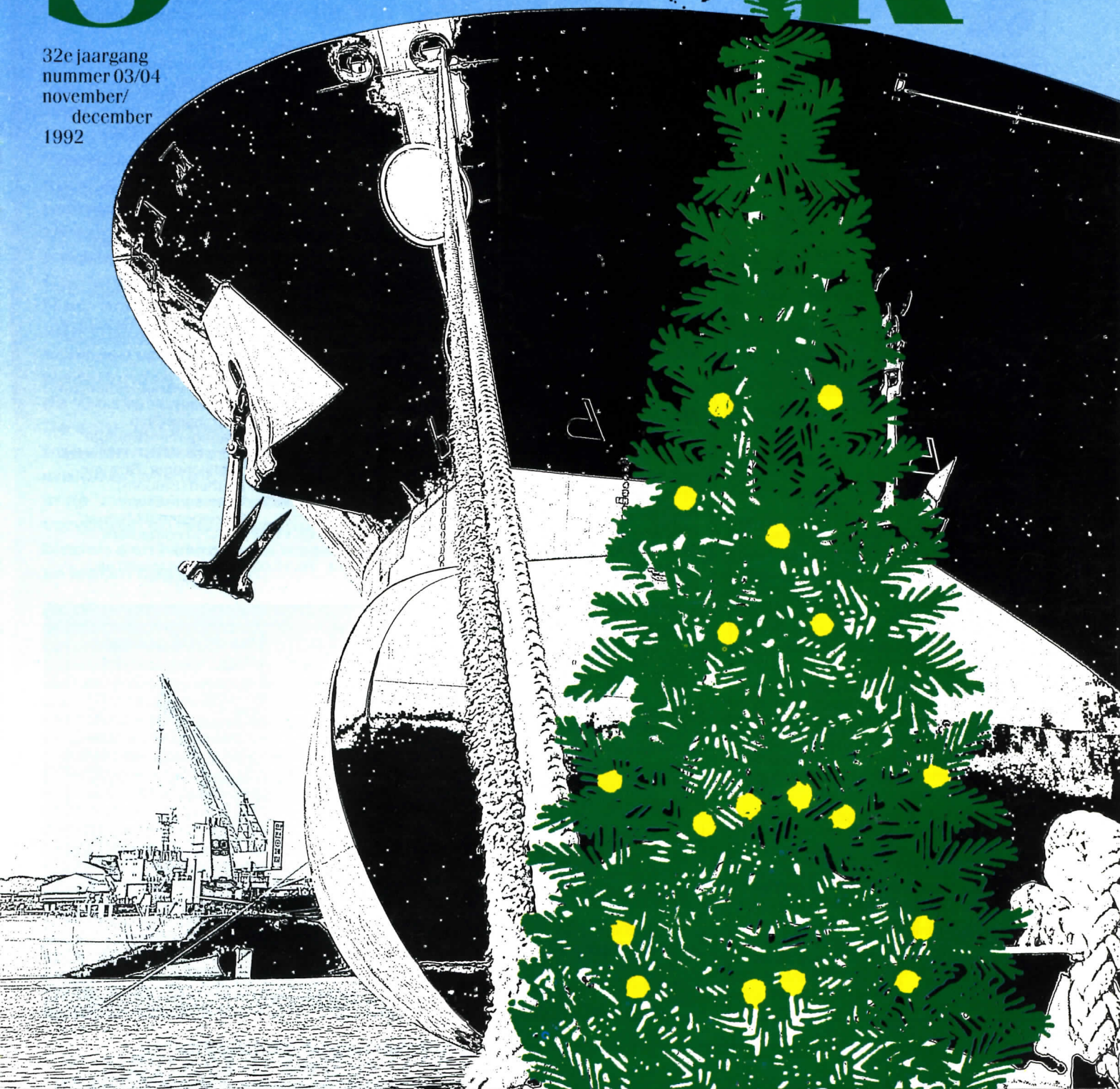


# SCHIP & KA

32e jaargang  
nummer 03/04  
november/  
december  
1992



- 🐚 kerstpuzzel 🐚 neptunus
- 🐚 shell fitness kaart 🐚 loopbaan op zee
- 🐚 diners card 🐚 'cardissa' 🐚 'eendracht'
- 🐚 euroshell card 🐚 or-verslag



# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingstraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Tweeëndertigste jaargang nr. 03/04  
november/december 1992

Redactiecommissie

010-4071828  
Haaije van der Brug  
Hans ten Katen  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Rob Wijmer

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f. 17.50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

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

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

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

Vormgeving en druk

Tijl Offset  
Blaloweg 20  
Zwolle

## afscheid gaat nemen



### Rob van Kranen DFP/1

De afscheidsreceptie zal plaatsvinden op vrijdag 15 januari 1993 om 16.30 uur in de Spiegelzaal van het Shell-gebouw, Hofplein 20, Rotterdam. Ook varende collega's die met verlof zijn en gepensioneerde oud-collega's die van hun belangstelling blijk willen geven, zijn van harte welkom.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0096	29.09.92	Dirkzwager Maassluis (Satcom)
0097	30.09.92	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0098	09.10.92	Lloyd's kwaliteitscertificaat (Satcom)
0099	12.10.92	Safety Gram No. 30 (Satcom)
0100	12.10.92	Wacht Info Boeken (Satcom)
0101	15.10.92	Prijsinformatie (Satcom)
0102	22.10.92	Corr. serie Shipmanagement Manual
0103	26.10.92	Veiligheidsresultaten 1992 (Satcom)
0104	26.10.92	Communication with owners outside business hours (Satcom)
0105	02.11.92	Corr. serie Ship Reporting Manual
0106	02.11.92	Iso Norm/IMO Resolution
0107	02.11.92	Corr. serie Maintenance Administration System Manual
0108	30.10.92	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0109	02.11.92	Corr. serie Ship Management Manual
0110	04.11.92	Corr. serie Tekna Manual
0111	11.11.92	Pensionering Rob van Kranen (Satcom)
0112	13.11.92	Corr. serie Ship Management Manual
0113	13.11.92	HP-250 computers (Satcom)
0114	16.11.92	Line blowing with air (Satcom)

## VEILIGHEIDSRISULTATEN 1992

Tot 23/11/92

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	8
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	2
Herhalingsfrequentie 1*	2,6
Herhalingsfrequentie 2*	3,2

(\* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)

Ongeval contractor	1
EHBO-gevallen	3
Gerapporteerde bijna-ongevallen	22
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	1

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 19, hetgeen gelijk is aan 0,2 miljoen manuren.



### OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	58
ENTALINA*	731
ERINNA	1189
ERODONA*	719
ETREMA*	1199
NATICINA	511
NISO	104
SERICATA	2196
SHELLTRANS	56
SIDELIA	2093
SIRATUS*	668
SOLARIS	2562
SPECTRUM	19
SPONSALIS*	2208
STELLATA	208
SUNETTA	875
ZARIA*	993
ZAFRA	1208

\* sinds in de vaart komen OMA-vrij  
(OMA = Ongeval Met Arbeidsverzuim)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMANTIE TE BELLEN

Cardissa  
Entalina  
Erinna  
Erodona  
Etrema

Naticina  
Niso  
Sericata  
Shelltrans

Sidelia  
Siratus  
Solaris  
Spectrum

Sponsalis  
Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009



## 'Squadron 860'

**Velen van U zullen zich herinneren dat in de laatste jaren van de Tweede Wereldoorlog een aantal koopvaardij-schepen, waaronder negen Shell-tankers, werden omgebouwd tot 'Merchant-Aircraft-Carriers', de zogenaamde MAC-schepen. Twee van de daarvoor aangewezen schepen voeren onder Nederlandse vlag, namelijk de 'Gadila' en de 'Macoma'. De schepen ondergingen een transformatie die hen in staat stelde èn olie (alleen gebruikt in de 'zwarte' vaart) te blijven vervoeren èn bescherming te bieden aan het konvooi waarin ze waren opgenomen.**

Dat juist tankers voor deze taak werden gekozen had onder andere te maken met hun constructie. Zo'n verbouwing duurde ongeveer vijf maanden. Niet alleen het vliegdek moest erop en het stuurhuis naar opzij, maar de gehele accommodatie werd vertimmerd: immers, 40-50 man van de vliegdienst voer extra mee. Een operatiekamer werd ingericht, de ziekenboeg vergroot, een medische staf aan boord geplaatst en natuurlijk uitbreiding van het civiele-dienstponeel. Het totaal aantal opvarenden werd aldus, inclusief extra kanonnières voor de zwaardere bewapening, ongeveer 115. Het aantal meegevoerde 'Swordfish'-vliegtuigen varieerde van drie tot vijf, die werden gevlogen door en bemand met personeel van de Marine Luchtvaartdienst, ondergebracht in het zogenaamde 'Squadron 860', dat op 15 juni 1943 werd opgericht.

De senior-officieren voor de 'Gadila' en 'Macoma', beiden als MAC in dienst sedert aanvang en voorjaar 1944, kregen een speciale cursus. Want onder andere navigeren vanuit een minuscuul stuurhuis aan stuurboord was geen eenvoudige opgave. De MAC's werden ingezet in grote konvooien, tot 140 schepen toe, met name tussen Halifax en de Clyde. Meerdere malen per dag stegen de vliegtuigen op voor verkenning en eventuele aanvallen op gesignaleerde vijandelijke vaartuigen en vliegtuigen.

Na de bevrijding is van de extra accommodatie aan boord dankbaar gebruik gemaakt om vele burgers, met name uit de West, te repatriëren. Ook op de uitreis werden passagiers meegenomen om Nederlanders in het buitenland in staat te stellen met verlof te gaan. Pas in mei 1946, na verbouwing bij Wilton Fijenoord en RDM, voeren de twee Corona MAC-schepen weer in hun oorspronkelijke staat.

Oud-leden van de 'Squadron 860' hebben het initiatief genomen om in 1993 de oprichting van 50 jaar geleden te herdenken. Ondermeer vanwege het feit dat zelden in de historie de Koopvaardij en de Marine zo eendrachtig hebben samengewerkt voor het dienen van de goede zaak.

In samenwerking met de Koninklijke Marine en gesteund door Shell, zullen diverse activiteiten worden ondernomen. Er zal onder andere een van de weinig overgebleven 'Swordfish'-toestellen worden overgebracht uit Engeland naar ons land. In augustus 1993 zal in Nederland op een nog nader te bepalen plaats een herdenkingsreünie worden georganiseerd. Ook is een herdenkingsboek in voorbereiding.

De initiatiefnemers stellen het zeer op prijs in 1993 zoveel mogelijk mensen bijeen te



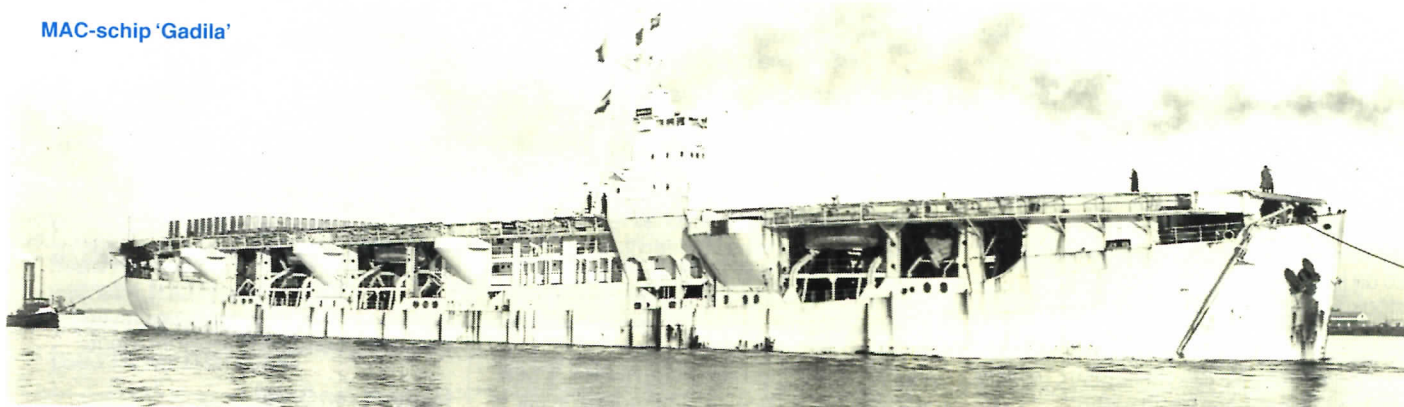
**Een 'Swordfish' is juist opgestegen. De stoompluim op het dek dient voor het bepalen van de windrichting ten opzichte van het schip.**

brengen, die destijds in welke functie dan ook, deel hebben genomen aan de operationele activiteiten van beide schepen. Uiteraard horen hier ook toe oud-staf en -bemanningleden van de 'Macoma' en 'Gadila', die dienst deden op deze schepen in de periode dat deze als MAC hun taken verrichtten.

We realiseren ons dat vele van de toendertijd dienstdoende collega's helaas niet meer in ons midden zijn, maar ongetwijfeld zijn er onder de lezers nog wel enkelen die de betreffende periode hebben meegemaakt. Ik zou het op prijs stellen van die mensen een briefje of telefoontje te ontvangen, indien men interesse heeft in het bijwonen van de herdenkingsreünie. Als U nog namen en adressen weet van opvarenden, die niet Schip & Ka ontvangen, dan houd ik mij ten zeerste aanbevolen. Uiteraard volgen nadere bijzonderheden in een later stadium.

**H. den Ouden  
Adrianalaan 37  
3053 WC Rotterdam  
Tel.: 010 - 4225773**

**MAC-schip 'Gadila'**





Het mag als bekend worden verondersteld dat 'Shell' zeer actief is in het ontwikkelen van producten om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken bij het smeren van onderdelen in de meest algemene zin. Minder bekend is het feit dat de afdeling ontwikkeling en research zich ook actief bezighoudt met begeleiding van technici 'on the spot', in dit geval aan boord van een schip.

Deze begeleiding vindt plaats op twee manieren:

- analyse van opgestuurde smeeroelie-monsters in het Shell-lab en in verband hiermee een interpretatie/advies geven aan de mensen aan boord;
- gebruik van een 'Shell Lube Oil Test Kit' door de maritiem officier aan boord van het schip.

Sinds kort beschikt de Hogeschool Rotterdam & Omstreken over een scheepsdieselmotor in het machinelab. Buitengewoon nuttig als beeldvormer,

# SHELL

ook het nautisch onderwijs!

# HELPT



Docent A.J. de Steur toont de Marine Lube Oil Test Kit die Shell-vertegenwoordiger de heer J.A.M. Elias aan hem heeft overhandigd.

leermiddel, practicum- en onderzoeksobject voor de maritiem officier. Dit was een reden voor Shell Nederland Verkoopmaatschappij BV om de HRO zo'n Shell Marine Lube Oil Test Kit en een Shell Marine (zak)computer ten geschenke te geven. De testkit stelt de marof in staat om smeeroelie op een eenvoudige wijze ter plekke te onderzoeken. De onderzoeksmethode geeft informatie over de

belangrijkste kenmerken van een gebruikte olie, zoals de viscositeit, het watergehalte en roetgehalte. De testkit bevat genoeg materiaal voor vijftig onderzoeken en kan in praktisch elke haven aangevuld worden.

Verwerking van gegevens bij het bunkeren van brandstofolie kan vergemakkelijkt worden door gebruik te maken van de 'Shell Marine Computer'. Door gebruik te maken van verwisselbare RAM-kaarten krijgt men onder andere de beschikking over de specifieke energie berekeningen gebaseerd op de dichtheid, zwavelgehalte, watergehalte en asgehalte van de brandstof en de viscositeit/temperatuur-omzettingen.

De geschonken apparatuur zal een buitengewoon goede aanvulling zijn op de theoretische lessen door het realistisch gebruik van hulpmiddelen dat geheel op de praktijk is toegespitst.

bron: Polyfoon/HRO

Hoewel de aanleiding van dit schrijven ruim een jaar geleden plaatsvond, wil ik toch nog deze dankbetuiging via U aan het ms 'Siratus' en haar bemanning sturen.

ook op de stille oceaan!



Op 20 september 1991 bevond ik mij aan boord van de zeilboot 'Satisfaction' zo'n 2000 mijl uit de haven van Panama. De kapitein William Philips en ik waren op 21 augustus vertrokken op het gammele 10 meter grote stalen zeiljacht, op weg naar Hiva Oa (Marquesas Eilanden, Frans Polynesië). Vanaf het begin van de reis liep het niet voorspoedig. Stormen die ons van koers sloegen, verkeerde windrichtingen en vooral geen wind. Met een gemiddelde snelheid van onder de drie knopen belandden wij uiteindelijk midden op de Stille Oceaan. Op deze plaats, midden in de zogenaamde 'Tropical Conversion Zone' met 35 graden celcius, dobberden wij al twee weken zonder wind met een lege benzine-tank doelloos rond.

