van de boycot was het moeilijk om überhaupt aan olie te komen. *'Alles was direct opgekocht door landen in het Verre Oosten, zoals Japan, India en Singapore. En tegen extreem hoge prijzen, tenminste*

*Eén van de raffinaderijen die door de boycot tegen Irak het zwaarst getroffen zijn, is waarschijnlijk Shell Pernis. Ongeveer de helft van alle ruwe olie die daar werd verwerkt, was dit jaar afkomstig uit Irak of Koeweit. Nu de laatste tankerladingen met Iraakse olie (vóór het ingaan van de boycot al onderweg) zijn gelost, hebben de olietraders in de Rotterdamse Hoftoren en de planners van de raffinaderij hun handen vol aan het verzorgen van de voeding voor de raffinaderij.*

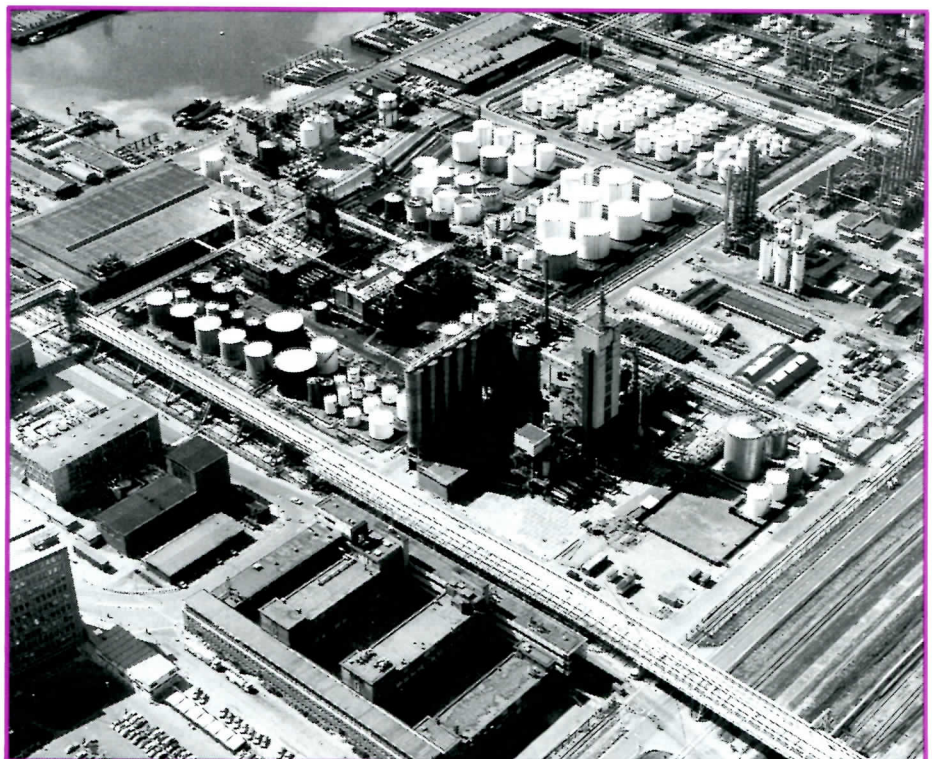
*vergeleken met Noordzee-olie.'* Maar met wat passen en meten redden de traders het wel om de aanvoer op gang te houden. *'We zijn actiever geworden op de*

*spotmarkt en kopen ook oliesoorten die Pernis nog niet eerder heeft gebruikt - bijvoorbeeld uit bepaalde West-Afrikaanse bronnen. Dat betekent dat eerst analyse gedaan moet worden om te bepalen of zo'n olie wel bruikbaar is en wat hij dan waard is. Ook de planners van de raffinaderij, de afdeling RSE, hebben er ook heel wat extra werk door gekregen.'*

## nog net geen crisis

Omdat de balans tussen vraag en aanbod op de oliemarkt zo gevoelig is, hoeft er niet veel te gebeuren om de huidige situatie te laten veranderen in een èchte crisis. *'Op dit moment lijken vraag en aanbod vrijwel precies met elkaar in evenwicht te zijn. Maar valt door een oorlogssituatie een deel van de aanvoer uit Saoedi-Arabië weg, dan hebben we een echte oliecrisis. Ook alle andere eventuele tegenvallers, bijvoorbeeld op de Noordzee of in Rusland, komen nu natuurlijk harder aan dan voorheen. Op de Noordzee zijn al onderhoudsstops aan productie-eilanden uitgesteld om aan de vraag te kunnen blijven voldoen. Gebeurtenissen of uitspraken die een tegenvaller al dan niet waarschijnlijk maken, zorgen in zo'n krappe markt meteen voor grote prijsschommelingen.'* Zelf vindt Grasso dat juist extra boeiend ....

