

# SCHEEP



# ENNIKA

27e jaargang  
nummer 2  
oktober  
1987



# SCHIP EN KA

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

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zevenentwintigste jaargang nr. 2  
oktober 1987

Redactiecommissie

Frank van der Bas  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Nico Obolonsky  
Henk Steenstra  
010-4071805

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

Tijl Tijdschriften B.V.  
Bezuidenhoutseweg 58  
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.  
Zwolle

## IN DIT NUMMER

Zweden: Meren, Muggen, Mooi	4
Verslag Ondernemersraad	6
Vaart houden	8
Nieuws van	
Verkiezingscommissie	9
Schoon Schip	10
Personalía	11
Vlootcollega's met pensioen	12

## Bij de voorplaat

'Stellata' bij binnenkomst te Sydney (Australië).

## Shell en Postbank werken samen

Hare excellentie Drs. N. Smit-Kroes, Minister van Verkeer en Waterstaat, heeft donderdag 27 augustus jl. bij het Shell zelftank-verkooppunt aan de Binckhorstlaan in Den Haag, de symbolische plaatsing verricht van Shell's 250ste terminal voor elektronisch betalen met een 'giromaatpas'. Het betreft hier een voorlopige mijlpaal, want de komende maanden zal het Shell-netwerk van betaalautomaten voor rekeninghouders van de Postbank nog met enkele tientallen worden uitgebreid. Voor de komende jaren wordt door Shell een verdubbeling van het aantal betaalautomaten beoogd: hiermede wordt het dan in principe mogelijk om ruim 80% (nu 50%) van het totaal bij Shell-stations verkochte volume aan motorbrandstoffen (benzines, diesel en LPG) te verrekenen via elektronisch betalen.



### Naar een systeem van elektronisch betalen

De postbank ziet in de samenwerking met Shell een eerste stap in haar streven naar de invoering van een veilig, goedkoop, eenvoudig, efficiënt en gestandaardiseerd systeem van elektronisch betalen. Naar de mening van de postbank is deze vorm van betalen vandaag de dag geen kwestie meer van een vrije keuze, maar een harde noodzaak om het betalingsverkeer veilig te houden. Hiermee wordt onder meer bedoeld op de steeds toenemende fraude en vervalsing, van de door de banken uitgegeven betaalmiddelen. De schade voor de banken loopt jaarlijks op met tientallen miljoenen guldens. Zij juicht het dan ook toe dat de andere banken zich vanaf begin volgend jaar bij het Shell-project zullen aansluiten. De bij Shell geïnstalleerde betaalautomaten – ontwikkeld in nauwe samenwerking met Koppens Schlumberger N.V. te Bladel – zullen dan zijn aangepast voor verwerking

van transacties door houders van een 'eurochequepas'. De postbank zelf zal binnen twee jaar aan alle 5 miljoen klanten met een betaalrekening bij de postbank een beter beveiligde 'giromaatpas' verstrekken, die op frauduleuze wijze innen van 'girobetaalkaarten en kascheques' onmogelijk maakt. Over ongeveer drie jaar zullen alle 2600 postinrichtingen in Nederland uitgerust zijn met de zogenoemde off-line-pin-controle-apparatuur, waar klanten met hun beveiligde 'giromaatpas' geld kunnen opnemen. Een belangrijke voorwaarde van de postbank in de ontwikkeling met andere partners van een zo breed mogelijke toepassing van elektronisch betalen, is dat de consument niet zal hoeven te betalen.

### Veel voordelen voor alle partijen

Voor Shell is het elektronisch betalen een belangrijk onderdeel van haar strategie tot modernisering en uitbreiding van haar pakket producten en diensten voor de Nederlandse markt. Shell stelt erg veel vertrouwen te hebben in de toekomst van 'plastic geld'. Haar eigen ervaringen met credit card-systemen als 'Euroshell en Shell Card', alsmede de proef van de gezamenlijke banken en benzinemaatschappijen met elektronisch betalen in de regio Tilburg/Eindhoven, hebben aangetoond dat deze manier van betalen door de klanten wordt gewaardeerd. Dit alles vormde voor Shell aanleiding om medio 1986 te zamen met de Postbank een eigen project te ontwikkelen met een landelijke spreiding. De voordelen van het gekozen systeem voor de consument en de wederverkopers zijn talrijk: elektronisch betalen is gemakkelijk, minder gebruik van betaalkaarten en cheques bespaart administratietijd en verhoogt de snelheid bij het betalingsverkeer, iedere tanking wordt overzichtelijk vermeld op het dagafschrift van de klant, alle aankopen bij Shell-stations – ook die van zogenaamde shop-artikelen – kunnen met de 'giromaatpas' worden gedaan en de 'giromaatpas' is buiten het Shell-station ook toepasbaar bij de postinrichtingen en de geld-uitgifte-automaten van de Postbank.