Onderhand vresend als een 17e eeuwse Indië-vaarder aan scheurbuik te overlijden, zag ik aan de horizon een donkere stip. Per radio hebben wij het schip opgeroepen en zo de kapitein verzocht of hij ons in stookolie kon voorzien. Hij toonde zich bereid ons te helpen, maar kon onze notedop gewoonweg niet zien. Na zijn schip gemanoeuvreed te hebben, besloot de kapitein naar ons toe te varen.

Niet wetend wat ons exact te wachten stond, kunt U zich wellicht voorstellen hoe verbaasd en blij ik was toen ik zag dat het een supertanker van Shell betrof. Het schip was op weg met een volle lading olie naar Korea.

Het enorme gevaarte kwam, na ongeveer een uur varen en remmen, op zo'n 100 meter afstand van onze roestige 'badkuip' tot stilstand. Na enkele pogingen lukte het een vat van 200 liter Shell Turbo Oil T68 met een takel op ons voordek te doen landen. Er werd ons nog een vat aangeboden, maar aangezien de boeg wegens het gewicht al bijna onder water verdwenen was, besloten we van dit royale aanbod geen gebruik te maken. Het vat is ons gratis geleverd (neen, ik heb dan ook geen zegeltjes gekregen) en als

dank heeft mijn kapitein twee flessen wijn aan de 'Siratus' gegeven. Nogal gierig, vind ik, daar een heel krat toch meer op zijn plaats was geweest. Hoewel de olie van iets te dikke kwaliteit was, voldeed hij toch prima. Na enkele dagen zuidwaarts motoren bereikten we de South Eastern Tradewinds. Na enige weken onder zeil de Marquesas eilanden. Nogmaals wil ik de kapitein en bemanningsleden van de 'Siratus' bedanken voor de door hun geboden diensten. Zonder deze steun was deze reis zeker vervelender afgelopen. U maakt Uw slogan 'Shell helpt .....' meer dan waar!

Bijgesloten vindt U een kopie van een serie foto's met betrekking tot dit incident.

Michael van Bregt

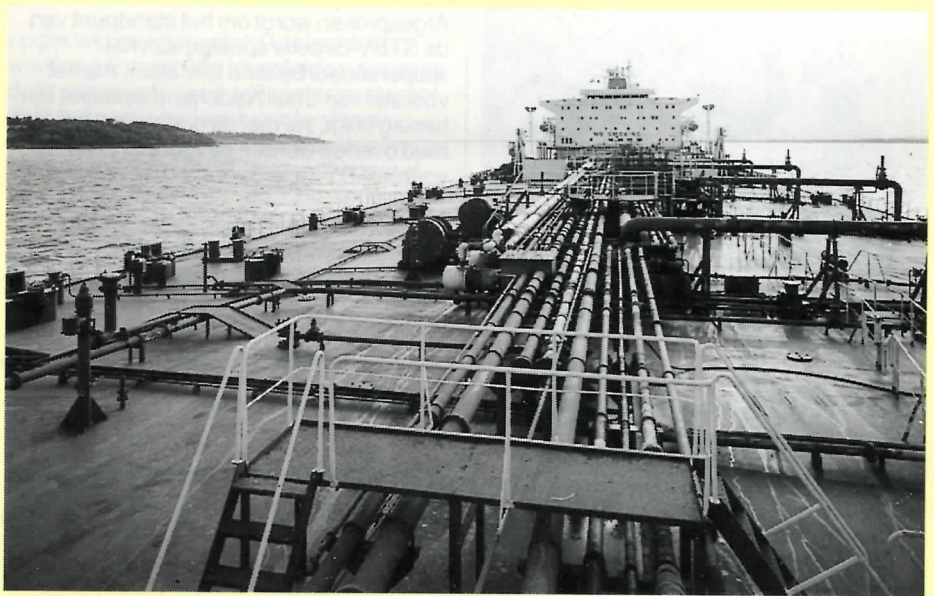


**aanwezig  
tijdens de  
vergadering  
op 2 oktober  
waren:**

**Groep A**  
Bart Broekhuijsen  
Leo Jorissen  
Nico van der Palen  
Chris Sliker  
Dolf Mittelmeijer

**Groep B**  
Hans Orië

**Groep C**  
Estella Juursema  
Hans ten Katen  
Jan van Overbeek



# O VERSLAG

**Bovenstaande leden  
voerden overleg met  
Joop Elias (DF) en  
Tino de Vries (DFP).  
De overleg-  
vergadering werd  
bijgewoond door  
STBV-commissaris  
de heer M.A. Busker.  
Fred de Rijcke (DFP)  
verstrekke een  
toelichting op de  
halfjaarcijfers van  
STBV en  
beantwoorde enkele  
vragen van de Raad.  
Jeanne Dumoulin  
verzorgde de notulen  
van de  
overlegvergadering.**

**Op de agenda voor deze  
vergadersessie stond  
onder meer:**

- Vlootplan
- Training en opleiding
- Personeelssituatie
- Financiële resultaten eerste halfjaar 1992
- Voorbereiding OR-jaarbijeenkomst

De heer Elias opende de overlegvergadering en besteedde aandacht aan de nog steeds neergaande lijn van de dollarkoers. Er is gebudgetteerd voor f 1.77 en de dollarkoers ligt daar nu ver onder. Ook de vrachttarieven werken niet in ons voordeel. Hoewel de hoop gevestigd was op een beter vierde kwartaal, moet vastgesteld worden dat de vrachttarieven slechts een licht herstel hebben getoond.

## **HSEQ**

Door de heer Elias werd met name aandacht gevraagd voor de teleurstellende score 'Total Recordable Cases'. Vier ongevallen vonden plaats in de afgelopen weken. Hierdoor werd de TRC-target met vier overschreden. De target voor LTC's bedroeg één, helaas hebben wij er al zeven moeten noteren. Naar aanleiding van deze verontrustende ontwikkeling, stelde de raad voor om tijdens de eerstvolgende vergadering met de bestuurder van gedachten te wisselen over mogelijke actie ter voorkoming van ongevallen. Veel van de ongevallen betreffen de Indonesische bemanning en de raad vroeg zich af, of juist deze groep mensen wel voldoende ingelicht wordt en voldoende bekend is met het STBV-veiligheidsbeleid.

De raad wees ook met nadruk op het belang van frequenter aan boord plaatsen van een veiligheidsofficier. De heer Elias merkte hierover op dat bijvoorbeeld op de Duitse Shell vloot geen veiligheidsofficieren meevaren, maar dat deze organisatie het toch uitstekend doet op veiligheidsgebied.

Op het moment wordt gezocht naar een geschikte kandidaat voor de opleiding tot

Indonesische veiligheidsofficier. De Indonesische VO zal gelijktijdig met de Nederlandse VO dienst doen aan boord. Verder stelde de raad voor om de frequentie van 'OOG' te verhogen en de uitvoering mogelijk op een meer gestructureerde wijze te laten plaatsvinden.

De bestuurder had met betrekking tot het onderwerp milieu niets dan lof. De laatste 24 maanden hebben zich slechts twee kleine incidenten voorgedaan. Eén hiervan, was een 'flame-out' van de IG-installatie, waarbij een paar liter olie vrijkwam.

In zowel het eerste als het tweede kwartaal hebben zich drie ladingincidenten voorgedaan. In het derde kwartaal slechts één.

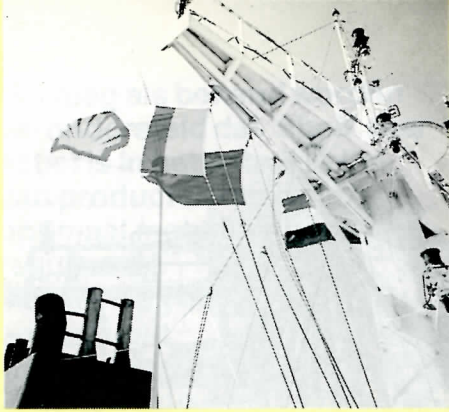
De heer De Vries meldde als Quality Manager dat van de 170 non-conformances er nog 45 uitstaan. Aan het einde van het jaar zullen alle schepen geaudit zijn. De heer Elias sprak zijn waardering uit over dit resultaat. (Op het moment dat U dit leest, zijn er nog eens zeven schepen bijgeschreven op ons certificaat, hetgeen het totaal aantal brengt op negen schepen).

De '6x6'-bijeenkomsten van weleer zijn nieuw leven ingeblazen. De bestuurder meldde dat onder de naam 'Management Discussie Groep' regelmatig een bijeenkomst zal worden gehouden. Ongeveer 15 verschillende scheepsmanagementteam-leden zullen per bijeenkomst de gelegenheid krijgen vragen te stellen en met het management van gedachten te wisselen over verschillende STBV-zaken. Intussen heeft de eerste bijeenkomst plaatsgevonden in Bunnik, welke in positieve zin beoordeeld is door de aanwezigen.

## **Vlootplan**

Naar aanleiding van vragen uit onder andere de ondernemingsraad, is door de heer Elias benadrukt, dat het in augustus 1991 vastgestelde vlootplan voor STBV nog steeds van toepassing is. Gerefereerd





wordt aan de brief aan het vloot- en walpersoneel van 29 augustus 1991. Volgens hem mogen hier geen misverstanden over bestaan. Met name werd door de bestuurder ook gewezen op de studies door de Taskforce. De Taskforce houdt zich bezig met een onderzoek, dat tot doel heeft om meer kostenbesparend te kunnen opereren. De bevindingen van dit team kunnen tegen het eind van dit jaar worden verwacht. Met nadruk stelde de bestuurder dat de mogelijke conclusies van deze studie geen reden mogen zijn tot ongerustheid. In het vierde kwartaal 1993 zullen de 'Erinna' en de 'Etrema' worden afgestoten. Joop Elias verklaarde dat vooralsnog geen beslissing is genomen over de toekenning van de zogenaamde 'H'-klasse schepen aan STBV.

## Personeel

Inmiddels zijn sedert 1 januari 35 officieren in dienst getreden bij STBV. Ook hebben 36 stagiaires een plaats gevonden aan boord van onze schepen, aldus Tino de Vries. Daarnaast hebben veertien officieren de dienst van onze Maatschappij verlaten. Op de vloot zijn op dit moment twee uitzendkrachten geplaatst. Het streven om iedereen op tijd af te lossen, verloopt naar tevredenheid. In de rang MO1 en eerste stuurlieden constateren we echter nog overschrijdingen van de normale contractduur, aldus De Vries.

De raad stelt voor ten aanzien van de meevoarfaciliteiten voor partners over te gaan tot een reglementering. Hierdoor krijgt de regeling een officiële status. Toegezegd wordt om deze regeling voor het einde van het jaar op te nemen in het scheepsreglement.

Ten aanzien van de Indonesische officieren wordt gemeld dat veel aandacht wordt besteed aan verbeterde arbeidsvoorwaarden. De Vries zal binnenkort een bezoek aan Indonesië brengen. Daarnaast zal de wijze van recrutering in Indonesië worden besproken. Hoewel er in de toekomst mogelijk minder beroep zal worden gedaan op Indonesische officieren, zal er toch moeten worden gezorgd voor een zekere continuïteit van goed opgeleide Indonesische officieren, aldus De Vries. Naar aanleiding van vragen van de raad over het ADV-beleid, deelde heer De Vries mee dat de Maatschappij niet staat te trappelen om het voorgestelde beleid van Shell Nederland zonder meer te volgen. Met name de kostenverhogende elementen kunnen wij ons niet veroorloven, aldus De Vries.

Afgesproken wordt om het standpunt van de STBV-directie spoedig aan het walpersoneel bekend te maken. Als het voorstel van Shell Nederland definitief zijn beslag krijgt, zal met de ondernemingsraad overleg worden gevoerd over het te voeren ADV-beleid voor STBV.

Tussen de raad en management werd overeengekomen om tijdens de OR-jaarbijeenkomst het gevoerde bonus-beleid voor scheepspersoneel aan de orde te stellen. Dit in het licht van het feit dat het bonus- en meritbeleid voor het walpersoneel ook jaarlijks door de raad kritisch wordt geëvalueerd.

## Training en opleiding

Onder dit agendapunt gaf John Kuik een toelichting op de interim-resultaten van het onderzoek dat gehouden is onder het vlootpersoneel. Het onderzoek heeft betrekking op het gevoerde trainings- en opleidingsbeleid van STBV.

De heer Kuik constateerde dat de response van hoofdwerktuigkundigen en tweede werktuigkundigen teleurstellend was. In het algemeen kan worden gesteld dat zeventig procent van de ondervraagden positief reageren op het gevoerde STBV trainings- en opleidingsbeleid. De bedoeling is dat de heer Kuik eind november gereed is met het definitieve resultaat van de enquête en ook tot aanbevelingen komt. Hij constateerde al wel, dat er duidelijk een behoefte is aan meer bekendheid over de diverse cursussen en ook de data wanneer deze cursussen worden gehouden. De heer De Vries meldde dat 38 personen een cursus 'Open Leren' hebben gevolgd en 16 diploma's zijn uitgereikt. 6,5 procent van de totale personeelskosten wordt besteed aan training en opleiding. Dit percentage zal de komende jaren lager worden, aangezien wij te maken hebben gehad met een soort 'inhaalrace'. In 1993 zullen 1300 mandagen aan vaktechnische opleidingen worden besteed en 450 mandagen aan niet-technische training.

## Financiële resultaten eerste helft 1992

De heer de Rijcke beantwoordde vragen van de ondernemingsraad naar aanleiding van de gepubliceerde resultaten van STBV in het eerste halfjaar.

De dokkingen vormden de belangrijkste kostenpost. Deze kosten bedroegen f 13 miljoen meer dan in de planning werd verwacht. Oorzaken hiervan vormden de onbekendheden die tijdens het dokken pas

aan het licht kwamen. Bij demontage van werktuigen bleek vaak dat meerdere onderdelen vervangen moesten worden. Daarnaast werden budgetoverschrijdingen geconstateerd op lubs, spares en reisreparaties; tezamen f 4,5 miljoen gulden.

Ook de verzekeringspremies stegen aanzienlijk in vergelijking met de eerste helft 1991. Al met al werkte dit niet in ons voordeel en werd een negatief operationeel resultaat bereikt van f 8,2 miljoen. Met de verkoop van de 'Caurica', de rente en de WIR/IPZ bedroeg het netto inkomen f 9,3 miljoen positief.

De Rijcke gaf ook een verwachting voor 1992 en voorspelde een operationeel resultaat van f 13 miljoen negatief. Deze verwachting kan nog enigszins gunstiger uitvallen, als er nog een verrekking plaatsvindt met SIM met betrekking tot de dokkosten van de twee 'E'-klasse schepen.

Voor de komende drie jaar worden de steunmaatregelen door de overheid aan de Nederlandse reders gegarandeerd. Totaal wordt 150 miljoen beschikbaar gesteld en STBV zal daar voor een deel gebruik van kunnen maken. Tevens zullen de afschrijvingen van schepen lager worden, hetgeen een gunstige invloed op het bedrijfsresultaat zal hebben, aldus De Rijcke. Joop Elias merkte daarna nog op, dat de resultaten sterk beïnvloed worden door de dollarkoers en vrachtmarktprijzen. Helaas hebben wij die zelf niet in de hand, we zullen ons vooral moeten richten op kostenbesparingen. De heer Busker voegde hieraan toe dat de algemene toekomstverwachtingen somber zijn. In Europa, en met name in de oostbloklanden werkt men ver onder de kostprijs. Deze ontwikkelingen zijn zeer zorgwekkend, aldus de commissaris.

## Jaarbijeenkomst OR

Drie dagen in november zal de totale ondernemingsraad bijeen zijn. Deze zogenaamde retraïte zal grotendeels in het teken staan van het OR-beleidsplan voor 1993. Getoetst aan het beleidsplan van STBV, zal de raad een bijdrage leveren aan verschillende doelstellingen. Onder deze doelstellingen wordt ondermeer verstaan het realiseren van aanvaardbare kostenniveaus, het verbeteren van kwaliteit, het verhogen van standaards met betrekking tot veiligheid, gezondheid en milieu, maar zeker niet in het minst, het behartigen van de belangen van onze werknemers. Het Management zal tijdens de bijeenkomst met de Raad van gedachten wisselen over mogelijke actieplannen voor 1993.

### OR-allerlei

- Voor de komende periode zijn Nico van der Palen en Hans ten Katen gekozen als waarnemend voorzitter en waarnemend secretaris. Bart Broekhuijsen zal worden toegevoegd aan het CDA.
- De retraïte vond 16, 17 en 18 november plaats te Barchem.
- Dit verslag is geschreven door Bart Broekhuijsen en Dolf Mittelmeijer.



Sinds vertrek van Kharg Island op weg naar Whangarei was er al bij sommige opvarenden een lichte nervositeit te constateren; zouden ze gedoopt worden door Neptunus bij passage van de evenaar of niet. Andere mogelijke 'slachtoffers'

opgesteld met hangslot. De slachtoffers werden één voor één ingesloten waarna zij door middel van twee pollepels doopwater over het hoofd gedoopt werden (waar shampoo, waspoeder, koffiedik, theezakjes, sla-olie en aardappelmeel al niet goed voor zijn) en voorzien werden van hun zeenaam. Na bevrijd te zijn uit de schandpaal mochten ze plaatsnemen op een bankje voor de voeten van Neptunus,

# neptunus bezoekt 'sericata'

probeerden in het geheel niet over het onderwerp te praten in de hoop waarschijnlijk dat Neptunus hun ongemoeid zou laten.