Er is nu genoeg ruwe olie aangekocht om Pernis in staat te stellen minstens een maand ongestoord te kunnen blijven raffineren. Koeweitse of Iraakse olie zal daar niet meer aan worden toegevoegd, want de laatste tanker die vóór de boycot was geladen is begin september al binnengelopen. *'Als er nu nog iemand met een aanbod van een lading uit Irak zou komen, zouden we ons toch wel heel sterk afvragen of er niet een luchtje aan zit. Die mogelijkheid lijkt überhaupt uiterst gering want we zijn er echt vrij zeker van dat na het ingaan van de boycot daarvandaan geen tanker met die olie meer is vertrokken.'*



# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 22.10.1990

## **m.s. 'Cardissa'**

*Gezagv.:* N. Venendaal  
*1e Stm.:* F.B. Schröder (1/11)  
A.L.M. van Dun  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*MO2:* A.B.M. Bokkers,  
J.P.J.G. IJzerman  
*MO3:* P.G. Harts  
*MO4:* A. Slot  
*Stag.HO:* C.J.M. Lawalata,  
G.C. van Manen  
*Roff:* M. Bell  
*ASV:* N.H. van der Geugten  
*ST:* O. Barrau, M.A.J. Veen  
*ASPI:* C. van de Groep  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* J.D.M. Paath  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Madjen Nawi, Sanusi  
*G2S:* Suhanda, Leonard Runtulalo  
*ASTD:* O. Juhari  
*2NDC:* Agus Harun

## **m.s. 'Caurica'**

*Gezagv.:* M.F.D. Becx  
*1e Stm.:* H. van Popta  
*Hwtk.:* C.H.J. van Dijk  
*MO2:* F.J. Ringersma, T. Franssen  
*MO4:* R.C.F. Straver  
*Stag.HO:* J.M. Zwaard,  
M.H. Dekker  
*Roff:* G.G. Murray  
*ST:* B. Corputty, D. van Eenige  
*Hovo:* J.H.A.J. Orië  
*CPO:* Moh Sjansudin  
*PO:* Abdul Rasjid  
*G1S:* Ubus Moh. Ili, O. Achmad  
*G2S:* O. Saruly, Mohamad Amin  
*ASTD:* O. Suhara  
*2NDC:* Oman Rochman

## **m.s. 'Erinna'**

*Gezagv.:* F. de Vries  
*1e Stm.:* D.M. Alderlieste  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*2e Wtk.:* J. Klemann  
*Wnd. 2e Wtk.:* J.H.A. Schulten  
*MO4:* B.R.J. Scherpenzeel  
*Stag.MO:* R. Bijlsma, J. Klomp  
*Off2:* A.K. Pasaribu  
*Off3:* Gautama Salim  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* Sukarsan  
*ST:* R.F. Huysers  
*IRO:* H.J. Santosa  
*CPO:* Tawakid  
*PO:* Suhardi, Anton Prasetyo  
*G1S:* Mardjub, Zulani Adjeri,  
Desmond Kordak, Nurkalam  
*G2S:* Hasri Kasim, Syamsul  
Bachri, Bachrol  
*ASTD:* Abdul Rodjak  
*JSCJ:* Agus Naftali  
*CICA:* Dedy Mustahady  
*2NDC:* Musairin