### Instrument tegen criminaliteit

Shell is van mening dat er echter ook een negatieve reden is om haast te maken met elektronisch betalen. Het recente gebruik van grof geweld door overvallers van benzinestations, is een trend die gekeerd moet worden. Door Shell wordt er alles aan gedaan om in samenwerking met haar wederverkopers, zekerheid en veiligheid op de verkooppunten te optimaliseren. Een belangrijk middel hierbij is de reductie van de potentiële buit voor overvallers. Daarin speelt 'plastic geld' een belangrijke rol, want het vermindert de hoeveelheid contant geld die op een verkooppunt aanwezig is. Vooralnog blijft een goede 'kasdiscipline' essentieel. Hiermee wordt bedoeld het tijdig afstorten in een voor de kassier onbereikbare kluis van alle contanten, behoudend enkele honderden guldens 'wisselgeld'. **Elektronisch betalen: een middel om het idee te laten verdwijnen dat er geld op benzinestations zou zijn.**

## No. Datum Onderwerp

- 2521 28.08.87 Ongevallenrapportage (PCOR)  
 2522 01-09.87 Koersen/richtprijzen brandstof (PCOR)  
 2523 02.09.87 Overlegvergadering (PCOR)

## Aankondiging van het interimdividend

De Raad van Commissarissen en de Directie van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij hebben besloten tot uitkering van een interimdividend over het boekjaar 1987 van f 4,50 per aandeel van nominaal f 10,—. Dit bedrag is onveranderd ten opzichte van dat over 1986. Het netto-actief per 30 juni 1988 en het nettoresultaat over het eerste halfjaar 1987 van de Vennootschap (voornamelijk bestaande uit haar belang in het netto-actief en haar aandeel in het nettoresultaat van de Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep) bedragen respectievelijk f 182,27 en f 10,45 per aandeel, de overeenkomstige cijfers over dezelfde periode van 1986 zijn f 199,11 en f 11,19.

## Officiële opening Seamen's Centre 'De Beer'

Na een ingrijpende verbouwing werd het Seamen's Centre 'De Beer'/Europoort op dinsdag 8 september 1987 officieel geopend door H.K.H. Prinses Margriet der Nederlanden. Het Seamen's Centre, nu losgekoppeld van Hotel-Restaurant 'De Beer', valt sinds 1 januari 1987 samen met het Zeemanshuis Rotterdam (o.a. 105 bedden) en het Seamen's Sport Centre Schulpweg/Waalhavengebied onder het bestuur van de Stichting Zeemanshuis Rotterdam. Het modern ingerichte Centre biedt de bezoekende zeevarenden o.a. twee internationale telefoonlijnen, een bar met lichte hapjes, een uitgebreide bibliotheek, TV's, video-shows, diverse spelen en een kleine winkel. Voor de meer sportief ingestelde bezoekers staan twee voetbalvelden, twee tennisbanen, een

basketbal/volleybalveld en sintelbaan ter beschikking, terwijl een duik in het zwembad kan worden genomen. Twee sportleiders/recreatie-officieren met een CIOS-achtergrond coördineren en begeleiden de activiteiten. Er is een prachtig terras in de omliggende tuin aangelegd met zitjes, een reuzenschaakbord en gelegenheid tot buitentafeltennis en barbecuen. Via de telex-apparatuur blijft men dagelijks op de hoogte van de scheepsbewegingen in het Rijnmondgebied. Aan de hand van deze berichten wordt een schema opgesteld voor de drie scheepsbezoekers (allen met een zeemansverleden). Zij gaan de schepen langs, helpen de zeelieden eventueel bij persoonlijke problemen en brengen de mogelijkheden die het Centre biedt onder de aandacht. De gratis eigen busverbinding (alleen voor zeevarenden) brengt de bezoekers naar het Centre en naar hun schip. Deze bussen staan middels hun marifoon constant in verbinding met de beheersters op de centrale in het Centre; tijdens de rit kan daarom de route aangepast worden. Per telex kunnen de schepen vóór aankomst hun wensen kenbaar maken, terwijl het Centre reeds voor het rondvaren van de Maasboei speciale activiteiten bekend kan maken. Het Centre is dagelijks geopend van 13.30 tot 23.30 uur. In het Seamen's Centre zijn tevens gehuisvest: de Deutsche Seemannsmission, het Protestants Koopvaardijwerk, Stella Maris en de Missions to Seamen.