Maandagochtend 28 september 1992 ontving de gezagvoerder echter een telex van 'His Highness King Neptune' dat deze voornemens was om 's middags om ongeveer drie uur aan boord te komen, daar de 'Sericata' om een uur of vier de linie zou passeren. De gezagvoerder heeft een telex teruggestuurd met de mededeling dat Neptunus met gevolg welkom zou zijn en ter bevestiging de namen van vijf opvarenden welke niet in het bezit waren van een certificaat: Mariëk Tjoelker (stagiaire), Patty Govers (echtgenote 2e werktuigkundige), Ellen Tryselaar (echtgenote scheepstechnicus), Stefan van de Brink (MO4) en Ian Williams (radio officier).

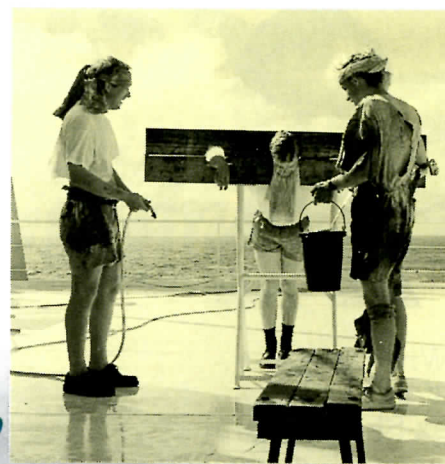
**D**at Neptunus ook over moderne apparatuur beschikt bleek wel om drie uur toen de 'Sericata' per VHF opgeroepen werd met de mededeling dat Neptunus nog zo'n honderd meter onder het schip zat en met een minuut of vijftien aan boord zou stappen. Om kwart over drie werd Neptunus met vrouw Amalia en helpers 'Moby Dick' en 'Black Molly' door de ontvangstcommissie van de bak naar BB brugvleugel gebracht. Gezagvoerder Van Leeuwen hield hier een welkomstwoordje en nodigde Neptunus uit om de vijf voornoemde personen te dopen. Nadat ook de radio officier aanwezig was (hij hield zich aanvankelijk verborgen in de radiohut met als excuus dat er een veiligheidsbericht doorkwam) kon de plichtigheid beginnen. Neptunus hield eerst een toespraakje en ook hij was duidelijk beïnvloed door het 'quality virus'. Op een gammele troon na, was hij zeer te spreken over de 'Sericata' en haar opvarenden.

Hierna kon de doopplechtigheid beginnen. Er was inmiddels een echte schandpaal

die dan een klein rijmpje over de betreffende persoon voorlas. Duidelijk was dat Neptunus nauwe banden onderhoudt met St. Nicolaas, wat hijzelf beaamde.

**D**e slachtoffers dachten dat het hier wel mee gebeurd zou zijn, maar niets was minder waar. Het traditie getrouwe scheren moest ook nog plaats vinden. Daar er zich drie dames onder de dopelingen bevonden, had Neptunus besloten voor deze keer de kinnen van de heren te scheren en de benen van de dames! Helpers Moby Dick en Black Molly bleken zeer behendig te zijn met het halve meter lange scheermes en het op pannekoekbeslag lijkende scheermiddel. Vervolgens werd de dopelingen een borrel aangeboden door Neptunus om het eventuele leed wat te verzachten. Onbegrijpelijk vond hij het dat de met zeewater aangelengde staminade met peper niet alom gewaardeerd werd.

Nu werd het tijd voor het bewijzen van de kunsten van de dopelingen. Het uitbeelden van een opbouwende donderwolk, een opstijgend en neerstortend vliegtuig, een Thais dansende pinguin, een bronstig rondspringende kikker en het op schoot van Neptunus zingen van 'Ketelbinkie' werd zeer gewaardeerd. Voor de laatste test welke de dopelingen moesten afleggen vertrok het gehele gezelschap richting zwembad. Hier moesten zij één minuut een zeehond in het water imiteren,



inclusief het blaffen. Onderwijl nog happen naar een blik sardientjes aan een hengel en het vangen van toegeworpen sardientjes. Alle vijf legden de proeven af naar goedkeuring van Neptunus. Toen dit bekend was, bleek alle schroom op eens verdwenen en werden Neptunus, Amalia, Moby Dick en Black Molly door vele handen in het water gegooid. Na dit traditionele besluit, vertrok Neptunus met gevolg weer naar de diepte van de zee om zich op nieuwe doopplechtigheden te beraden.

**D**e certificaten werden 's avonds door de gezagvoerder namens Neptunus na de rijstafel uitgereikt. Toen kwamen ook de verhalen los van hoe zenuwachtig sommige potentiële dopelingen geweest waren in de dagen voor het passeren van de evenaar. Dat echtgenoten niet altijd een steun zijn in die periode, bleek wel uit het feit dat een echtgenote van haar man alleen maar te horen kreeg dat Neptunus net als Sinterklaas niet echt bestaat. Voor de rest liet hij niets los.

'Cumulus', 'Dolfijn', 'Pinguin', 'Kikker' en 'Sea Eagle' hoeven in ieder geval nooit meer zenuwachtig te worden bij het passeren van de evenaar, ze waren zonder uitzondering waardige 'slachtoffers'.





**Wim Dufourné**  
35 jaar  
ex-Shell Nederland

*'Als aflosser van Rob van Kranen, Hoofd Vlootpersoneel, wil ik mij graag aan U presenteren. Mijn naam is Wim Dufourné en ik ben 35 jaar oud, getrouwd en heb twee kinderen. Aangezien ik begrepen heb dat in dit blad de hobby's niet vergeten mogen worden kan ik U nog melden dat ik in mijn vrije tijd graag lees en*

*Ofschoon ik, in tegenstelling tot mijn voorganger, niet over maritieme ervaring beschik, hoop ik toch een zinvolle bijdrage te kunnen leveren aan de bedrijfsvoering van Shell Tankers. Gezien de aard van het bedrijf en mijn specifieke verantwoordelijkheden besef ik maar al te zeer dat het niet eenvoudig zal zijn persoonlijke contacten met een ieder van U te onderhouden. Ik zal er mijnerzijds echter naar streven U zoveel als mogelijk persoonlijk te ontmoeten. Om een zinvolle bijdrage aan het welzijn van Shell Tankers en haar personeel te kunnen leveren is mijns inziens wederzijds begrip en respect voor elkaar een absolute voorwaarde. Begrip en respect kunnen pas tot bloei komen als er met elkaar gecommuniceerd wordt. Vandaar dat ik een goede communicatie met U allen als mijn belangrijkste doelstelling zie. Ik hoop dan ook dat U een open gesprek met mij aan wilt gaan daar waar de mogelijkheden zich voor doen.'*

**Wim Dufourné**  
MO4  
DFP/1



**Henk de Bruin**  
23 jaar  
ex-Terschelling

*'Na het behalen van mijn MAVO en HAVO-diploma aan het Ni Noordcollege te Leek, ben ik naar Terschelling getogen om de opleiding voor maritiem officier te volgen aan de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz'. Mijn stageperiode heb ik bij Shell Tankers aan boord van de 'Etrema' doorgebracht. Door de plezierige ervaringen die ik heb opgedaan tijdens mijn stage besloot ik te solliciteren bij STBV. Mijn hobby's zijn onder andere knutselen en voetbal. Aan dat laatste zal ik jammergenoeg in de toekomst niet zoveel tijd meer aan kunnen besteden.'*

**H. de Bruin**  
MO4  
ms 'Entalina'

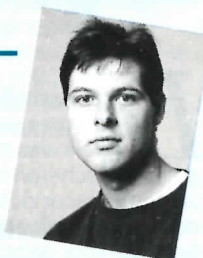
# nieuwe gezichten

*naar muziek luister en mijn conditie op peil probeer te houden met joggen, tennis, squash en fitness-training.*

*Na het afronden van mijn rechtenstudie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam heb ik als juridisch adviseur mijn dienstplicht vervuld bij de Koninklijke Luchtmacht. Eind 1982 ben ik bij Shell in dienst getreden. Mijn eerste plaatsing was het Koninklijke Shell Exploratie en Productie Laboratorium in Rijswijk waar ik een aantal maanden als Personeels-traineé heb gewerkt. Vanaf medio 1983 heb ik tweeënhal jaar op het Centraal Kantoor in den Haag doorgebracht, waar ik mede verantwoordelijk was voor de loopbaanplanning van (internationale) Exploratie-staf. Deze periode werd gevolgd door een plaatsing op het Koninklijke Shell Laboratorium Amsterdam, waar ik als Functionele Personeels Adviseur was toegevoegd aan de Engineering Divisie.*

*In het midden van 1987 werd ik overgeplaatst naar Brunei. Na eerst een jaar als Planning Adviseur te hebben gewerkt, werd ik verantwoordelijk voor recruitering, manpower services, studenten aangelegenheden en data-administratie. Daarnaast ben ik honorair vice-consul van Nederland in Brunei geweest. In augustus 1991 ben ik teruggekeerd naar Nederland waar ik te werk werd gesteld als Informatie Analist bij de Computing en Informatie afdeling van Shell Nederland personeel en Sociale Zaken in Rotterdam. Tijdens deze periode heb ik meegewerkt aan de totstandkoming van het Informatieplan voor de Personeelsfunctie van Shell in Nederland. Vanaf 1 november jl. werk ik dus bij Shell Tankers.*

## bij stbv



**Erik van Dijk**  
23 jaar  
ex-Amsterdam

*'Even voorstellen: ik ben Lambertus Hendrik van Dijk en ze noemen me Erik. Ik heb op vierjarige leeftijd besloten om kapitein te worden. Op de MAVO bedacht ik me echter en besloot om de werktuigkundige richting op te gaan. Na de MAVO heb ik dan ook de middelbare school voor scheepswerktuigkundigen te Zwolle gevolgd. Deze school heb ik zonder veel moeite doorlopen en ik besloot daarom om naar de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam te gaan. Ik heb mijn stage bij STBV gevaren. Dat deze stage me goed bevallen is bewijst het feit dat ik hier gesolliciteerd heb. Ik ben al jaren lid van scouting en dat bevat me nog steeds prima. Mijn verdere hobby's kun je samenvatten in het woord watersport, met de nadruk op zeilen.'*

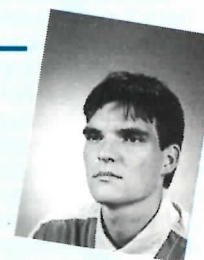
**L.H. van Dijk**  
MO4  
ms 'Entalina'



**Erik Nieuwmeyer**  
25 jaar  
ex-Terschelling

*'Na de middelbare school besloot ik naar de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' op Terschelling te gaan. Mijn stageperiode heb ik met veel plezier aan boord van het ms 'Sponsalis' gevaren. Naar aanleiding van deze stage besloot ik om beide richtingen op het hoogste niveau te doen omdat de maritiem officier-structuur mij uitstekend beviel. Mijn vrije tijd breng ik het liefst door met mijn vriendin, mijn motor of een goed boek cq. goede film.'*

**H.T.M. Nieuwmeyer**  
MO4  
ms 'Sponsalis'



**Peter Bos**  
21 jaar  
ex-Delfzijl

*'Na het behalen van mijn Mavo-diploma ben ik naar de zeevaartschool 'Abel Tasman' in Delfzijl gegaan waar ik de opleiding voor maritiem officier (MBO-niveau) heb gevolgd. Mijn stage heb ik gevaren op de 'Erodona'. In mijn vrije tijd zeil en fiets ik graag. Ik hoop een leuke tijd te hebben bij Shell Tankers.'*

**P.H. Bos**  
MO4  
ms 'Shelltrans'



# OMBOUW CARDISSA

## voorbereiding in ver gevorderd stadium

Vanaf maart is een speciaal projectteam belast met de voorbereiding van de ombouw van de 'Cardissa' tot een Dynamic Positioned (DP) Shuttle Tanker. Hiervoor werd in samenwerking met IHC Gusto Engineering te Schiedam, een volledige ombouw specificatie met bijbehorende tekeningen gemaakt van de toekomstige scheepsinstallatie. De uitrusting die nodig is voor DP en andere operationele zaken zijn voornamelijk gebaseerd op contractuele eisen van de NAM.

Inmiddels is aan de hand van deze specificatie Wilton Fijenoord als uitvoerende werf aangewezen en zijn de hoofdcomponenten besteld. Half februari 1993 wordt de 'Cardissa' aan de werf te Schiedam verwacht, waarna een ombouwperiode van drie maanden is gepland. Hierin valt tevens het 'special survey' en de normale dokking. Het is de bedoeling dat van het overdekte dok van Wilton Fijenoord gebruik wordt gemaakt.

### dynamic positioning

Het belangrijkste gegeven in de opzet van het laden aan de NAM F3-FB OLT (Off Loading Tower) is het feit dat de 'Cardissa' zonder een mering in staat moet zijn om, gekoppeld aan een laadslang, binnen een vastgestelde werkcirkel van maximaal 20 meter diameter te blijven. Hiervoor is het nodig dat het schip wordt uitgerust met een Dynamic Positioning Systeem met de daarbij horende uitrusting (zie figuur 1).

De positie van de werkcirkel wordt bepaald door de heersende weers- en



De ondertekening van het contract in het kantoor van Wilton. V.l.n.r. de heren Schuurman en Stapel van Wilton Fijenoord, de heren Elias en Molenaar van STBV.

stroominvloeden. In balans met deze krachten zal de 'Cardissa' rond de OLT kunnen draaien (weathervaning), waarbij de gemiddelde koers op het draaipunt van de OLT is gericht. De torenarm, radiografisch aangestuurd (telemetrie) vanaf het schip, wordt in de richting van het schip meege draaid.

Om het DP-systeem te kunnen bedienen zijn reeds diverse basis-cursussen gegeven in Lowestoft. Het ligt in de bedoeling om diegenen die als eerste groep DP-operators gaan werken een reis op een DP-shuttle tanker van een andere maatschappij te laten maken. Ook wordt nog gedacht aan een eventuele praktijkgerichte simulatiecursus, die dan geënt is op de werkomstandigheden van de 'Cardissa'.



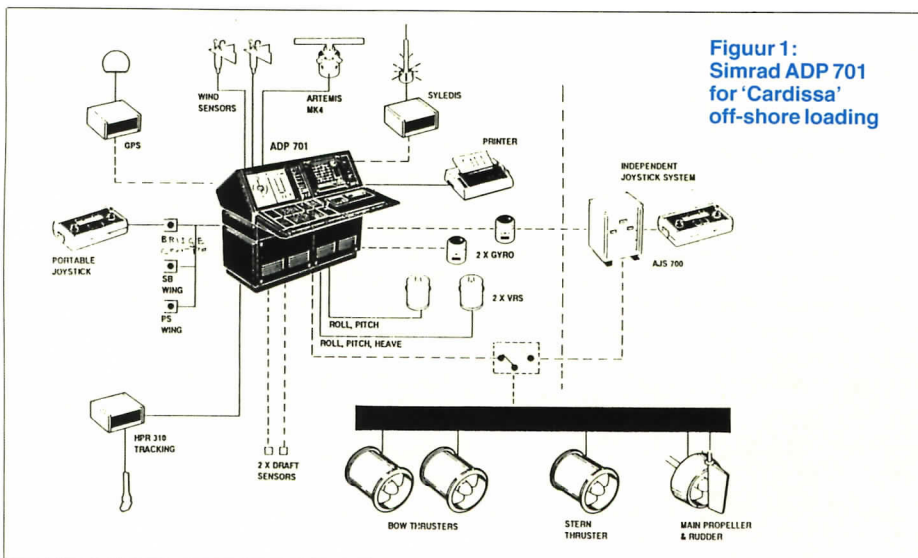
Oil evacuation by Shuttle Tanker to ports between Duinkerken & Hamburg

De werkomstandigheden ten aanzien van het DP op het NAM F3-veld bestaan niet alleen uit het 'op station' blijven. Heel belangrijk is ook het aankomen, waarbij het schip zonder hulp een verankerde draad via een boeienlijn moet oppakken om de slang te kunnen aankoppelen. Hierbij mag er geen grote kracht op de slang en dus op de OLT uitgeoefend worden.

Bij vertrek geldt hetzelfde in omgekeerde richting. Om dit uit te kunnen voeren is het DP-systeem onontbeerlijk. De beweging van het schip wordt in deze fase nauwkeurig en stap voor stap door de computer gecontroleerd en beheerst.

### boeghuis

De centrale DP-computer wordt opgesteld in een apart, nieuw te bouwen boeghuis op de bak, van waaruit de DP-operator zal gaan werken. Vanuit dit boeghuis moet volledig kunnen worden gemanoeuvreerd. Ook moet vanuit dit boeghuis de bowloading gecontroleerd worden, de communicatie gevoerd worden en bepaalde hulpsystemen bediend worden.