## **m.s. 'Etrema'**

*Gezagv.:* J.W. Nieuwerf  
*1e Stm.:* J. Jongeneel  
*Hwtk.:* G.J. van Eyk (20/11)  
J. Wielart  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts  
*MO4:* P. van den Brink  
*Off2:* F.R.B. Danuwidjaya  
*Off3:* D. Soeyono  
*Eng3:* Aribowo  
*Eng4:* J. Edward  
*IRO:* F. Achyari  
*Stag.HO:* H. de Bruin, P. Frederiks  
*ASV:* S.H.J. Gieling  
*CPO:* O.O. Suntoso  
*PO:* Mohamad Sibli, Andrias An  
Data  
*G1S:* Rukning B. Abuhusen,  
Max Donald Hosang, J. Ben  
Pattilima, J. Yosepanus  
*G2S:* Solihin, Moch. Ismail,  
Eddy Haryanto  
*ASTD:* Moniri  
*JSCJ:* Asmori Bin Moi  
*HECA:* Moh Idrus Sopandi  
*2NDC:* Slamet Thohir

## **m.s. 'Fossarina'**

*Wnd. Gezagv.:* W. Beekman  
*1e Stm.:* B. Crum  
*Hwtk.:* A.J.A. de Groot  
*2e Wtk.:* C.N.A. Vreke  
*Off2:* F.D. Prihandjono  
*Off3:* R. Kurnianto  
*Eng4:* M. Pangaribuan  
*IRO:* S.F. Hasan, R. Rosikin  
Abaharis  
*CPO:* Erens Robot Wowor  
*PO:* Yusuf Arkani, Gozali  
*G1S:* Ashari B. Abdullah, Sumian,  
Dasril Kusuma, Aki Bin Samiri  
*G2S:* Julius Tohmas, Abdul  
Rasyid, Morsid  
*ASTD:* O. Djafri  
*JSCJ:* Agung Sudrajat  
*CICA:* Tjasmito  
*2NDC:* Dadang Ruslan

## **m.s. 'Fossarus'**

*Gezagv.:* B. Ritman  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*Hwtk.:* H. Brand  
*Wnd. 2e Wtk.:* T.W.P.B. Vermolen  
*Off2:* R.F. Abbas  
*Off3:* Moh Tohir Laisa  
*Eng3:* S. Wartama  
*Eng4:* Riadi  
*IRO:* R. Nendissa  
*CPO:* Monafi  
*PO:* Mamam Suwarman, Ilham  
Pandji M.  
*G1S:* O. Sukkur, Jaja Ahmur,  
Sutrisman, O. Nahhu  
*G2S:* E. Sukirman, Abdullah B.  
Moh. Arif, O. Arif  
*ASTD:* Sudarmono

*JSCJ:* Sukma Gunawan  
*HECA:* Purnomo Jasman  
*2NDC:* Musali

## **m.s. 'Fulgur'**

*Wnd. Gezagv.:* A.J.W. Rommes  
*1e Stm.:* F. van Bommel  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*2e Wtk.:* J.H.M.A. van Jaarsveld  
*Off2:* Arsamada Marwi  
*Off3:* B.E. Priyatno  
*Eng3:* B. Agusdin  
*Eng4:* T.H. Sujadi  
*IRO:* D. Sarona  
*Stag.HO:* L.H. van Dijk,  
T.B. Jonkers  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Muh Djupri Rachman, Johny  
Uruilal  
*G1S:* Mohammed Raij, Idit Irianto,  
Solih Muluana, Muhamad Said  
*G2S:* Nandang Ansori, Tarjudin,  
Mohaar Bin Marzuki  
*ASTD:* Taibe  
*JSCJ:* Hary Kurnia Djaya  
*CICA:* Syahrudin Ujang  
*2NDC:* Sukiman

## **m.s. 'Naticina'**

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar (10/11)  
G..A. Martens)  
*Wnd. 1e Stm.:* A. Breevaart  
*Wnd. 2e Stm.:* J.N.M. Sinnige  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers  
*Hwtk.:* C.W.H. van Holthuysen  
(10/11 M. Schmidt)  
*2e Wtk.:* H. Waitz  
*MO3:* F. van Troost, A.J. Haasnoot  
*MO4:* R.A. Hens,  
H. Remmerswaal, R.J.M. Beynum,  
J.F. Bastiaansen  
*IRO:* S. Yacob  
*ASV:* R. Mammen  
*IJE:* A.T. Krovan  
*CPO:* Hendrik Boy Pasumiin  
*PO:* Albert Dondokambey,  
M. Kadar  
*G1S:* Dukak, Ashari Bin Abdi, Daud  
Sonan, Abdul Haris Bin Tjal,  
Sitepu, M. Hosen, O. Ismail  
*G2S:* Bin Nasik, Suparno,  
Munandar Atet  
*ASTD:* Annas Idham  
*JSCJ:* Rakli, Chairuddin  
*CICA:* U. Haryono  
*2NDC:* Mamam Suparman