## Koopvaardijdiensten

Ook dit jaar organiseert het koopvaardijpastoraat weer drie oecumenische diensten. Deze diensten zijn een uur van herdenking, bezinning en ontmoeting van de gehele koopvaardijgemeenschap en allen die zich met de zeevaart en de christelijke gemeente verbonden voelen.

De koopvaardijdiensten worden gehouden:

**Op 1 november 1987 in Groningen**, in de Doopsgezinde Kerk, Oude Boteringestraat om 16.00 uur. Voorgangers zijn Ds. J. Bakker en Ds. H. Wubs. Muzikale medewerking wordt verleend door Luuk Tuinder, orgel en het koor 'The Young Christian Singers'.

**Op 8 november 1987 in Rotterdam**, in de Grote of St. Laurenskerk om 16.00 uur.

Voorgangers daar zijn Ds. J. Bakker en deken E. J. Stagge S. J. Muzikale medewerking door Johann. Th. Lemckert, orgel en het Vlaardings mannenkoor 'Orpheus'.

**Op 15 november 1987 in Amsterdam**, in de Engelse kerk op het Begijnhof. Deze dienst begint om 15.30 uur, maar vanaf half drie is de kerk open en wordt er koffie aangeboden. Voorgangers zullen zijn Ds. J. Bakker en pastoor K. van der Zalm. Muzikale medewerking van Marcus van der Heide, orgel en het Christelijk Gemengd koor 'Rehoboth' uit Watergraafsmeer.

Tijdens alle diensten is er een kindercrèche. De collecte die gehouden wordt is bestemd voor het Comité Kerstfeest op Zee. Voor degenen die contact willen opnemen met het Koopvaardijpastoraat, volgt hier het adres: Koopvaardijpastoraat, Willemskade 13, 3016 DK Rotterdam, tel. 010-4123694.

## Rectificatie

In de augustus editie zijn in het artikel Satelliet Communicatie (Schoon Schip) enige fouten geslopen, welke wij hierbij corrigeren.

- Het SATCOM nummer van de 'Niso' is 1300177 i.p.v. 80657 (was oude TOR-nummer)
- De 'Shelltrans' is niet uitgerust met een SATCOM-installatie. Het genoemde nummer is het TOR-nummer (uitsluitend voor telexverkeer). De 'Shelltrans' kan, mits op de Engelse kust varende, wel bereikt worden via de 'Vodafone'. U kiest dan 09-44836225638. Internationaal telefoontarief plus een kleine Vodafone toeslag is van toepassing.
- De roepletters van de 'Stellata' zijn PHVG i.p.v. PHUG.
- Bij de aanvraag van een telefoongesprek via de satelliet dient u tevens de ruwe geografische positie van het schip op te geven, dit in verband met de door Scheveningen Radio te kiezen satelliet, en het telefoonnummer van waar u belt. Dit nummer wordt dan ook voor de kosten belast.

**Voor het versturen van telegrammen belt men 009**

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Felania  
Felipes  
Ficus

Flammulina  
Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Fusus  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata

010-4566008

010-4566009

# Zweden:



## Meren Muggen Mooi

Op 25 juli 1987 namen spijkerbroek en trui voor een periode van 3 weken de plaats in van het driedelig grijs. Voor 1987 was Scandinavië als vakantiebestemming uit de bus gekomen met o.a. 2 weken 'Canadees' kanovaren met vrienden in Zweden. Op zaterdagochtend 'lekker' vroeg weg richting Kiel waar de 'Stena Line' een ferry had afgemeerd die onafgebroken allerlei vervoersmiddelen opslokte. Na een rustige overtocht kon Stena haar lading blik zonder enig oponthoud op de kade van Gothenburg kwijt. Het weer was nou niet bepaald zomers: bewolkt en even buiten de stad regen.