Figuur 1: Simrad ADP 701 for 'Cardissa' off-shore loading



Daarom wordt naast de hoofdcomputer onder andere geïnstalleerd:

- Een 'reference system control console'; Hierin worden twee systemen in ondergebracht, namelijk 1) Artemis, het op radar gebaseerde referentiesysteem en 2) HPR (Hydro Acoustic Reference), een op onderwater signalen gebaseerd systeem. Deze systemen zorgen voor een zeer nauwkeurige afstandsbepaling ten opzichte van de referentie-bakens. Het Artemis baken zit in het einde van de OLT laadarm. De diverse HPR antwoordbakens zijn rond de voet van de OLT op de zeebodem opgesteld. Verder is er de mogelijkheid om later andere referentie systemen aan te sluiten, bijvoorbeeld een Global Positioning Systeem (GPS). Voor de nauwkeurigheid is een differential GPS nodig, wat voor de 'Cardissa' nog niet exact genoeg is om te gebruiken op het F3-station.
- Onafhankelijk joystick control console (IJS); Dit is een met de hand bediend DP systeem en dient voor opvang en besturing, indien de DP-hoofdmotor uitvalt.
- Bediening van de hoofdmotor; Dit is vrijwel gelijk aan de huidige brugopstelling.
- Bediening van de boegschroeven en hekschroef; Eenzelfde inrichting, bijvoorbeeld voor het manoeuvreren in de haven, komt ook op de brug.
- De telemetrie met onder andere de besturing van de draaitop en arm van de OLT, de informatie van de stand (azimuth) van de OLT arm, (nood)stop signalen voor verladingspompen en afsluiters in de vaste installatie en een communicatiekanaal met de controlekamer in het accommodatieplatform.
- ZEn VHF, telefoons en andere communicatie apparatuur.
- Een kleine radar, voor onder andere de aanloop procedure.

## nieuw te plaatsen componenten

Tijdens de ombouw zullen er twee boegschroeven worden geplaatst en een hekschroef (Tunnel Thrusters). Deze schroefunits worden geleverd door Lips en het worden schroeven met een vast toerental en verstelbare bladen. De spoed verstelling zal worden gerealiseerd door middel van hydrauliek. Deze units en hun bediening worden ook door Lips geleverd.

De twee boegschroeven, welke een diameter hebben van 2,4 meter, worden elk gedreven door een watergekoelde electromotor van 1350 KW. Deze electromotoren worden geleverd door ABB. Tijdens DP zullen beide schroeven draaien, zij het op half vermogen. Dat betekent dat bij uitvallen van een unit, één schroef het volle vermogen moet kunnen leveren. De hekschroef heeft een diameter van 2,1 meter en wordt gedreven door een electromotor van 750 KW. De tunnel van

deze hekschroef loopt onder de tussenas door.

## diesel generator sets

Voor het benodigde vermogen worden drie nieuwe diesel generator sets geplaatst met elk een vermogen van 1510 KW bij 1800 toeren. Het betreft Caterpillar, 16 cilinder in V-stand, 4-takt dieselmotoren van het type 3516 DI-DA.

De generator (SR-4) van 1800 kVa is direct aan de diesel motor gekoppeld en derhalve enkel gelagerd. Geleverde spanning wordt 660 V. Voor de verdeling van het elektrisch vermogen naar de diverse thruster motoren en hulpsystemen wordt een nieuw schakelbord geplaatst. Deze sets, schakelbord en aanverwante hulpsystemen zullen worden geplaatst in nieuw te construeren ruimtes rond de huidige machinekamer opbouw en één dek boven het poopdeck.

## bowloading installatie

Op de boeg van de 'Cardissa' worden veranderingen aangebracht om over de boeg te kunnen laden. Het belangrijkste onderdeel is de bowcoupler, waaraan de laadslang wordt gekoppeld. Deze koppeling wordt hydraulisch bediend en is van het zogenaamde dry-break type, wat inhoudt dat bij koppelen en ontkoppelen er geen olieverlies kan plaatsvinden. Tevens komt er een nieuwe winch voor het ophalen van de slang. Al deze componenten, inclusief de hydrauliek installatie hiervoor, zijn besteld bij Pusnes.

Tevens worden er nog enkele andere nieuwe systemen geïnstalleerd, vanwege de operationele omstandigheden, de eisen gesteld door de NAM en verdere overwegingen ten aanzien van veiligheid en kwaliteit.

## inert gassysteem

De nieuwe inert gas (IG) generator, van een horizontaal type, wordt geleverd door Smit Ovens (diesel gestookt). Deze installatie wordt aangesloten op het bestaande schakelbord. De ruimte hiervoor is gecreëerd boven de nieuwe generatorruimte. Behalve voor de veiligheid is dit ook een verbetering ten aanzien van het vervoer en de uitlossing van de lading. De lading gascondensaat is namelijk erg licht en vluchtig. Door de druk van het IG zal er dus geen uitdamping plaatsvinden en blijft er minder over in de tanken na het drainen.

## crude oil washing installatie

Omdat het schip onder IG gaat varen is een vaste tankwasinstallatie nodig. Bij ter perse gaan van dit artikel is de keuze van het type nog niet bepaald. Gezien de lading gascondensaat is de uitvoering van COW voor de uitlossing niet relevant.

## automatisch tankmeting systeem

Om het ladingsproces te kunnen controleren is een continue en goede uitlezing van de ullages van de tanken

## 'Cardissa' conversie door Wilton Fijenoord

Op 18 september 1992 was het zover. Na een uitgebreide tenderperiode was de keus voor de 'Cardissa' op Wilton Fijenoord gevallen.

Voordat deze beslissing werd genomen is er veel werk verzet door de technische mensen van het projectteam. Dit zijn Jarig Molenaar (projectleider), Jan Verheul en Frans Bakker. Voor financiële en contractuele zaken was op ad-hoc basis ook Haaije van der Brug betrokken in de tender en evaluatie fase.

Voordat de tender werd bestemd naar een tiental werven in West-Europa, was er in samenspraak met IHC Gusto Engineering een technische specificatie opgesteld waaraan de 'Cardissa' moet voldoen onder het NAM-contract. Uiteindelijk hebben zes werven een aanbieding gedaan. Van deze aanbiedingen waren er een aantal ongeveer gelijkwaardig. Het projectteam heeft de aanbiedingen vergeleken en op volledigheid gecontroleerd. Uiteindelijk bleek dat Wilton Fijenoord de beste aanbieding had gedaan.

Inmiddels zijn de voorbereidingen voor de conversie in volle gang. De 'Cardissa' wordt rond 15 februari in Rotterdam verwacht. Het is daarmee na de 'Sidelia', 'Spectrum' en 'Shelltrans' het vierde schip dat in de periode van ruim een jaar bij Wilton zal worden gedokt.

noodzakelijk. In de ladingtanken (onder IG condities) wordt een SAAB tankradarsysteem geïnstalleerd met uitlezingen in de controlekamer. De ballasttanken krijgen pneumatische uitlezing.

## ladingtankafsluiters

Om het beladen uit te kunnen voeren vanuit de controlekamer zullen hydraulische tank- en leidingafsluiters geplaatst worden. De details van de leveranties zijn nog niet bekend.

Al deze bovengenoemde veranderingen hebben hun invloed op de gewichtsverdeling en stabiliteit. Tevens is het nodig om voldoende diepgang te hebben om de voor gelegen thrusters in ballast onder water te houden. Om deze condities te waarborgen is het nodig dat er vaste ballast wordt aangebracht onderin de vaste ballasttanken wings 4 en dat het huidige voorruim als waterballasttank wordt ingericht.

Het projectteam is momenteel bezig, in nauwe samenwerking met Wilton Fijenoord, om de verdere details en definitieve ombouwtekeningen en schema's uit te werken, zodat de werf voorafabrikage op kan starten.

## Het F3-projectteam





# KERSTPUZZEL 1992

**Puzzelfanaten opgelet! Ook dit jaar kunt U Uw geluk beproeven en kans maken op een geldprijs! Een goede traditie wordt voortgezet, want uit de reacties die wij ontvingen blijkt dat de meesten onder U de Kerstpuzzel op prijs stellen. Wij hebben er deze keer wederom wat vragen over Shell Tankers in laten verwerken. Niet te moeilijk, maar ook niet gemakkelijk. Voor wie nog nooit gepuzzeld heeft, waag eens een poging, wie weet krijgt de puzzelkoorts ook U te pakken. En denk dan niet dat het toch niet lukt, want ook doorgewinterde puzzelaars maken fouten. Vorig jaar kregen we een record aantal inzendingen op ons bureau, misschien wordt dit jaar het record gebroken.**

## Wie kunnen er meedoen?

**Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is en was bij Shell Tankers BV. Ook echtgenotes kunnen hieraan deelnemen. Uitgesloten van deelneming zijn de redactieleden van Schip & Ka. Per persoon kan slechts één oplossing opgestuurd worden.**

## Prijzen

**Voor de goede oplossingen worden drie geldprijzen beschikbaar gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede prijs van vijftig en een derde prijs van vijftwintig gulden. De trekking zal plaatsvinden op 2 maart 1993, in aanwezigheid van een OR-lid.**

## Vóór 2 maart 1993

**Stuur Uw oplossing aan de redactie van Schip & Ka, met in de linkerbovenhoek van de envelop de vermelding 'Kerstpuzzel 1992'. Publicatie van de oplossing en de bekendmaking van de namen van de winnaars of winnaressen volgt in het aprilnummer van Schip & Ka.**

## Wij wensen U veel succes en puzzelplezier!

**Bij juiste invulling geven de letters in onderstaande vakjes een toepasselijke zin voor deze puzzel:**

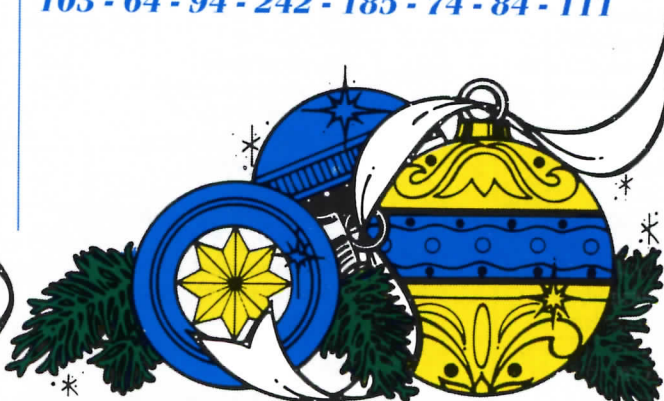
22 - 208 - 173 - 254 - 80 - 25 - 77 - 92 -

4 - 98 - 199 - 89 - 81 - 167 - 23 - 135 -

254 - 78 - 108 - 24 - 7 - 110 - 196 - 114 -

2 - 168 - 91 - 87 - 5 - 169 - 101 - 7 - 83 -

103 - 64 - 94 - 242 - 185 - 74 - 84 - 111





**HORIZONTAAL:**

1. tot en met 20.: aantal  
huidige STBV-schepen  
+ eerste motorschip  
'Koninklijke/Shell' + naam  
oud-directeur STBV
21. hijswerktuig
22. buts
23. groet
25. hetzij zo
26. prijzig
27. uitroep van afkeer
29. thans
31. daar
32. cowboyfeest
34. natuurkundige term
36. ter plaatse
37. met name
38. Europeaan
40. omstandigheid
43. loggia
45. boom
48. hoofddekseel
49. dito
51. stermsel
52. luthof
53. uitdrukking
55. grondsoort
56. vreemde munt
57. zuidvrucht
59. zeegod
62. vogel
64. bespotten
65. zuster
66. vissersgerei
68. uitgestrekt
69. hoofd
71. klap
72. bijwoord
73. pond
74. godin
75. voorzetsel
77. rivier in Italië
78. boom
80. reeds
81. verdroogd
82. naam van Puas
83. aartsbisschop
84. boom
86. plaats bij Epe
88. roeivereniging
90. plaats in Brabant
92. titel
93. hard
94. soort woonruimte
97. voorzetsel
99. oplettend
100. Japans bordspel
101. lidwoord
102. boei
104. staaf
107. Afrikaan
109. Bijbelse figuur
110. plaats
112. bewerkte huid
115. Romeins keizer
116. waterkering
117. klos
118. kooplust
120. netto
121. boom
122. Bijbeldeel
123. wereldtaal
124. verhoogde toon
125. namelijk
127. samarium
128. baken
130. ex tempore
131. tangens

132. vette vloeistof
134. vis
135. vulkaantrechter
137. verbond
138. Amsterdams peil
140. ego
142. moeilijkheid
144. verlaagde toon
146. overdreven
147. houding
148. ivoor
150. gewicht
151. soort onderwjs
152. mal
154. muziekstuk
156. serie
158. gesloten
159. inval
161. soort woning
162. geweven band
163. eerlijk
164. man van adel
166. maand
167. keur
168. landbouwwerktuig
169. Bijbeldeel
171. broeikas
173. opbergmiddel
174. lokatie waar STBV  
gevestigd is
184. vochtig
186. rivier in Friesland
188. stang
190. loopvogel
191. plaats in Overijssel
192. loterij
194. ambtshalve
195. lager nautisch onderwijs
196. afstammeling
197. titel
198. Arabische titel
200. tantalium
202. slang
203. sportartikel
204. de dato
205. via
206. weelde
208. boom
209. rivier in Spanje
211. keukengerei
213. doctor
214. uitspansel
216. verbonden
218. veelvraat
220. beddegoed
222. razernij
223. deel van boom
224. letsel
226. afwasbak
227. vogel
229. feestkleding
230. verhoogde toon
231. lichaamsdeel
233. telwoord
235. haargroei
237. schicht
238. voorzetsel
239. uitroep van pijn
240. windstreek
242. hoog bouwwerk
243. bijwoord
244. trekdiër
246. kunstmatige inseminatie
247. voorheen
249. grondsoort
251. vreemde munt
252. zuiver
254. geluid van hond
256. met octrooi
257. algemeenheid

**VERTIKAAL:**

1. ijverig
  2. inhoudsmaat
  3. metaal
  4. slok
  5. titel
  6. nederduits
  7. talrijk
  8. tijdmaat
  9. maanstand
  10. opera
  12. Amerika
  13. noodsein
  14. hoofdstad
  15. Bijbeldeel
  16. en dergelijke
  17. plaats bij Hoogeveen
  18. diploma
  19. Bijbelplaats
  20. bordspel
  23. maatstaf
  24. deel van Engeland
  28. godin
  30. bakplaats
  32. tocht
  33. rivier in Duitsland
  35. maal
  37. vogelprodukt
  39. jongensnaam
  41. oude lengtemaat
  42. Bijbelse naam
  43. snel
  44. oorlogsgod
  46. deel van schip
  47. erbium
  48. Europeaan
  50. wapen
  52. schaaldier
  54. plaats in Italië
  56. zwaar
  58. naam van NIT-schip
  60. snel
  61. vrij
  63. bitter vocht
  64. naam van bekende oud-  
gezagvoerder 'Ondina'
  67. honingdrank
  69. grondsoort
  70. vacht
  72. duinpan
  76. afslagplaats bij golf
  78. enzovoort
  79. met andere woorden
  81. groet
  84. strijdperk
  85. kippeneigenschap
  87. Friese rivier
  89. Georganiseerd Overleg
  90. plaats in Overijssel
  91. sein
  93. aanspraak
  95. ongeluk
  96. afgodisch
  98. anti
  99. kaartenboek
  103. bontsoort
  104. zitting
  105. gedroogd gras
  106. landbouwwerktuig
  108. katholiek
  110. voorzetsel
  111. toespraak
  113. uniek
  114. Duitse munt
  117. stelling
  119. pas
  122. actieve kool
  126. inhoudsmaat
  128. sportartikel
129. meisjesnaam
  132. zwaardwalvis
  133. biersoort
  136. onmin
  138. werk van Verdi
  139. beschermeling
  140. Europees land
  141. grondsoort
  143. gekheid
  145. vod
  147. plaats in Drenthe
  149. maag van koe
  151. rivier in Frankrijk
  153. verbouw
  155. voegwoord
  157. karaat
  158. lekkernij
  160. Bijbelse figuur
  163. Egyptische koning
  165. Drents gerechtshof
  166. geestelijk
  168. telwoord
  170. ogenblik
  172. moedig
  174. strohalm
  175. oudkoning van Perzië
  176. namiddagderwijs
  177. Bijbelse figuur
  178. kledingstuk
  179. roem
  180. voorzetsel
  181. niet even
  182. verwonding
  183. viseter
  185. beroep
  187. inheemse ziekte
  189. houding
  193. bovenste deel
  194. tamelijk
  197. mager
  199. Europeaan
  201. zangstem
  205. teer
  206. langzaam
  207. zwemvogel
  209. Ierland
  210. tijdperk
  212. niet afzonderlijk genoemd
  215. klein plantje
  216. karakter
  217. luizeëi
  218. grondsoort
  219. vreemd
  221. hoofddekseel
  223. tegenover
  225. liefdesgod
  226. telwoord
  228. leraar
  231. prooi
  232. aantal 'Z'-schepen bij  
STBV
  234. zin
  235. kaassoort
  236. onder nul
  239. zoals
  241. watering
  243. telwoord
  245. tennisterm
  247. voorzetsel
  248. persoonlijke  
voornaamwoord
  249. militair
  250. titel
  252. zangnoot
  253. nummer
  254. windrichting
  255. ijzer







# verzending kerst- en nieuwjaarspost



*Zoals alle jaren gebruikelijk verwachten wij ook dit jaar weer een overstelpende hoeveelheid kerst- en nieuwjaarspost voor de opvarenden van onze vloot. Ieder jaar opnieuw moeten wij helaas veel zenders van deze post teleurstellen. Hoewel de richtlijnen voor het verzenden van de privé-post genoegzaam bekend zijn, denken nog steeds veel mensen dat deze richtlijnen voor de kerst- en nieuwjaarspost niet van toepassing zijn.*

Wij persoonlijk zouden best een oogje dicht willen knippen, maar helaas, bij postverzending via een koeriersdienst hebben wij te maken met de door hen gestelde bepalingen en richtlijnen welke noodzakelijk zijn om een ongestoorde postverzending mogelijk te maken. Ook koeriersdiensten hebben zich aan de douanebepalingen van de betreffende landen te houden. De post die wij meegeven aan de aflossers zal ook aan de door ons gestelde voorwaarden moeten voldoen. De aflosser loopt altijd het risico dat de douane de post controleert en

openmaakt. Zouden er dan zaken aanwezig zijn die niet zijn toegestaan dan loopt betrokkene enorme risico's. Hij kan bijvoorbeeld door de douane-autoriteiten worden vastgehouden waardoor hij een eventuele aansluitende vlucht mist en de aflosser het schip niet op tijd bereikt. U begrijpt dat wij dergelijke risico's willen voorkomen. Tevens zijn wij ervan overtuigd dat ook de familie thuis niet wil dat een aflosser door het meenemen van privé-post risico's neemt.