## **m.s. 'Niso'**

*Gezagv.:* L.A. Groendijk  
*1e Stm.:* R.P. Regout  
*2e Stm.:* P.A. Vermolen (31/10)  
*MO3:* A.M.H. Vossen)  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman (25/10)  
*Wnd. Hwtk.:* A.M.P.B. Fluitsma),  
J.E.A. Westerbeek

*2e Wtk.:* F.A.J. Boot  
*3e Wtk.:* P. van Noort  
*MO4:* R. van Alderen,  
P. Brandinga  
*Roff:* A.M. Mcfaul  
*ST:* H. Klijnstra, W.H. Klein,  
F. Oostdijk  
*CPO:* Pieter Nikijalun  
*PO:* M. Simandjuntak, Adi Sutoro  
*G1S:* Sudjiman, Abdul Djabar,  
Eddy Subardi  
*G2S:* Faisal, Mohamad Sukran,  
Jaya Sujai  
*ASTD:* Abu Umar  
*JSCJ:* Irdham Anas  
*CICA:* Sugito Mitra S.  
*2NDC:* Sadikin Sumantri

## **m.s. 'Sericata'**

*Gezagv.:* C.J. CLarisse  
*MO1:* N.J.C.M. van der Palen  
*Hwtk.:* E. Aanen  
*MO3:* P. Kees, K.G.E. van  
Lieshout, D.J. Gijsbers  
*MO4:* J.W. Gepkens  
*Roff:* M. Murphy  
*ST:* F.J. Tryselaar, M.J.W.A.  
Schuurs, F.W. Bosson  
*Hovo:* C.A. Breederland  
*CPO:* Moh Toha  
*PO:* Kamal Adyaprana  
*G1S:* Sudjadi Rahardjo, Suari  
*ASTD:* Muhajidin  
*2NDC:* D. Abdu

## **m.s. 'Shelltrans'**

*Wnd. Gezagv.:* H.J. Lenstra (10/11)  
S.S. Abma)  
*2e Stm.:* A.E.R. van de Griend  
*2e Wtk.:* J.J.J. Ludekuse  
*3e Wtk.:* G.J. Harlaar (28/10 A. van  
Beek jr.)  
*MO3:* H.C. van Petersen  
*MO4:* J. Minnaard (19/11 A. Blok),  
J.F. van Dijk  
*Stag.MO:* H.C.T. Bodestaff  
*CPO:* J.R. Pattileuw  
*PO:* Paniran  
*G1S:* Didik Adiyanto, Ade Taryat,  
Ariufuddin  
*G2S:* Wawan Herawan, Mustopa  
*ASTD:* Lopies Salvador  
*CICA:* Tony Sugihartono  
*2NDC:* S. Warno

## **m.s. 'Sidelia'**

*Gezagv.:* G. Buma  
*1e Stm.:* L.A.H. Vader  
*2e Stm.:* P.A.D. Bouwman  
*3e Stm.:* C.J.M. Roels  
*Hwtk.:* C. Hemmer  
*3e Wtk.:* K. Elshout  
*MO3:* C.J. Muyskens  
*MO4:* J.H. Klomp  
*IRO:* S. Ruskam

CPO: Mat Tohir  
PO: Hinsu Manurug, 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. 'Solaris'

Gezagv.: G.A.M. Dorren  
1e Stm.: R.A. de Boer  
Hwtk.: W. Muis  
4e Wtk.: H. van Weenen  
MO3: J.W. van Duuren  
MO4: L.J. Salomons, J.T.E.M.  
Spoor, H. Berkenbos, M.M. Stuyts  
Roff: P.D. Waldron  
ST: B.A. Amstelveen, R.J. Dekker  
Hovo: J.G. Volleberg  
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.: Wnd. Gezagv.: A. Leffers  
1e Stm.: R. Hendriks  
Hwtk.: D. Westdorp  
MO2: J.G. Verbeek,  
J.H. van Zanden  
MO4: H. van den Elsaker  
Roff: J.G. O'Donovan  
ST: J.W.P. Grommen,  
L.R. Stevens  
Hovo: H.W.J. van Haarst  
CPO: X. Rohadi  
PO: Nuron Djuhana  
G1S: Achmad Danari, Baku  
G2S: Suhandi Andi, Henky H.  
Horesepony  
ASTD: Budiyo  
2NDC: Sukian Bin Romli