Na een halve dag rijden werd de eerste stek gevonden: een camping aan de rivier Klarälven. Na een eerste kennismaking met een stel Zweedse muggen ging het richting verhuurcentrum, waar men ons een instructie en een kist verstrekte. De kist bevatte onder andere een gedetailleerde kaart van het deel van de rivier dat wij zouden doen, een jerrycan, een touw, zwemvesten en een schep. Met de schep moesten wij langs de route de sanitaire stop verbergen. De rest van de bagage werd waterdicht verpakt. De volgende ochtend stond de bus klaar

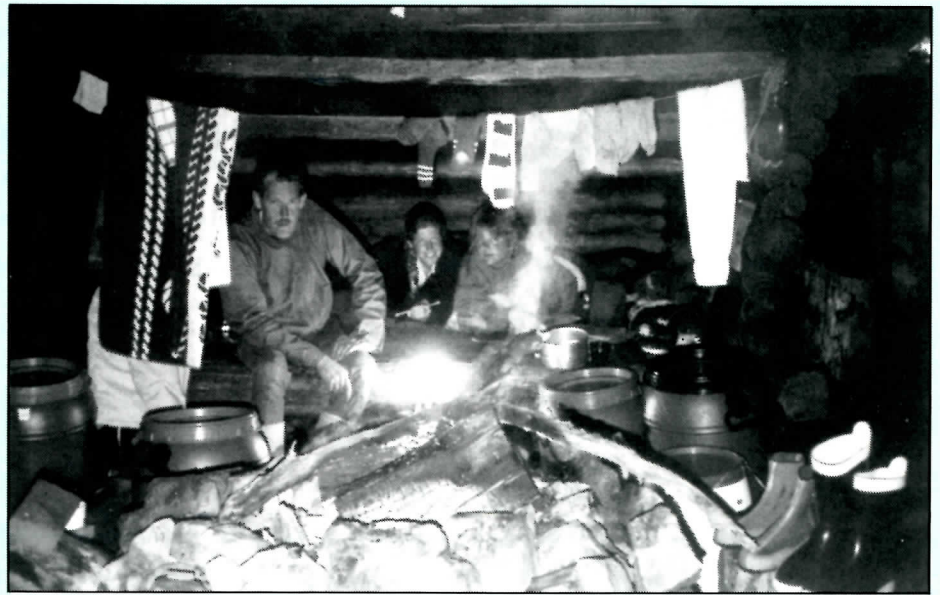
om ons 70 à 80 km stroomopwaarts te brengen naar een punt waar ook de vlotenbouwers te water gingen. De taakverdeling in de kano was tijdens een proefvaart in Noord-Holland al vastgelegd: Irma zou eerste stuurman zijn en Frank gezagvoerder terwijl de civiele dienst in beide rangen geïntegreerd werd. Kanovaren is niet bagage erin gooien en wegwezen. De belading is nogal kritisch: de kano moet in evenwicht liggen. Verder is het een kwestie van voorin stevig peddelen en achterin peddelen en sturen tegelijk. De eerste dag kon zo in een

reisfolder: boven ons hoofd een heerlijk zonnetje, links en rechts ruisende bossen en voor ons een brede kronkelende rivier, die bijna in elke bocht een natuurlijk zandstrandje vormde. Tegen een uur of drie vonden wij het voor zo'n eerste dag wel genoeg. De kano's werden op het strand getrokken en de tenten werden opgezet. Terwijl Linda en Irma de voordelen van Maggi ontdekten (gevroesdroogde maaltijden: ideaal voor zo'n vakantie) gingen Nico en Frank hout sprokkelen. Na een paar uurtjes genieten van ondergaande zon en oplaaiend kampvuur werden de slaapzakken gevuld. De volgende ochtend ging het na een wasbeurt met koud stromend Klarälvenwater en een ontbijt op het strand een stukje verder stroomafwaarts. Die dag moesten we een redelijk stuk peddelen om een beetje op schema te blijven. De slaapstop zou dit keer op een stukje weiland gehouden worden, waar de muggen goed vertegenwoordigd waren. Sanitaire stops waren hier van zeer korte duur . . . De dagen erna bleek het nog steeds moeilijk exact te bepalen waar we ongeveer op de kaart zaten. De bruggen vormden een redelijk herkenningspunt. Bij een van deze bruggen lag een dorpje (30

inwoners) waar wij op zoek gingen naar een koffiешop. Op aanraden van een inwoner gingen wij richting het witte huis aan het einde van het dorp waar we wellicht koffie konden krijgen.