Om alle problemen te voorkomen en een ongestoorde postvoorziening te waarborgen verzoeken wij U nogmaals om ook voor de kerst- en nieuwjaarspost de door Shell Tankers opgestelde richtlijnen te volgen. STBV kan alleen bemiddelen bij het doorzenden van privé-post als aan de volgende voorwaarden is voldaan.

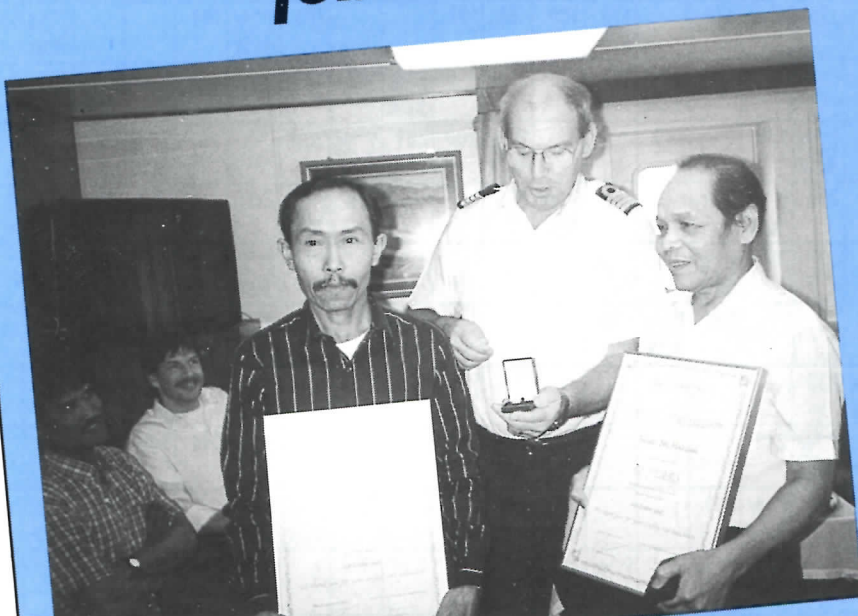
Brieven met eventueel ingesloten foto's niet zwaarder dan 20 gram. Brieven en kaarten duidelijk voorzien van naam en het schip waarop betrokkene dienst doet. Duidelijke vermelding van naam en adres van de afzender. Briefkaarten en kaarten in enveloppen niet zwaarder dan 20 gram. De huidige ludieke kerstkaarten met verlichting, muziekjes, zand, water en alle

andere ondefinieerbare zaken kunnen uit veiligheidsoverwegingen niet worden doorgestuurd. Dit is uiteraard ook van toepassing voor alle andere pakjes die wij in de loop van het jaar voor de zeevarenden voor doorzending ontvangen, zoals bijvoorbeeld truien, boeken, video's en cassettebandjes en nog vele andere zaken. Wij hopen dat U hier begrip voor op kunt brengen en er dan ook rekening mee zult houden bij de verzending van de kerst- en nieuwjaarspost, zodat wij niemand teleur hoeven te stellen.

Indien U toch aan Uw familie, vrienden of bekenden aan boord een pakje zou willen sturen dan zult U dit zelf rechtstreeks naar de scheepsagent in betreffende haven moeten zenden. Uiteraard kunt U voor de juiste adressen van de scheepsagenten altijd contact opnemen met de medewerkers/sters van de postkamer. Wij zijn te allen tijde bereid om de benodigde informatie te verstrekken.

**Met vriendelijke groet,  
De medewerkers/sters van de postkamer**

## jubiläum



Zondag 18 oktober jl. werd aan boord van de 'Sidelia' het feit gevierd dat de Indonesiërs Buhari en Sumitro tien jaar in dienst van Shell Tankers waren. Het feest begon om 10.00 uur 's ochtends in de bar met het nuttigen van koffie en taart. Hierbij was de gehele bemanning aanwezig. Om 11.00 uur hield de gezagvoerder een toespraak en overhandigde de certificaten en de gouden jubileum-speldjes. Toen konden we eindelijk naar het Indonesische buffet. Om een extra dimensie te geven aan de maaltijd, zette DJ Gijs Indonesische Krantjong muziek op. Maar zoals aan alle dingen een einde komt, kwam ook aan deze bijeenkomst een einde.

**Bas en Erik  
stagiaires aan boord ms 'Sidelia'**



Dit jaar waren wij de gelukkigen die een reis met de 'Eendracht' mochten beleven. Wat een verrassing! De reis ging van Kiel (Duitsland) naar Gdynia (Polen). In Gdynia ontmoetten wij de andere schepen die aan een wedstrijd zouden deelnemen. Op donderdag 30 juli vertrokken we met de bus naar de Duitse havenplaats Kiel, waar de 'Eendracht' op ons lag te wachten. Na een vermoeiende nacht in de bus waren we allemaal erg opgewonden en nieuwsgierig toen we het schip zagen.

We monsterden aan, kregen een ontbijt en mochten een sloepenrol meemaken. Nadat we de eerste instructies hadden ontvangen, verlieten we vrijdagmiddag rond 12.30 uur de haven en kozen we het ruime sop. We kregen aanwijzingen over het hijsen en neerhalen van de zeilen, het roer en nog vele andere dingen. Ook kregen we instructies over huishoudelijke zaken zoals schoonmaken, tafel dekken, bedienen en afwassen. Vragen waren altijd welkom en werden met veel plezier beantwoord.

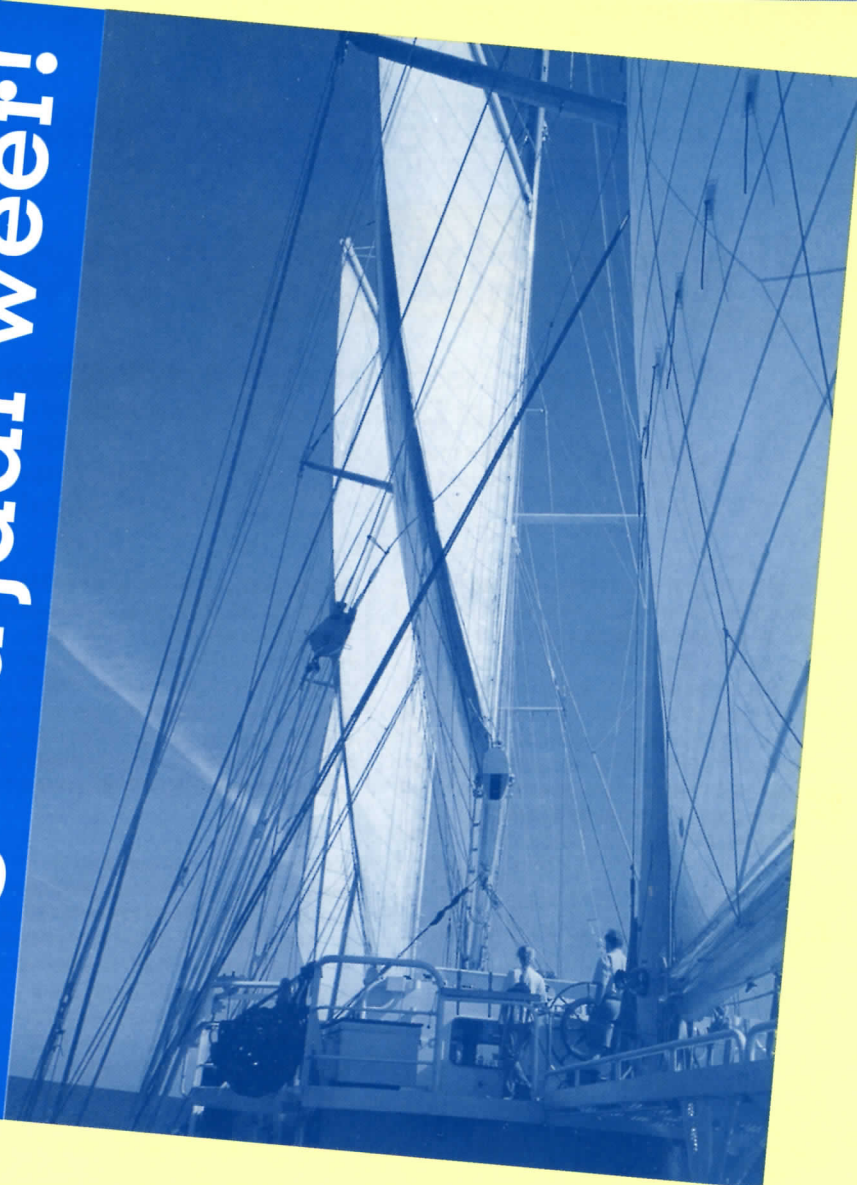
De veertig trainees werden verdeeld in een rode, een witte en een blauwe wachtploeg. Het wachtlopen was wel even wennen, vooral als je midden in de nacht werd gepord. Toch was het wachtlopen heel gezellig als je in het donker midden op zee zat.

De eerste haven Trelleborg deden we zondag rond 19.00 uur aan. We mochten aan wal en gingen het stadje in. Rond middernacht vertrokken we naar Ystad. Die nacht stond er voor het eerst veel wind en een aantal opvarenden werd erg zeeziek. Verder deden we de haven van het eiland Bornholm aan. We mochten gaan zwemmen of fietsen huren om het eiland te verkennen. Het weer was schitterend zodat we lekker naar het strand zijn gegaan.

Heel leuk was het toen we Gdansk aandeden. Midden in de nacht, iedereen aan dek luid zingend. De volgende ochtend gingen we de stad in. Een hele mooie stad, met overal oude gebouwen. We kregen een indruk van hoe de mensen daar leven. Echte armoe hebben we er niet gezien, maar alles was er ontzettend goedkoop. Het was donderdag en die avond hadden we Captain's dinner. Iedere wachtploeg moest een stukje opvoeren of een lied maken.

Tijdens onze omzwervingen in de Oostzee kwamen we ook nog in een vlootoefening van de Russische marine terecht. We waren omsingeld door marineschepen en vlak naast ons dook een duikboot op. Dit was een heel bijzondere belevenis.

volgend jaar weer!



De volgende dag gingen we op weg naar Gdynia, het absolute hoogtepunt van de reis. Toen we binnenliepen stond er een menigte op de wal te zwaaien. We maakten schoon schip en daarna gingen we snel de wal op. We mochten op de andere schepen kijken die mee hadden gedaan aan de 'Cutty Sark Tall Ship'-races en maakten met iedereen een praatje; Zweden, Finnen, Denen, Duitsers, Ieren, Engelsen, Nederlanders en natuurlijke de Polen, wat vrij moeizaam ging.

We kwamen op schepen als de 'Malcom Miller' en de oude 'Eendracht', nu een Duits schip. We deden mee aan wedstrijden touwtrekken en roeien. Ook zongen we voor een paar honderd mensen het 'Eendrachtlied' op een heel groot podium. Daarna dansten we met de bemanningen van al die andere schepen. Dit feest duurde tot de volgende ochtend, de wachten waren afgeschafte want niemand was daar nog toe in staat.

Zaterdag hadden we de roeiwedstrijden. We werden eerste! Deze ochtend kwam ook de aflossende bemanning aan en konden wij nog een hele dag passagieren. Om vijf uur 's middags stond de bus klaar om ons terug te brengen naar Nederland. Dit was een rit van 17 uur, maar deze is voor het grootste deel van de groep benut om het chronisch gebrek aan slaap in te halen. Eenmaal thuis aangekomen viel het afscheid zwaar, maar over een ding was vrijwel iedereen het eens: volgend jaar

gaan we een nieuwe reis maken met de 'Eendracht'.

Shaula en ik willen hierbij Shell Tankers heel hartelijk bedanken voor deze onvergetelijke reis en raden iedereen aan volgend jaar mee te loten. Misschien win je ook wel zo'n schitterende reis!

**Shaula Hemmer en Stephan Burger**

### diploma's en vaar-bevoegdheidsbewijzen voor HBO afgestudeerde maritiem officieren

Hoewel de maritieme officieren, die vanaf 1989 afstudeerden en de HBO-opleiding volgden, menen op basis van twee jaar vaartijd recht te hebben op een volgend diploma - 'S2' dan wel 'B' - blijken deze niet meer door het DGSM te worden verstrekt. In plaats daarvan worden vaarbevoegdheidsbewijzen uitgereikt waarop vermeld staat in welke hoedanigheid men op schepen van een bepaalde grootte dienst mag doen.

Indien men binnen afzienbare tijd in aanmerking komt voor een nieuw vaar-bevoegdheidsbewijs, zult U daarover door kantoor worden ingelicht. In deze brief zal ook duidelijk worden gemaakt welke stappen genomen dienen te worden.



Diners Club International stelt medewerkers en gepensioneerden van Shell in de gelegenheid een Diners Club Privé Card aan te vragen voor slechts

# diners club international

f 10,- per jaar, in plaats van de gebruikelijke bijdrage van f 145,- per jaar. Diners Club International rekent geen entreegeld.

Naast Uw eigen kaart kunt U gratis beschikken over een tweede kaart met aparte facturering, bijvoorbeeld om privé- en zakelijke uitgaven te scheiden. Bovendien kunt U een gratis Partner Card ontvangen ten behoeve van Uw partner of een meerderjarig gezinslid. De hoofdcardhouder is aansprakelijk voor de uitgaven die gedaan worden met de Partner Card. Wereldwijd zijn er 2,1 miljoen bedrijven die deze kaart



accepteren. In Nederland kunt U terecht bij meer dan 30.000 acceptatiepunten, waaronder winkels, hotels, restaurants en reisbureaus. De Diners Club Card kent geen bestedingslimiet en voor de betaling van de maandrekening kan men kiezen uit automatische inkasso, of een acceptgiro met een termijn van dertig dagen. Bij verlies of diefstal geldt geen eigen risico.

## aanvragen

Door het inzenden van het aanvraagformulier voor een Diners Club Card. Na acceptatie ontvangt U Uw Card en een welkomspakket met volledige informatie over het lidmaatschap. De kaart kan worden aangevraagd door medewerkers die werkzaam zijn op een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd, of een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd die op het moment van aanvragen tenminste één jaar voortduurt. Wanneer U al beschikt over een Diners

## faciliteiten

- gratis aanvullend verzekeringspakket indien de reis met de card is betaald;
- hulp in noodgevallen in het buitenland via Diners Card Assistance;
- toegang tot een wereldwijd netwerk van airport lounges;
- kontant geld opnemen (tegen betaling van kosten);
- automatisch sparen voor geschenken uit het Diners Club Dividend Programma;
- geregeld speciale acties voor de leden en aantrekkelijke aanbiedingen;
- gratis abonnement op het blad 'Signature', dat de leden driemaal per jaar ontvangen.

Club Card, kunt U twee maanden vóór de vervaldatum van Uw huidige kaart een nieuwe aanvragen op Shell-voorwaarden. Op het aanvraagformulier dient U dan Uw huidige Cardnummer te vermelden.