### m.s. 'Sponsalis'

Gezagv.: W. Hoogendijk  
1e Stm.: R. van der Voort  
Hwtk.: J. Kruysse  
MO2: B.A. Glas  
MO3: J.D.C. Plug  
MO4: M.J. Oosterkamp,  
P.J.M. Slegers  
Roff: M. Macaskill  
ST: E. Kuitems, H. de Vries  
Hovo: A.P. Maat  
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'

Wnd. Gezagv.: C.B. Sliker  
Wnd. 1e Stm.: R.M. van der Aa  
Wnd. Hwtk.: L.F. Kruyt (3/11  
H. Japin)  
MO2: H.T.J. Meyer  
MO3: W.P. Kolyin  
MO4: R.C.R. Oldenburger  
Roff.: M.J. Hogan  
ASV: A.A.O. Schenk,  
J.H. Winands, K.G.J. Schefferlie  
Hovo: W.C. Kapper  
CPO: Chaniago F. Aromande  
(28/10 Bingen)  
PO: Mahmud (28/10 Jamil Erang)  
G1S: Husni Thamrin, Paulus

Wattimena (28/10 S. Bachri,  
Mat Sum Bin Anwar)  
G2S: D. Rodjali, O. Sungkono  
(28/10 Latuheru, Siradjudin  
ASTD: Safei Bin Hadarun (28/10  
Harjono)  
2NDC: Mandawi (28/10 Bin  
Ngaripandi)

### m.s. 'Sunetta'

Gezagv.: J. Baard  
Wnd. 1e Stm.: J.A. Koenraad  
Wnd. 2e Stm.: H.J. Otte  
3e Stm.: M.C. Swart  
Hwtk.: J.L. van der Rijst  
2e Wtk.: M.J. Parent  
3e Wtk.: P.J. Farla  
4e Wtk.: R.F. van Loon  
MO4: W.D. Pols  
IJE: C. Ganur, Suharyoko,  
Sambarani  
IRO: Hutabarat  
CPO: Amos Radjah  
PO: Julizar Helmy, Tahalea Joazab  
G1S: Ismail Bin Sihirat, M. Ali  
Tanete, Bin Matroyal, Moch. Ali  
G2S: Mohamad Amin, Mat Wari  
Bin Syukur, Supriatna  
ASTD: Moh Rusman  
JSCJ: S.F. Suharto  
CICA: Dominques Mustamu  
2NDC: Halim

### m.s. 'Zafra'

Gezagv.: F. Kuyt  
Hwtk.: J. Smid  
MO1: J.C. van Koten, J. de Boer  
MO3: A.C.M. Zijlmans  
MO4: A.V. de Groot  
IRO: S. Rizal  
ST: J. Brederveld, J.J. Donleben  
ASPI: G.C. van Vulpen  
CPO: Max Ch. Ferdinandus  
PO: Sulaiman  
G1S: Rudolf HJ Lapien, Muh Irwan  
G2S: Sugiarto, Timbang  
ASTD: O. Harun  
CICA: Abd. Rodjak Mo. Ili  
2NDC: Endi Suryadi

### m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul  
Hwtk.: K.L.J. Aertssen  
MO1: L. van den Ende  
MO3: R.M. Simonides,  
A. Eijgenraam  
MO4: T. Troost  
Tech.: Q.A.P. de Wit,  
J.M. van Hoeven  
IRO: H. Anwar  
CPO: Rustam Zain  
PO: F X Djoko Nursjamad  
G1S: Amir Hanif, Mohamad Tupu  
G2S: Sutjipto, A. Jalaludin Kohar  
ASTD: Achmad Mutohar  
CICA: Koesman  
2NDC: Abdul Razak