Nietsvermoedend namen wij plaats op de tuinstel in afwachting van een ober. Even later verscheen een Zweed die vroeg wat wij wensten. Vier koffie, alstublieft zeiden wij. Dat hij enigszins verbaasd keek viel ons toen niet op. Toen hij echter met zeer fraai porselein, koffie, cake en koekjes weer naar buiten kwam kregen wij het vermoeden dat we gewoon bij iemand in de tuin waren gaan zitten. Toen onze gastheer (Magnus) met de koffie bij ons kwam zitten werd dit vermoeden bevestigd. Het werd een hele gezellige koffiestop. Op het einde van deze tocht werd het weer wat slechter waardoor de laatste kilometers van elastiek leken te zijn. Nadat de kano was schoon gemaakt vertrokken wij naar de Kanoclub van Tom in Arvika waar de Glaskogen (natuurreservaat zonder muggen!) op ons wachtte. Het weer was er niet beter op geworden: de tent werd in de regen opgezet en ging de volgende ochtend nog nat de zak in. Gezien de landtransporten in deze trip was het noodzakelijk de bagage tot een minimum te beperken. We kozen voor 1 voedselton, 1 equipmentton en per stel 1 slaap-/kledington. We begonnen al goed: met harde wind tegen het meer over (soms kon je met je peddel nauwelijks bij het water), een landtransport van circa 6 km heuvel op/heuvel af en in de regen een geschikt eiland opzoeken voor de overnachting. Je moet namelijk een redelijk vlak stuk hebben waar je ook nog je tentharingen kwijt kunt. Dankzij een flauw zonnetje en een flinke wind konden wij de volgende ochtend de tenten droog inpakken en genieten van de prachtige omgeving. Stel je voor: je eigen eiland en niemand om je heen. Het enige geluid is het ruisen van de wind en het geplons van de peddels.

De tocht voerde ons via een smalle kloof naar Stora Gla. Onder gunstige weersomstandigheden kun je hier ruim 6 meter diep flinke rotsformaties zien liggen. Helaas stond er opnieuw een fikse wind (wel zon) zodat wij uit de buurt van deze



#### De windbeschutting, gezellig of niet?

rotsen moesten blijven om schade aan de boot te voorkomen. Sommige rotsblokken liggen net onder water. We besloten een stuk af te snijden en het meer schuin over te steken richting een zgn. windbeschutting (zie foto). Halverwege de oversteek begon het aardig te spoken, zodanig dat mijn stuurman uitstapneigingen kreeg en onze vrienden van de zenuwen een deuntje begonnen te fluiten. Alle inspanning werd beloond met een prachtige stek. Na het bekende kook- en sprokkelwerk werd een duik genomen in het (ijskoude) water van Stora. De windbeschutting bood plaats aan 4 personen. Knus naast elkaar sliepen we in bij het nog brandende kampvuur. De volgende ochtend lag het meer erbij als een spiegel alsof er nooit wind geweest was. Na een paar uurtjes genieten van de zon moesten we verderop naar Lenungshammar (enige inneempunt voor voedsel). Na een kort landtransport (kano op twee wielen) gingen we temidden van prachtige waterlelies te water. Het duurde niet lang of de onweersluchten kwamen dreigend dichterbij. Het peddeltempo werd flink opgeschroefd om veilig en droog op

'ons' zoveelste overnachtingseiland aan te komen. Het slechte weer stimuleerde de inventiviteit: de dekzeilen voor de kanobagage werden tussen vier bomen gespannen zodat de 'keuken' droog bleef. De volgende ochtend werd de tocht voortgezet op de Övre Gla. Uiteraard was de wind weer in ons nadeel gedraaid. We waren nog maar net onderweg of er barstte een bui los die ons een inham in dreef. Na een half uurtje schuilen en hozen konden we weer verder. Bij de volgende stopplaats zaten wij middenin een depressie. De wind draaide zodanig dat we een en dezelfde bui wel 4 keer hebben terug gezien. Dit was genoeg om ons vroeg de tent in te jagen. Maar om half negen hadden wij natuurlijk nog geen slaap. Er werd dan ook tot elf uur gezongen en gelachen.