## informatie

Voor meer informatie kunt U bellen met Diners Club International. Telefoon tijdens kantooruren: 06-0220077 (gratis), of 020-5573509.

## folder met aanvraagformulier

Een folder met aanvraagformulier voor een Diners Club Card is te verkrijgen bij Dick Kramers, afdeling DFP/3, telefoonnummer 010-4071834.

## doe meer met uw euroshell card!

### OMWISSELING EUROSHELL CARD VOOR PERSONEELSLEDEN

In de tweede helft van de maand december ontvangen de medewerkers die momenteel een Euroshell personeelscard hebben een nieuw exemplaar. Hiertoe is besloten om meer eenheid te scheppen in de diverse kaartsoorten die in omloop zijn.

De personeelscard die U dan ontvangt, heeft aankoopcategorie 3. Daarmee kunt U – behalve de producten en diensten die U met Uw huidige kaart (aankoopcategorie 2) kunt afrekenen – ook betalen voor de spaarzegels voor waardecertificaten en artikelen die in de Shellshop worden verkocht, tot een maximum van f 1000,-. Op die shop-artikelen ontvangt U geen korting. U wordt verzocht direct na ontvangst Uw handtekening te plaatsen op de achterzijde van de card. De handtekening is

soms ter controle nodig in het buitenland, aangezien daar niet altijd met de pin-code elektronisch kan worden afgerekend.

De pincode is gelijk aan die van Uw huidige Euroshell card.

U wordt verzocht Uw oude card onbruikbaar te maken door hem door te knippen of de magneetstrip te beschadigen. Zoals de meeste van dit soort cards is de Euroshell-card gemaakt van PVC en moet daarom beschouwd worden als chemisch afval. Eventueel kunt



U de card – zoveel mogelijk gezamenlijk met Uw collega's – naar Shell Nederland Verkoop BV zenden. SNV zorgt er voor dat de card op de juiste wijze wordt vernietigd. Medewerkers die ook in het bezit zijn van een Euroshell card voor hun lease-auto, moeten er wel even op letten dat zij de juiste card onbruikbaar maken!

De thans in Uw bezit zijnde Euroshell card wordt per 15 januari 1993 ongeldig.

Wij maken van deze gelegenheid gebruik om U erop te wijzen dat deze regeling geldt voor medewerkers die in Nederland werkzaam zijn. Bij eventuele overplaatsing naar het buitenland dient U de card in te leveren.



# persoonlijke ongevallen verzekering

een goede verzekering  
voor een zeer lage premie

Deze verzekering kan worden aangegaan door lokale en expatriate medewerkers in dienst van een Nederlandse Shell-maatschappij. Gehuwde medewerkers kunnen hun man of vrouw meeverzekeren, mits deze bij de aanmelding nog geen 65 jaar is. Bij overplaatsing naar het buitenland blijft de verzekering doorlopen tot het einde van het lopende jaar.

Bij overlijden of blijvende invaliditeit als gevolg van een ongeval wordt het verzekerde bedrag uitgekeerd. Bij gedeeltelijke invaliditeit wordt een gedeelte betaald, afhankelijk van de ernst van het letsel. Een eventuele uitkering uit hoofde van een andere verzekering en/of regeling blijft buiten beschouwing. Kosten van geneeskundige behandeling, transport of dergelijke vallen niet onder de verzekering.

Om misverstanden te voorkomen wijzen wij U er op dat de verzekering géén uitkering verstrekt na overlijden als gevolg van ziekte. Als U ook dat risico wilt afdekken, kunt U een overlijdensrisicoverzekering afsluiten. Deze geeft een uitkering indien de verzekerde tijdens de looptijd van de verzekering als gevolg van ziekte of een ongeval overlijdt. De Maatschappij heeft hiervoor een overeenkomst afgesloten met Centraal Beheer.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om een gemengde levensverzekering af te sluiten. Een dergelijke verzekering keert het verzekerde bedrag uit indien de verzekerde binnen de looptijd van de verzekering overlijdt, of bij in leven zijn na afloop van de looptijd. Samengevat is de persoonlijke ongevallenverzekering een goede en goedkope verzekering, die uitkeert bij overlijden of invaliditeit na een ongeval.

## verzekerde bedrag en premie

Het verzekerde bedrag voor de medewerkers is tweemaal de basisjaargage; voor de meeverzekerde man of vrouw gelden standaardbedragen van 60, 120 of 180 duizend gulden. De premie voor 1993 is ongewijzigd 0,37% voor alle verzekerden tot 65 jaar. Bij een basisjaarsalaris van f 50.000 is het verzekerde bedrag f 100.000 en bedraagt de jaarpremie f 37. Voor de meeverzekerde man of vrouw bedraagt de premie bij een verzekerde bedrag van f 60.000 f 22,20, bij f 120.00 f 44,40 en bij f 180.000 f 66,60 per jaar. De premie wordt bij vooruitbetaling ingehouden van de gage over december. Bij aanmelding in

de loop van het kalenderjaar is de proportionele premie verschuldigd.

## belasting

De premiebedragen zijn niet aftrekbaar voor de belasting. Over de uitkering is geen heffing of premie sociale verzekeringen verschuldigd. Bij overlijden kunnen wel suksessierechten verschuldigd zijn. Degenen die op huwelijkse voorwaarden zijn getrouwd, kunnen elkaar verzekeren, zodat een eventuele uitkering bij overlijden vrij zal zijn van suksessierechten.

## inlichtingen, aanmeldingen of wijzigingen

Nadere inlichtingen, een aanmeldings-/wijzigingsformulier, alsmede de polisvoorwaarden, zijn verkrijgbaar bij de afdeling Personeel, sectie DFP/3.

## zelf controleren!

U bent alleen verzekerd als er premie is ingehouden. Controleer daarom de gagespecificatie over december of de inhouding heeft plaatsgevonden. De hoogte van de premie kunt U als volgt controleren. De werknemerspremie is 0,37% van twee maal de maandgage. De echtgenote/echtgenoot premie is f 22,20, f 44,40 of f 66,60 afhankelijk van het verzekerde bedrag. Het totaal wordt via de gagebetaling ingehouden onder 'premie ongev. verz.'. Als de premie niet is ingehouden of niet correct is ingehouden, dient U zo spoedig mogelijke contact op te nemen met afdeling personeel, sectie DFP/3: Wilma Bank of Estella Juursema, telefoon 010 - 4071836 of 4071837.

Een ongeval dient onmiddellijk te worden doorgegeven aan:

**R. Mees & Zonen Assurantiën BV**  
Afdeling Medische Varia  
Postbus 8900  
3009 AX Rotterdam

**Dat moet ook gebeuren als het niet zeker is of het ongeval blijvend letsel heeft veroorzaakt. Anders loopt men het risico dat de assuradeuren niets uitkeren.**

## Directiemutatie Shell Nederland BV



Ir. P. van Duursen, President-Directeur van Shell Nederland BV, zal deze functie op 17 december 1992 in verband met zijn pensionering neerleggen. De heer Van Duursen zal worden opgevolgd door Ir. J.J. Slechte (55), die thans de functie bekleedt van Coördinator Metalen van de Koninklijke/Shell Groep.

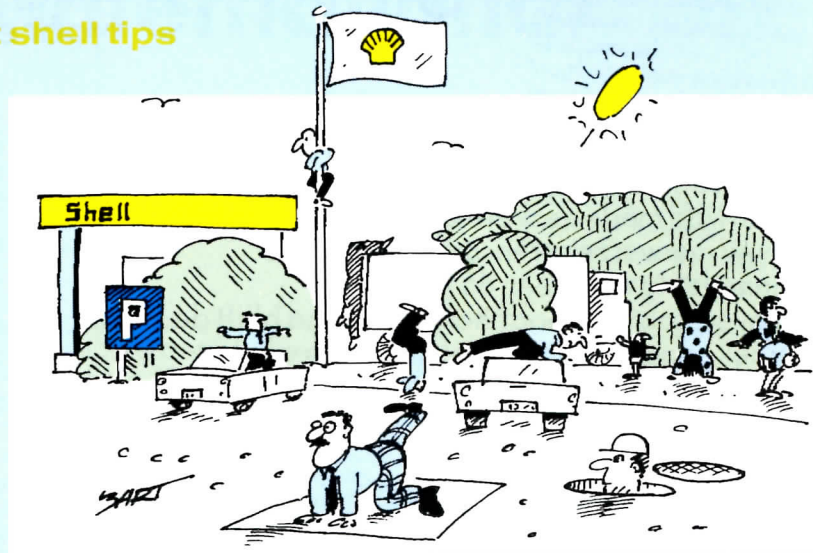
De heer Slechte, die in zijn huidige functie sinds 1986 werkzaam is, trad na het afronden van zijn studie scheikundige technologie in 1963 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep. Hij was werkzaam in diverse chemie-functies in België, Engeland en Frankrijk. In 1972 werd hij benoemd tot General Manager van Shell in Zaire, waarna hij van 1974 tot 1982 werkzaam was bij verschillende onderdelen van Shell International Chemical Company in Londen. In 1983 volgde zijn benoeming tot hoofd van de Shell Regionale Chemie Organisatie voor Europa in Den Haag.



# gratis 'auto fitness kaart' in achtste reclameronde

fit achter stuur met shell tips

'Strek armen boven het hoofd terwijl U inademt. Kijk naar boven. Uitademen en met gestrekte knieën voorover buigen. Probeer met Uw handen de grond te raken.' Dit is slechts een kleine greep uit een groot aantal bewegingstips die Shell in haar nieuwste 'Snel naar Shell'-reclamecampagne geeft: 'De Auto Fitness Kaart'. De gratis kaart met oefeningen en tips over lichaamsbeweging, voor zowel in als buiten de auto, is op alle Shell-benzinestations te krijgen. Bovendien worden er algemene 'raadgevingen' aan weggebruikers gegeven, om fit achter het stuur te zitten.



Cartoon: Bart Roozendaal

Een tweetal tv-commercials laat zien dat je voor je lichaamsbeweging ook gewoon achter het stuur kunt blijven zitten. Lachwekkend, maar inspirerend is de boomlange bestuurder van een piepklein Fiatje, die bij de rek- en strekoefeningen in z'n auto veelvuldig gebruik maakt van het open dak. De Auto Fitness Kaart bevat niet alleen oefeningen die zonder gevaar tijdens het autorijden uit te voeren zijn, maar bijvoorbeeld ook tips om de verloren seconden, wachtend voor een rood stoplicht, nuttig te besteden; 'Kin laag bij de borstkas houden, hoofd naar links draaien en via de borstkas naar rechts draaien (let

op: niet achterlangs!).' Verlies daarbij echter niet het stoplicht uit het oog, want na rood komt groen .....

Maarten Poelakker, bedrijfsarts voor de Hofplein-maatschappijen, is zeer tevreden met de Auto Fitness Kaart en hij heeft speciaal voor deze gelegenheid, samen met collega Loes Kas, alle oefeningen persoonlijk getest. 'De kaart is een prima handreiking voor alle automobilisten, die moe zijn of even willen ontspannen. Met een paar simpele oefeningen zit je weer fit achter het stuur. Kortom, een goed initiatief voor een goede gezondheid.'



## 'spectrum' tankt bij shell station

Karin Broekhuijsen stuurde ons enige tijd geleden een foto van de 'Spectrum', gemaakt tijdens de dokperiode in april 1992 bij Wilton Fijenoord. Karin vertelde ons dat ze het niet kon laten een foto te maken toen ze er voorbij reed. 'Het was net of zij lag te tanken bij het Shell-station'.

## cursus scheepvaartkunde voor scheepswerktuigkundigen

Scheepswerktuigkundigen die in het bezit zijn van het diploma 'B', verkregen via de HTS-structuur, en die voldoende vaartijd hebben voor het diploma 'C', kunnen zich opgeven voor de cursus

### Scheepvaartkunde

De cursus wordt gegeven aan de Technische en Maritieme Faculteit, afdeling Operationele Techniek, Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam.

De aanvangdatum is maandag 18 januari 1993. De cursus omvat vier weken van dertig lessen. Door middel van presentaties en discussies op vrijdag 12 februari 1993 wordt de cursus afgesloten.

Ook zij die nog vaartijd te kort komen kunnen zich opgeven. Aan de hand van het aantal vaardagen dat men te kort komt wordt bekeken of men de cursus kan volgen. De vaartijd na het diploma 'B' dient behaald te zijn op schepen met een voortstuwingsvermogen van 2944 KW (4000 PK).

Zij die zich wensen op te geven dienen dit in overleg te doen met Jeanne Dumoulin (DFP/111), telefoonnummer 010 - 4071847.



# Een loopbaan op zee!

## *Voor Shell Tankers een verhaal apart?*

In het voorjaar van 1992 is door onderzoekers van het Rotterdams Instituut voor Sociologisch en Bestuurskundig Onderzoek (RISBO) een studie afgerond naar het beroepsbeeld en de loopbaanverwachtingen van maritiem officieren. In het mei/juni nummer 1992 van *Schip & Ka* is hieraan reeds kort aandacht besteed met daarbij de toezegging dat dit najaar zou worden ingegaan op de onderzoeksresultaten onder het STBV-personeel. Deze belofte wordt in dit artikel nagekomen.

In het onderzoek wordt ingegaan op diverse aspecten die direct dan wel indirect te maken hebben met de invoering van een geïntegreerde bedrijfsvoering aan boord van Nederlandse GHV-schepen. Zo is nagegaan wat jongeren beweegt te kiezen voor het zeevaartonderwijs. En welke loopbaanverwachtingen hebben zij? Hoe oordelen zij over hun opleiding en hun stage? En, niet onbelangrijk, hoe worden maritieme officieren (Marofs) beoordeeld door officieren die geen geïntegreerde opleiding hebben gevolgd? In dit artikel wordt nagegaan hoe de antwoorden op deze vragen er uitzien voor het STBV-personeel. Is STBV inderdaad een verhaal apart wanneer het een loopbaan op zee betreft?

### ***STBV-deelnemers aan het onderzoek***

Van STBV is aan het onderzoek deelgenomen door ruim zeventig conventioneel opgeleide officieren (in het vervolg ook aangeduid als senior-officieren) en zes Marofs. Daarnaast had het onderzoek betrekking op veertig Marof-studenten die te kennen geven na hun studie bij STBV in dienst te willen treden.

Hoewel het hier niet om echt grote aantallen gaat, kan juist een vergelijking van antwoorden van STBV-personeel met die van officieren van de andere rederijen interessante inzichten opleveren ten aanzien van de situatie bij Shell Tankers. Vooruit lopend op de onderzoeksresultaten dient er op te worden gewezen dat onder de STBV-respondenten in vergelijking met de respondenten van andere rederijen de hogere officieren zijn oververtegenwoordigd. Deze constatering is van belang omdat, zoals zal blijken, het functieniveau van invloed is op de oordelen over verschillende zaken.

### ***Waarom een stage bij STBV?***

Wellicht het belangrijkste onderdeel van de opleiding voor zeevarenden is de stage. Gedurende deze periode vindt voor de meeste studenten de eerste confrontatie plaats met de beroepspraktijk en in feite ook met een eventuele toekomstige werkgever. In tijden van personeelstekorten zal rederijen er naar verwachting veel aan gelegen zijn in deze periode een goede indruk achter te laten bij





Ruud van der Aa

stagiaires. Maar op basis van welke argumenten kiezen studenten hun stagerederij?

Het motief dat voor de meeste studenten een rol speelt bij het kiezen van een stagerederij is het soort schepen dat een rederij in de vaart heeft (containerschepen, tankers, koel- en vriesschepen en dergelijke). Voor bijna driekwart van de Marofstudenten vormt dit een belangrijk punt van overweging.

Wanneer we kijken naar de groep studenten die hun stage bij STBV willen doorbrengen, valt op dat negen van de tien afgaat op de 'goede naam' die STBV volgens hen bezit. Dit motief speelt bij de overige studenten een veel minder prominente rol bij hun keuze. Ook het feit dat er bij STBV een goede kans op werk lijkt te bestaan na het afronden van de Marof-opleiding vormt voor relatief veel studenten een reden om STBV als stageadres te kiezen. Tevens kiezen meer studenten dan gemiddeld voor STBV vanwege het feit dat de rederij zich op school goed presenteerde en vanwege het feit dat bij STBV met geïntegreerde schepen wordt gevaren.

### Beleving van de stage

Van de vierdejaars studenten in het onderzoek heeft een vijfde (20 personen) stage gelopen bij STBV. Iets meer dan de helft van hen is van plan na het afronden van de opleiding bij STBV terug te keren voor een langer dienstverband. In dit opzicht wijken de STBV-stagiaires niet af van de overige studenten. Door vrijwel alle vierdejaars die bij STBV hun stage hebben doorgebracht is de stage als een leuke en leerzame periode ervaren. De begeleiding aan boord die deze stagiaires hebben gekregen wordt door een ruime meerderheid (80 procent) als redelijk tot goed beoordeeld. Dit positieve geluid valt ook te vernemen bij studenten die bij andere rederijen stage hebben gelopen. In het algemeen wordt de stagebegeleider gezien als een deskundig iemand die in staat is tot het geven van een duidelijk uitleg, vrijwel altijd open staat voor vragen en de studenten stimuleert in het uitvoeren van opdrachten uit het takenboek.