## Vlootjubilariissen



A.D.N. Smith  
MO2  
10 jaar op 06.11.90



E. Barsingerhorn  
MO2  
10 jaar op 11.11.90



J.D.C. Plug  
MO3  
10 jaar op 12.12.90



M.J.E. van den Broek  
4e Werktuigkundige  
10 jaar op 20.12.90



H.E. Becht  
MO2  
10 jaar op 11.11.90



F.J. Ringersma  
MO2  
10 jaar op 29.11.90

## Nieuw in dienst getreden



R.C.R. Oldenburger  
MO4  
07.08.90 in dienst



A.V. de Groot  
MO4  
08.08.90 in dienst



R.J.M. van Beynum  
MO4  
12.08.90 in dienst

## Geboren

23.09.90 - Rogier Vincent,  
zoon van 3e Stm. W.M. de Bruyn  
en mw. H.A. de Bruyn-Hoekema

30.09.90 - Kasper,  
zoon van MO2 P.H. Stegeman  
en mw. E. Stegeman

## Aanstellingen

01.09.90 - MO1: J. de Boer  
01.09.90 - MO1: N.J.C.M. van der  
Palen  
01.09.90 - MO1: B.E. Broekhuysen  
01.09.90 - MO2: E. Barsingerhorn  
01.09.90 - MO2: J. Buren  
01.09.90 - MO2: P.J.B. de Jong  
01.09.90 - MO2: F.J. Ringersma  
01.09.90 - MO2: A.D.N. Smith  
01.09.90 - MO2: J.P.J.G. IJzerman  
01.09.90 - MO2: J.H. van Zanden  
01.09.90 - MO2: T. Franssen  
01.09.90 - MO3: P.J.H.M. van Daal  
01.09.90 - MO3: A. Eijgenraam  
01.09.90 - MO3: A.J. Haasnoot  
01.09.90 - MO3: P.G. Harts  
01.09.90 - MO3: R.A. Schroevers  
01.09.90 - MO3: D.J. Gijbsers  
01.09.90 - MO3: M.B. Siderius

## Behaalde zeevaarddiploma's

'A' - MO4: M.M. Stuyts  
'C1' - MO4: M.M. Stuyts  
'S3' - MO4: M.M. Stuyts

## Met pensioen

Gezagv.: J.M. Huygens

## Over naar andere Groepsmaatschappij

MO2: G.H.G.M. Scheres  
(SIM-Londen)  
MO3: G.R. Bos (tijdelijk STBV-wal)

## Uit dienst getreden

MO2: R. Roor  
MO3: H. Brugts, P.C. Hollander  
Hovo: G. Barnhard  
ASV: G.J.H. Muilenburg  
Beko: A.R. Tanasale

## walpersonalia

## Waljubilariissen



N. Obolonsky  
DFP/6  
10 jaar op 01.11.90

## In Memoriam

Op 14 augustus jl. is op 74 jarige leeftijd overleden de heer  
**W.J. de Haan**, oud-gezagvoerder. De heer De Haan verliet de  
dienst der Maatschappij met pensioen in 1971 na 29 dienstjaren.

Op 15 september jl. is op 86 jarige leeftijd overleden de heer  
**A. Caljouw**, oud-gezagvoerder. De heer Caljouw verliet de dienst  
der Maatschappij met pensioen in 1954 na 30 dienstjaren.

Op 12 oktober jl. is op 78 jarige leeftijd overleden de heer  
**H. Aschmoneit**, oud-gezagvoerder. De heer Aschmoneit verliet de  
dienst der Maatschappij met pensioen in 1953 na 17 dienstjaren.

# nieuwe gezichten bij stbv

**S.F.J. Gerrits**  
16.10.90 in dienst  
ms 'Shelltrans'



**Bas Gerrits**  
24 jaar  
ex-Amsterdam

'Geboren te Heemskerk verhuisde ik op 6-jarige leeftijd naar Schagen. Dit gebeurde nota bene op mijn verjaardag. Na de lagere school volgde ik de HAVO- en de VWO-opleiding aan de Rijksscholengemeenschap te Schagen. Hoewel er ook interesse voor de luchtvaart aanwezig was viel de uiteindelijke keus toch op de zeevaart. Mijn zeevaartopleiding heb ik gevolgd aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam. De erbij horende stageperiode heb ik volbracht bij Shell Tankers. Ook tijdens het beoefenen van mijn hobby's ben ik veelvuldig op en rond het water te vinden. Zeilen, kanoën, maar ook met een motorboot erop uittrekken doe ik graag. En heb ik even genoeg van al dat water om mij heen dan zijn er altijd nog een goed boek of mijn computer.'