Een belangrijk kritiekpunt op de stage betreft de slechte voorbereiding hierop

door de school. Meer inhoudelijke kritiek wordt door de studenten geuit op het feit dat de relatie tussen theoretische kennis en de praktijksituatie voor velen ook in de stage 'mistig' blijft. Opvallend is dat door STBV-stagiaires over dit kritiekpunt aanmerkelijk milder wordt geoordeeld. Dit is waarschijnlijk een gevolg van het feit dat stagiaires bij STBV vaker geïntegreerd varen (55 procent) dan stagiaires bij andere rederijen (30 procent). Op circa de helft van de stagiaires (zowel bij STBV als de overige rederijen) wordt een extra beroep gedaan als gevolg van personeelstekorten aan boord. Men kan zich afvragen of dit als zwaarwegende kritiek op de stage moet worden gezien zolang de leerdoelen van de stage niet in het gedrang komen.

### Acceptatie van de Marof

Mogelijke spanningen aan boord als gevolg van de invoering van de geïntegreerde bedrijfsvoering vormen een belangrijk aandachtspunt in het onderzoek. Door de integratie van

*'Ondanks het feit dat veel Marofs zich slecht geaccepteerd voelen, verwachten zowel senior-officieren als de Marofs zelf dat zij het na verloop van tijd wel met elkaar kunnen vinden'.*

nautische en werktuigkundige taken komt de traditionele arbeidsdeling tussen 'de brug' en 'de machinekamer' grotendeels te vervallen. Zeker in een overgangssituatie kan dit aanleiding geven tot spanningen.

Uit het onderzoek blijkt dat Marofs zich in het algemeen aan boord slechts in beperkte mate geaccepteerd voelen. Zowel van de Marofs als vierdejaars

studenten in het onderzoek is de helft van mening dat er aan boord over de Marof negatief wordt geoordeeld. Slechts een vijfde van de Marofs is van mening dat er aan boord positief over hen wordt geoordeeld. De overige respondenten hebben hierover geen duidelijke mening. De Marofs die bij STBV werkzaam zijn en de studenten die hier hun stage hebben gelopen laten een vrijwel identiek antwoordenpatroon zien. Hiermee lijkt de acceptatieproblematiek van de Marof ook aan boord van STBV-schepen een reëel probleem te zijn.

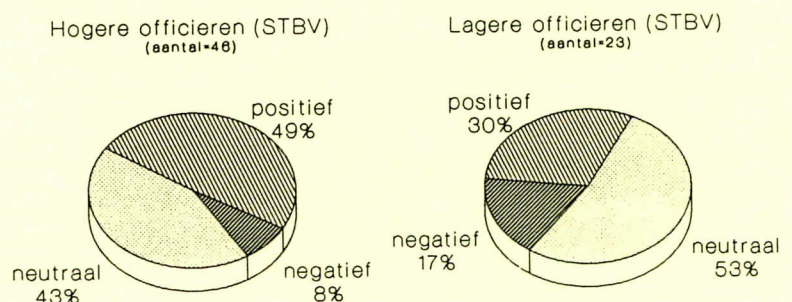
### Stereotiepe beeldvorming

Maar hoe kijken de senior-officieren zelf tegen de Marof aan? Staan zij inderdaad zo gereserveerd tegenover de Marof zoals de Marofs dat ervaren? Wanneer senior-officieren wordt gevraagd een inschatting te maken van de oordeelsvorming aan boord ten aanzien van de Marof blijkt dit inderdaad overeen te stemmen met de negatieve indruk die de Marofs en Marofstudenten hiervan hebben. Echter, wanneer senior-officieren gevraagd wordt wat hun *eigen* oordeel is over de Marof blijkt het beeld aanmerkelijk positiever uit te vallen. Slechts een kwart van de senior-officieren oordeelt dan negatief, een kwart positief, terwijl de andere helft zich in de eigen oordeelsvorming neutraal opstelt. Vanwege het verschil in eigen oordeel en de ingeschatte oordeelsvorming aan boord denken wij dat er op veel schepen sprake is van een negatieve stereotiepe beeldvorming ten aanzien van de Marof waarbij vooroordelen een belangrijke rol spelen.

### De Marof bij Shell

In eerste instantie wijzen de onderzoeksgegevens van de STBV-respondenten er op dat er onder het Shell-personeel aanmerkelijk milder wordt geoordeeld over de Marof dan bij de andere rederijen het geval is. Dit blijkt echter slechts schone schijn die wordt veroorzaakt door het eerder opgemerkte feit dat onder de STBV-respondenten in het onderzoek de hogere officieren zijn oververtegenwoordigd. Dit zou geen probleem zijn ware het niet dat juist de hogere officieren (gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen en 1e stuurlieden) aanmerkelijk positiever oordelen over de Marof dan de overige officieren (zie figuur

Figuur 1: Oordelen over de Marof





1). Wanneer de oordeelsvorming per functieniveau wordt bekeken wijkt deze bij STBV niet noemenswaardig af van die bij de andere rederijen.

Is het alleen de Marof die kritisch wordt benaderd of wordt de Marof vooral gezien als de representant van de geïntegreerde bedrijfsvoering die weerstanden oproept? Inderdaad kunnen oordelen over de Marof niet los worden gezien van die over de geïntegreerde bedrijfsvoering. Van de STBV-respondenten spreekt tweederde de voorkeur uit voor een conventionele bedrijfsvoering. Ook hierbij doen zich belangrijke verschillen voor naar functieniveau. Het zijn vooral de lagere officieren (2e, 3e, 4e stuurlieden en werktuigkundigen) die een voorkeur hebben voor conventionele bedrijfsvoering (zie figuur 2). Opmerkelijk is dat een meerderheid van de gezagvoerders van STBV een voorkeur heeft voor een geïntegreerde bedrijfsvoering.

Het feit dat hogere officieren positiever oordelen over de Marof en de geïntegreerde bedrijfsvoering dan lagere officieren is volgens ons verklaarbaar vanuit het gegeven dat het juist de lagere officieren in de werksituatie met Marofs worden geconfronteerd en daardoor het eerst met eventuele problemen te maken hebben. Daarnaast is het in het algemeen zo dat lagere officieren nog aan het begin van hun loopbaan staan en daarin nu concurrentie vrezan van de Marof die in zeker opzicht beter is opgeleid voor de toekomstige zeescheepvaart dan een monodisciplinair opgeleide officier.

### Onbekend maakt onbemind

Niet alleen het functieniveau van de respondent is van invloed op het oordeel over de Marof, ook het type bedrijfsvoering waarin wordt gewerkt is van invloed op de acceptatie van de Marof. Op schepen waar conventioneel wordt gevaren oordelen de senior-officieren aanmerkelijk negatiever over de Marof dan op schepen met een geïntegreerde bedrijfsvoering. Dus, onbekend maakt onbemind.

STBV vormt op dit algemene beeld geen uitzondering. Van de STBV-respondenten in het onderzoek vaart bijna 60 procent meestal conventioneel, iets meer dan 40 procent meestal geïntegreerd. Van de conventioneel varende STBV-officieren heeft een kwart een positief oordeel over

de Marof, terwijl dit onder de geïntegreerd varende officieren bijna het dubbele is (43 procent).

Niet alleen ten aanzien van de Marof geldt 'onbekend maakt onbemind', ook op de geïntegreerde bedrijfsvoering is dit van toepassing. STBV-officieren die meestal conventioneel varen spreken in ruime meerderheid (87 procent) een voorkeur uit om dat in de toekomst te blijven doen. Van de STBV-officieren die overwegend geïntegreerd varen geeft de helft de voorkeur aan een conventionele bedrijfsvoering, terwijl de andere helft liever geïntegreerd vaart.

### Kritiek op de Marof

Het belangrijkste kritiekpunt op de Marof is dat deze te weinig praktisch onderlegd is, hetgeen overigens geen uitzonderlijke kritiek is op beginnende werknemers. Andere belangrijke kritiekpunten betreffen de geringe specialisatie van de Marof als gevolg van een brede en daardoor in veel opzichten te korte opleiding. Ook zijn veel

*'Naarmate meer officieren ervaring opdoen met het geïntegreerd varen, zal hun oordeel over een dergelijke bedrijfsvoering naar alle waarschijnlijkheid ten goede keren'.*

STBV-respondenten van mening dat de Marof als gevolg van het geïntegreerde varen onvoldoende werkervaring heeft in beide disciplines.

Opmerkelijk is overigens dat ruim 80 procent van de STBV-respondenten van mening is dat de Marofs een bevoorrechte positie innemen wat betreft hun promotiekansen, terwijl bij de andere

rederijen 'slechts' 40 procent deze mening is toegedaan. Met andere woorden, meer dan bij andere rederijen het geval is zijn de senior-officieren bij STBV van mening dat de Marof voor velen van hen een bedreiging vormt voor de eigen loopbaan. Zelfs bij de meeste gezagvoerders van STBV (81 procent) leeft de gedachte dat Marofs wat betreft hun promotiekansen bevoorrecht zijn.

### Acceptatie een kwestie van tijd?

Ondanks alle kritiek op de Marof verwacht een ruime meerderheid van de senior-officieren dat volledige acceptatie van de Marof 'slechts' een kwestie van tijd zal zijn. Bij STBV is 85 procent deze mening toegedaan, terwijl dit bij de overige rederijen nog niet driekwart van de respondenten is. Hiermee in overeenstemming is dat tweederde van de STBV-respondenten van mening is dat de Marof op termijn een goede vakman kan worden. Ook onder de meeste Marofs bestaat de verwachting dat zij op de lange duur volledig geaccepteerd zullen worden. Dit geldt ook voor de STBV-Marofs in het onderzoek.

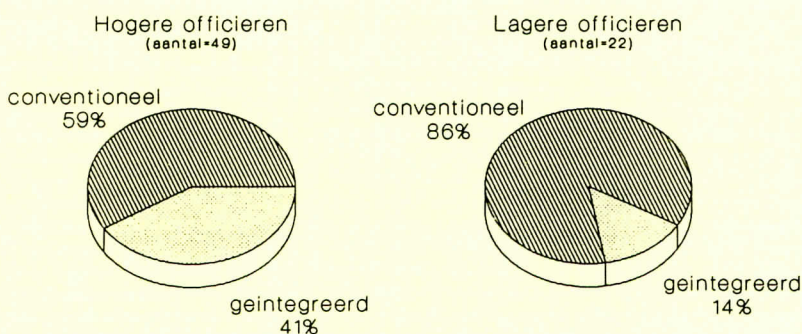
Niettegenstaande deze positieve geluiden geeft ongeveer een kwart van de Marofs te kennen dat een geringe acceptatie aan boord voor hen in de toekomst een overweging vormt om te stoppen met varen. Van de zes STBV-Marofs in het onderzoek noemen er twee dit als mogelijk verloopmotief. De acceptatieproblematiek van de Marof vormt daarmee weliswaar een duidelijk aanwijsbaar, maar tevens ondergeschikt verloopmotief voor maritieme officieren. Motieven die veel meer bepalend zijn voor het afbreken van een loopbaan op zee hebben betrekking op het gezinsleven, sociale en culturele activiteiten aan de wal en de te lange uitzendtermijnen. Op het verloop van de verloopmotieven onder senior-officieren zal in een volgend artikel in Schip & ka nader worden ingegaan.

### Conclusie

Marofs voelen zich in het algemeen aan boord slecht geaccepteerd. Gezien de gereserveerde houding van veel senior-officieren is dit gevoel terecht. De situatie bij STBV is hierin niet afwijkend van die bij andere rederijen. Echter tijd heelt alle wonden. Dit kan worden afgeleid uit de inschatting van vrijwel alle STBV-respondenten dat de Marof na verloop van tijd volledig geaccepteerd zal worden. Ook het gegeven dat de acceptatie van de Marof samen hangt met het type bedrijfsvoering aan boord is hiermee in overeenstemming: naarmate op meer schepen een geïntegreerde bedrijfsvoering wordt ingevoerd zal het algemene oordeel over de Marof naar alle waarschijnlijkheid positiever uitvallen. Dit betekent echter geenszins dat de acceptatie van de Marof maar op zijn beloop kan worden gelaten. Door middel van voorlichting en een duidelijke loopbaanplanning, met name voor de lagere officieren, kan de acceptatie van de Marof aan boord actief worden bevorderd.

Drs. R. van der Aa

Figuur 2: Voorkeur voor bedrijfsvoering





*Wnd.* – Waarnemend  
*Gezagnv.* – Gezagvoerder  
*1e Stm.* – 1e Stuurman  
*2e Stm.* – 2e Stuurman  
*Hwtk.* – Hoofdwerktuigkundige  
*2e Wtk.* – 2e Werktuigkundige  
*3e Wtk.* – 3e Werktuigkundige  
*4e Wtk.* – 4e Werktuigkundige  
*MO1* – Maritiem officier 1  
*MO2* – Maritiem officier 2  
*MO3* – Maritiem officier 3  
*MO4* – Maritiem officier 4  
*Roff* – Radio officier  
*Wass* – Wachtassistent  
*ST* – Scheepstechnicus  
*SST* – Senior Scheepstechnicus  
*ASV* – Algemeen scheepsvakman  
*Hovo* – Hoofd voeding  
*ASPI* – Aspirant scheepstechnicus

*Stag.HO* – Stagiaire HBO  
*Stag.MO* – Stagiaire MBO  
*Ind.* – Indonesian  
*IJD* – Ind. junior deckofficer  
*IDE* – Ind. junior engineer  
*IRO* – Ind. radio officer  
*Off2* – Ind. 2e stuurman  
*Off3* – Ind. 3e stuurman  
*Eng3* – Ind. 3e werktuigkundige  
*Eng4* – Ind. 4e werktuigkundige  
*CPO* – Chief petty officer  
*PO* – Petty officer  
*G1S* – Grade I seaman  
*G2S* – Grade II seaman  
*ASTD* – Assistant steward  
*CICA* – Chief catering  
*2NDC* – 2nd Cook  
*JSCJ* – Junior steward

situatie aan boord 30.11.1992

### ms 'Cardissa'

*Gezagnv.:* C.J. Clarisse  
*1e Stm.:* W. Koeze  
*Hwtk.:* N.C. van der Vecht  
*MO2:* C.G.A. Ligthoet, P. Kees  
*MO3:* R. Bijlsma  
*MO4:* J.J.A.A. Goris  
*StagHO:* D.A. Wooje, R. Zuiderwijk  
*Roff:* J.D. Kucharski  
*SST:* E.L. Boldewijn, G. Struik  
*Hovo:* L.H. Thibaudier  
*CPO:* Bingen  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Paulus Wattimena, Ibrahim Cachtiar  
*G2S:* Abdul Karim, Maruji  
*ASTD:* Masiran  
*2NDC:* D. Abdu

### ms 'Entalina'

*Gezagnv.:* G.A.M. Dorren  
*1e Stm.:* J. Jongeneel  
*Hwtk.:* D. Westdorp  
*2e Wtk.:* H. Waitz  
*MO4:* L.H. van Dijk, H. de Bruin  
*StagMO:* M. Ligtenberg, J.W. Razenberg  
*StagHO:* T.H. Deelstra  
*Off2:* Y. Taritola  
*Eng3:* R.G. Masinambow  
*Eng4:* R.I. Subekti, C.A. Nugroho  
*IJD:* O. Tilaar  
*CPO:* Ch. A. Rumengan  
*PO:* Daud Sonan  
*G1S:* Baku, Sumian, Ubus Moh. Ili  
*G2S:* Taufic Muchtar, Satiman, M. Bin Nasik  
*ASTD:* Abdul Rodjak  
*JSCJ:* Irdham Anas  
*CICA:* Irsal  
*2NDC:* Sukian Bin Romli

### ms 'Erinna'

*Wnd. Gezagnv.:* D.M. Alderlieste  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*2e Wtk.:* A. van Beek jr.  
*StagMO:* M. van der Weyden  
*StagHO:* L. Teune, E.R. Tigelaar  
*Off2:* Arsamada Marwi  
*Off3:* Wibisono  
*Eng3:* Pangaribuan  
*Eng4:* Pangemanan  
*IRO:* Freddy Wattimena  
*CPO:* Erens Robot Wowor  
*PO:* Johnny Uruila, Abdul Rasjid  
*G1S:* O. Sukkur, Jaja Ahmur, Didik Adiyanto, Makrop  
*G2S:* E. Sukirman, Moch. Ismail, A. Jajaludin Kohar  
*ASTD:* Agung Sudrajat  
*JSCJ:* Rusli  
*CICA:* Dominiques Mustamu  
*2NDC:* Musali

### ms 'Erodona'

*Wnd. Gezagnv.:* W.C. Moll  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*2e Wtk.:* J.D. Compriet  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke

*MO4:* P. Frederiks  
*StagHO:* J.J. Meerkerk, W.J. Terpstra  
*StagMO:* W.J. Hansens  
*Off2:* A.M. Husain  
*Off3:* Mugianto  
*Eng3:* S. Wartama  
*Eng4:* J. Edward  
*CPO:* Chaniago F. Aromande  
*PO:* Sudjiman, Tahalea Joazab  
*G1S:* Husni Thamrin, Sudjadi Rahardjo, Mohamad Mahfud, Syamsul Bachri  
*G2S:* Tarjudin, Hollah Bin Dahlan, Imu Bin Satimin  
*ASTD:* Harjono  
*JSCJ:* Chairuddin  
*CICA:* Wawan Setiawan  
*2NDC:* Dadang Ruslan

### ms 'Etrema'

*Gezagnv.:* F.B. Schröder  
*1e Stm.:* J.A. Koenraad  
*Hwtk.:* G.J. van Eyk  
*2e Wtk.:* B.K. Frans  
*MO4:* G.A. de Jonge  
*StagHO:* A.J. Hoogeveen, W.D.S. Beyaert, E. Konijnenberg  
*Off2:* Susmanto  
*Off3:* Sugino, J.L. Takaria  
*Eng3:* R.B. Subijakto  
*Eng4:* B. Sambarani  
*IRO:* R. Nendissa  
*CPO:* Abdon Tatuwo  
*PO:* Sulaiman, Adi Sutoro  
*G1S:* M. Nafir, Asdi Bin Asmat, Rukning B. Abuhusen, Max Donald Hosang  
*G2S:* Mardas Bin Jamsir, O. Arif, Nurdin Abu  
*ASTD:* Tubagus Moh Isa  
*JSGJ:* Muhamad Rodji  
*CICA:* Maman Suparman  
*2NDC:* Hasjardi

### ms 'Naticina'

*Gezagnv.:* A.J. Both  
*1e Stm.:* H.J. Otte  
*2e Stm.:* S.J. Kembery  
*3e Stm.:* E.J. Driehuisen  
*Hwtk.:* J.J.J. Ludekuse  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts  
*MO3:* A. Slot  
*ST:* G.H. de Visser  
*StagHO:* A.W. van Doorne, H.J.R. Plattel, P.B. Schoe  
*I4E:* D.G. Gunawan Sunarwanto  
*IRO:* K.B. Nunardja  
*IJD:* Y.B. Mitakda  
*IJE:* Sunaela Fardiyanto, I. Pandji Mustanto, J.D.M. Paath  
*CPO:* Nicolas Walukow  
*PO:* Sutrisman, Nurkalam  
*G1S:* Eddy Subardi, D. Rodjali, L. Djaelani, O. Ismail  
*G2S:* Jakfar, Sugiarto,

Mohamad Sukran  
*ASTD:* Suharto  
*JSCJ:* Eddy Djunaedi  
*CICA:* Suparman  
*2NDC:* Oman Rochman

### ms 'Niso'

*Gezagnv.:* G.L.A. Martens  
*1e Stm.:* R. Hendriks  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*2e Wtk.:* H.J. Lammertink  
*3e Wtk.:* M.J.E. van den Broek  
*MO2:* J.F. van Dijk  
*MO3:* R.C.R. Oldenburger  
*Roff:* E.F. McInerney  
*ST:* J. Brederveld, D. van Eenige, J.M. van Hoeven  
*StagHO:* L. Vlaardingerbroek, M.G. Slot  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* G. Gozali, M. Bin Matroyal  
*G1S:* Dukak, Achmad Dasuki, Mat Nawi Bin Monai, J. Yosepanus  
*G2S:* Abdullah B. Moh. Arif, Solihin Bin Djuki, Amri Bin Muyono  
*ASTD:* W. Tjuandy  
*JSCJ:* Andi Jamaludin  
*CICA:* Moh Idrus Sopandi  
*2NDC:* Abdul Razak

### ms 'Sericata'

*Gezagnv.:* W. Hoogendijk  
*Hwtk.:* J. Smid  
*MO1:* J. de Boer  
*MO3:* J.X.J. Klaaysen, P. Reinsma  
*MO4:* S.W. van den Brink, J. Nootboom  
*Roff:* I.R. Williams  
*SST:* B.A. Amstelveen  
*ST:* L.R. Stevens  
*StagHO:* A. Stormorken, M.J. Tjoelker  
*Hovo:* H. Otter  
*CPO:* J.R. Pattileuw  
*PO:* Paniran  
*G1S:* Mohamad Tupu, M.J. Sitepu  
*G2S:* Slamet Thohir, Nandang Ansori  
*ASTD:* Umar Bin Salian  
*2NDC:* Eli Ahmad

### ms 'Shelltrans'

*Wnd. Gezagnv.:* S.S. Abma  
*3e Stm.:* A. Gravitov  
*Hwtk.:* A.M.P.B. Fluitsma  
*MO2:* W.M. de Bruyn  
*MO3:* P. van den Brink, R.J. Blonk, P.B. van Leunen, A.J. Geerds  
*MO4:* P.H. Bos  
*StagHO:* M.J.A. Stoop  
*CPO:* O.O. Suntoso  
*PO:* Mohamad Sibli  
*G1S:* Achmad Danari, Muh Irwan, Robby Obtom Podung,

Mail BinToyib  
*G2S:* Herman Lumohing, Komarudin  
*ASTD:* Edy Yusuf Setiady  
*CICA:* Sujai  
*2NDC:* Aksan Busri

### ms 'Sidelia'

*Gezagnv.:* G. Buma  
*1e Stm.:* A.E.R. van de Griend  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman  
*3e Wtk.:* W.G. de Leeuw van Weenen  
*MO3:* P.G. Harts, A.V. de Groot, W.D. Pols, T.B. Toemen-Visser, P.C.J. Toemen  
*StagHO:* E.P.S. Bal, B. van der Vaart  
*CPO:* Monafi  
*PO:* Andrias An Data, J. Ben Pattilima  
*G1S:* Bambang Prasetyo, Panut, Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin Muhammad  
*G2S:* Mohamad Amin, Yac. Faut Ngil Janan, Mujakir  
*ASTD:* Warno S.  
*JSCJ:* Bahari Madruisdi  
*2NDC:* Inuh Bin Tamim

### ms 'Siratus'

*Gezagnv.:* O.A. van Druuten  
*1e Stm.:* L.A.H. Vader  
*Hwtk.:* J.H.S. van der Pas  
*MO1:* A.B.M. Bokkers  
*MO2:* J.F. Bastiaansen  
*MO3:* P.A. Zwolle  
*StagHO:* J.M.H. Don  
*IRO:* F. Achyari  
*I4E:* Edy Susetyo  
*CPO:* Naim Bin Dulasik  
*PO:* Suhandan Warjo, Supartoyo  
*G1S:* M. Ali Tanete, Sur'an Gozali, Munir, O. Nahhu  
*G2S:* Faisal Muchtar, Mohamad Amin, Lalal Suparno  
*CICA:* Koesman  
*2NDC:* Musairin  
*ASTD:* Sudarmono  
*JSCJ:* Sukur Ramli

### ms 'Solaris'

*Gezagnv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Stm.:* F. van Bommel  
*Hwtk.:* A.J.A. de Groot  
*MO2:* J.W. van Duuren  
*MO3:* J. Lahuis, H. van den Elsaker  
*MO4:* W.J. Krynsen, M. van Vlierden  
*StagMO:* A.R.J. Harssema, S.J.B. Pouw, A. Faber  
*ST:* K. van der Sluis, J.P.W. Dallmeyer  
*Hovo:* W.C. Kapper  
*CPO:* Pieter Nikijuluw



*PO:* M. Kadar  
*G1S:* Eddy Nurhati, Abdul Haji S.  
*G2S:* Mohamda Hosen,  
 Usman Madjoka  
*2NDC:* Nawai

### ms 'Spectrum'

*Gezagv.:* A. Vlaar  
*Hwtk.:* J. Krusse  
*MO1:* C.A. Rovers, M.P.M. Boeren  
*MO2:* P.J.H.M. van Daal  
*MO3:* E. Huisman  
*MO4:* J. Klomp  
*SST:* Q.A.P. de Wit  
*ST:* C.H. Roozendaal,  
 E.R. van Engel  
*Hovo:* J.H.A.J. Orië  
*StagHO:* H.R.J. Geervliet  
*CPO:* Jamil Erang  
*PO:* Ali Mudin  
*G1S:* Ashari B. Abdullah  
*G2S:* Solihin, Saruly,  
 Achmad Fadjeri, Hasri Kasim,  
 MohaarBin Marzuki  
*ASTD:* A.B. Moniri  
*2NDC:* Djunaedi Arsim

### ms 'Sponsalis'

*Gezagv.:* R. Agema  
*1e Stm.:* H. Sieders  
*Hwtk.:* J.H.E. Nijhuis  
*MO2:* G.R. Bos  
*MO3:* R. van Alderen,  
 G.J. Feringa  
*MO4:* H.T.M. Nieuwmeyer,  
 C.W.G. Boer  
*Roff:* S.M. Mcfaul  
*ST:* A.A.O. Schenk, M.A.J. Veen  
*StagMO:* E.W. de Jonge,  
 A. Beydals  
*Hovo:* C.F. van der Ende  
*CPO:* Hendrik Boy Pasumiin  
*PO:* Dr. Sony Wonok  
*G1S:* Achmad Husin, Bin Satimin  
*G2S:* Hery Kaharu, Djaelani  
*ASTD:* Ripin  
*2NDC:* Mohamad Jusuf

### ms 'Stellata'

*Gezagv.:* W.A. Mostert  
*Hwtk.:* K.L.J. Aertssen  
*MO1:* P.H. Stegeman  
*MO2:* H.T.J. Meyer  
*MO3:* H.J.K. de Boer  
*MO4:* D. Steenis  
*StagHO:* W. Veldhuis, J.E.T.  
 Bakker, P.C.A. van Dongen  
*Roff:* N. Macaskill  
*ST:* R.J. Dekker, R. van Buuren  
*Hovo:* H.W.J. van Haarst  
*CPO:* Tawakid  
*PO:* F.X. Djoko Nursjamad  
*G1S:* Muyoto, Amir Hanif  
*G2S:* Abdul Hadi, Mohamad  
 Mursid  
*ASTD:* Madsaleh  
*2NDC:* Suharto Bin Jasim

### ms 'Sunetta'

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren  
*1e Stm.:* A. Breevaart  
*Hwtk.:* H. Brand  
*2e Wtk.:* R.J. Bosman  
*3e Wtk.:* K. Elshout  
*4e Wtk.:* M.P. Coleman  
*MO2:* M. van der Woud  
*MO4:* F. van den Berg  
*ST:* A. van der Windt

*IJE:* H.X. Misbach, Albert Uneputty,  
 D. Kusama  
*IRO:* S. Rizal  
*CPO:* Maman Suparman  
*PO:* Muh Djupri Rachman,  
 Hinsa Manurung  
*G1S:* Ismail Bin Sihirat, Madjen  
 Nawi, Suari, Aki Bin Samiri Anwar  
*G2S:* Burhan, Abdul Rasyid,  
 Mustopa, Gondo Gulton, Abdur  
 Rohim, Suparjo  
*ASTD:* Mostafa Bin Monai  
*JSCJ:* Asmori Bin Moi  
*CICA:* Syahrudin Ujang  
*2NDC:* Halim

### ms 'Zafra'

*Gezagv.:* H.R.J. de Vries  
*Hwtk.:* H. Japin  
*MO2:* J.P.J.G. IJzerman  
*MO3:* J.C. Geuze  
*MO4:* E. Boertje, P.S. Knaap  
*SST:* F. Oostdijk  
*ST:* J.H. Winands  
*StagHO:* A. IJsselstein,  
 R.J.P. Dupuis  
*IRO:* H. Anwar  
*CPO:* Rustam Zen  
*PO:* Suhardi  
*G1S:* Zulani Adjeri, Abdul Halil  
*G2S:* Dedi Bukhori, Pukasan Bin  
 Jumadin  
*ASTD:* Harun  
*CICA:* Abdul Rodjak Moh. Ili  
*2NDC:* Rahmat Purnama

### ms 'Zaria'

*Gezagv.:* F. Makkee  
*1e Stm.:* K. Cramer  
*Hwtk.:* W. Muis  
*MO1:* H.G. Besselink  
*MO2:* R.L.H. Mooring  
*MO3:* R.C.F. Straver  
*MO4:* M.M.G.J. Kuyil  
*SST:* J.W.P. Grommen  
*StagHO:* J. Derks  
*StagMO:* R. Smallembroek  
*Roff:* Machfud  
*CPO:* Hengky S. Pasumiin  
*PO:* Idit Irianto  
*G1S:* Moch. Ali, Kasim Bin  
 Mohamad  
*G2S:* Agus Naftali, Bachrol Bin  
 Supayah  
*ASTD:* Abu Umar  
*CICA:* Tjasmito  
*2NDC:* Sukiman

## in memoriam

Op 17 oktober jl. is op 91 jarige leeftijd overleden de heer **K. van der Woude**, oud-gezagvoerder. De heer Van der Woude verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1955 na 29 dienstjaren.

Op 23 oktober jl. is op 83 jarige leeftijd overleden de heer **B.A. Overbeeke**, oud-gezagvoerder. De heer Overbeeke verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1959 na 24 dienstjaren.

Op 8 november jl. is op 77 jarige leeftijd overleden de heer **A. Verkerk**, oud-gezagvoerder. De heer Verkerk verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1967 na 29 dienstjaren.

## Gehuwd

*ASV:* K.G.J. Schefferlie met  
 mevrouw M.E. Gouveia Concalves

## Geboren

*Elizabeth Laurentia*, dochter van  
 R. van der Heide jr. en mevrouw  
 H.E.L.A. Van der Heide-Van der  
 Westerlaken

## Behaalde zeevaarddiploma's

'A' - *MO4:* P.H. Bos  
 'A' en 'S3' - *MO4:* H.T.J.  
 Nieuwmeyer  
 'A' en 'S3' - *MO4:* P. Frederiks  
 'A' en 'S3' - *MO4:* L.H. van Dijk  
 'A' - *MO4:* P.S. Knaap  
 'S3' - *MO4:* W.J. Krynsen

## Her-indienst getreden

*MO2:* G.R. Bos  
*MO2:* M.P. Vogels

## Uit dienst

*MO3:* O.J.C. Huising  
*MO3:* H.C. van Petersen  
*MO4:* M. van der Plas  
*MO4:* M. Koper  
*ST:* P.H.H. Tummers  
*ST:* P.S. Knaap

## Gepensioneerd

*Hwtk.:* W. Vroling  
*Hwtk.:* J. Wielart  
*2e Wtk.:* J.C. Gazinga  
*ASV:* K.G.J. Schefferlie

## Nieuw in dienst

C.W.G. Boer  
 MO4



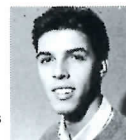
E.J. Driehuizen  
 3e Stuurman



P. Frederiks  
 MO4



J.J.A.A. Gooris  
 MO4



E. Huisman  
 MO3



J. Klomp  
 MO4



M.M.G.J. Kuyil  
 MO4



D. van Steenis  
 MO4



M. van Vlierden  
 MO4



## walpersonalia

### In dienst

W.F. Dufourné (DFP/1)

### Geboren

*Hiltje*, dochter van H. van der Brug  
 (DFP/1) en mevrouw J. van der  
 Brug-ter Veen





V.l.n.r.  
de echtparen  
Van Haaster,  
Hensbroek,  
Wielart,  
Vroling,  
Ganzinga,  
Kuijper en  
Schefferlie

# afscheid gepensioneerden

**Op 18 november jl. nam de Maatschappij afscheid van de hoofdwerktuigkundigen J. Hensbroek, H. Kuijper, J.B. van Haaster, W. Vroling en J. Wielart. Tevens werd afscheid genomen van 2e werktuigkundige J.C. Ganzinga en algemeen scheepsvakman K.G.J. Schefferlie.**

**In een geanimeerde bijeenkomst in restaurant Engels in Rotterdam waren vele collega's en oud-collega's aanwezig om de gepensioneerden uit te zwaaien en alle goeds voor de toekomst te wensen.**

**De heer Elias stond in zijn speech stil bij de dingen die de laatste jaren in de scheepvaart veranderd waren en de dingen die hetzelfde zijn gebleven. Onveranderd was naar zijn zegge het belang van vakmanschap, loyaliteit en inzet, eigenschappen die bij alle gepensioneerden ruimschoots aanwezig waren. 'Er wordt bijzonder hard gewerkt in de Nederlandse zeevaart', hield hij zijn gehoor voor. Hij constateerde dat kennis van de koopvaardij en begrip voor het zeevarende beroep in Nederland afnam, iets wat hij betreurde.**

**Hij bedankte een ieder persoonlijk voor de geleverde prestaties en memoreerde daarbij de meest in het oogspringende karaktertrekken van de betrokkene. Uiteraard werden de echtgenotes van de gepensioneerden eveneens uitvoerig bedankt voor hun steun en inzet. De avond werd afgesloten met een diner in restaurant 'La Bourgogne'.**