**Johan Lahuis**  
23 jaar  
ex-Terschelling

'Na in Assen de HAVO gevolgd te hebben op het Dr Nassau College zocht ik een opleiding waarin techniek, verantwoordelijkheid en vrijheid gecombineerd waren. Toen heb ik besloten naar de Hogere Zeevaartschool te gaan. Op Terschelling heb ik de opleiding tot maritiem officier - met als specialisatie navigatie - gevolgd. Mijn belangstelling gaat echter ook uit naar de technische kant. Na een leuke en leerzame stageperiode bij Shell Tankers aan boord van het ms 'Felania', was ik vastbesloten na mijn afstuderen bij deze maatschappij terug te keren. Mijn huidige woonplaats is Tynaarlo in Drenthe. Eén van mijn grootste hobby's is voetballen. In mijn vrije tijd tracht ik dan ook om op zondag zo goed mogelijk tegen de bal aan te trappen, wat soms wel aardig lukt. Helaas zal ik in de toekomst niet zoveel tijd meer aan deze hobby kunnen besteden.'



**J. Lahuis**  
ms 'Erinna' 22.10.90  
in dienst

**H. Berkenbos**  
07.09.90 in dienst  
ms 'Solaris'



**Dick Berkenbos**  
22 jaar  
ex-Terschelling

'Ik ben geboren en getogen in het Twentse Nijverdal. Daar heb ik in 1986 op College 'Noetsele' mijn HAVO-diploma gehaald. Noch in mijn afkomst, noch in de streek waar ik woon, was een reden om te kiezen voor een zeevarend beroep. Toch is het een keuze geweest, waar ik tot op heden geen spijt van heb gekregen. En zo waagde ik dus vanuit Twente de overtocht naar de Hogere Zeevaartschool op Terschelling. Mijn interesse ging uit naar de techniek, maar in mijn opleiding heb ik ook de nautische richting gevolgd. In 1989 heb ik mijn diploma MAROF gehaald, met als specificatie scheepswerktuigkundige. Mijn plezierige ervaringen die ik heb opgedaan tijdens mijn stage, hebben mij weer bij Shell Tankers BV teruggebracht. Mijn hobby's zijn wielrennen, surfen en sleutelen aan auto's.'



**M.M. Stuijts**  
28.09.90 in dienst  
ms 'Solaris'

**Marco Stuijts**  
22 jaar  
ex-Rotterdam

'In de Alexanderpolder heb ik aan het Emmaus-college de opleiding VWO gevolgd. Hierna lag het in mijn bedoeling om naar de Marine te gaan. Na verschillende voorlichtingen heb ik hier vanaf gezien omdat het toch niet datgene was wat ik ervan verwachtte. Ik wilde toch een avontuurlijk beroep hebben en koos daarom voor de studie 'Maritiem Officier' aan de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam. In mijn stageperiode heb ik ook bij Shell gevaren en dat beviel mij zeer goed. In mijn vrije tijd lees ik graag een goed boek en ook computers interesseren mij veel. Verder sport ik graag en dat hoop ik dan ook te kunnen doen tijdens mijn verlofperiode.'

**L.J. Salomons**  
04.08.90 in dienst  
ms 'Solaris'



**Lucas Salomons**  
24 jaar  
ex-Amsterdam

'In het mooie Noord-Hollandse Schagen heb ik de VWO-opleiding met veel bloed, zweet en tranen weten af te ronden. Het was toen voor mij al duidelijk dat ik zou gaan varen, dus..... aangeklopt bij de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam. Het derde jaar, het stagejaar, heb ik bij STBV op de 'Fulgur' gevaren. Nu, na afronding van de Zeevaartschool, vaar ik alweer enkele weken op de 'Solaris'. Met betrekking tot de vaart en het type schip verschillen deze schepen wel, maar het bevalt me tot nog toe prima.'