De dag daarna kwamen we via het Gran Sjön meer aan bij het tweede pittige landtransport (circa 6.5 km waarvan 2 km geasfalteerd). Het laatste stukje ging steil bergafwaarts waardoor de kano er met ons vandoor ging in plaats van andersom. Het laatste eiland kwam nu in zicht. Het bleek een goede keus te zijn: bosbessen in overvloed. Nog een stukje varen en een wandeling met de kano en Arvika zou in zicht komen. Een ding werd duidelijk: de rust was voorbij en de bewoonde wereld naderde. De kans nog elanden te zien was nu wel erg klein geworden. Helaas hebben we alleen hun uitwerpselen mogen aanschouwen.

Tot slot nog dit: Voor iemand die rust en avontuur zoekt is een kanovakantie ideaal. Voor iemand die 5 sterren en een opengeslagen bed zoekt is zo'n vakantie minder geschikt.



# OR verslag van 27 en 28 augustus 1987

- *Wijziging Bemanningssamenstelling C en S klasse*
- *Personeelssituatie*
- *Veiligheid*
- *Arabische Golf*
- *Sidelia Boycot*

Op 27 en 28 augustus j.l. vond de Ondernemingsraad wederom een tijdelijk onderkomen in de luchtkamer van 'Folkert' voor de tweemaandelijks OR/Overlegvergaderingen. Onder het hoofdstuk Mededelingen Bestuurder werd een vervolg gegeven op de projecten 'Bahamas' en 'Chemicaliën'. Gerrit Hartman zal als Superintendant op korte termijn op de Bahamas te werk gesteld worden. Het is voornamelijk niet mogelijk werkvergunningen voor Nederlandse Officieren te verkrijgen, zodat het bemannen van het project voorlopig in de koelkast is geplaatst.

Management is ervan overtuigd dat er investeringsmogelijkheden zijn in de Chemicaliënvaart op Noord West Europa en Middellandse Zee. In deze 'high tech' vervoersmarkt is weinig concurrentie te verwachten van goedkope vlagschepen. Gelet op het vervoersaanbod (kleine ladingen – korte afstanden) kan het project alleen slagen op basis van deelname door derden.

Op dit moment verdiept Management zich in de mogelijkheden die zich hierbij voordoen, aldus de Bestuurder waarbij hij nogmaals benadrukte dat de Chemicaliënvaart past in het streven naar verdere diversificatie van onze activiteiten.

## **Wijziging bemanningssamenstelling C- en S-klasse.**

Onder dit agendapunt werd uitvoerig ingegaan op de door de Overheid geboden mogelijkheid op Nederlandse vlagschepen die onder een subsidieregeling vallen een deel van de Nederlandse scheepsgezellen

en het civiele dienstpersoneel te vervangen door buitenlandse zeevarenden.

De Bestuurder tekende hierbij aan dat e.e.a. via de weg der geleidelijkheid zal plaatsvinden zoals tot nu toe gebruikelijk bij een dergelijke maatregel. Om voor de hand liggende redenen zal STBV gebruik maken van Indonesische zeevarenden. In het najaar zou een begin gemaakt kunnen worden met de vervanging. De discussie over de exacte invulling van genoemde maatregel is nog volop gaande o.a. over de 'mix' Nederlandse/Buitenlandse gezellen en over de functie die door de Nederlandse Scheepsgezel of scheepstechnicus in het nieuwe concept zal worden bekleed. Dit geeft wellicht de mogelijkheid voor goede ASV-ers om zich verder te ontwikkelen tot Scheepstechnicus, aldus Peter Otten. Overigens voorziet de Maatschappij geen problemen met het varen met een gemengde gezellenploeg. Doordat de Nederlandse gezellen het technische werk voor zijn rekening neemt en de Indonesische gezellenploeg de schoonmaak- en onderhoudswerkzaamheden zullen uitvoeren ontstaat een andere organisatiestructuur. In dit verband vraagt Wouter Kalkman zich af of er niet met een Nederlands/Poolse bemanning gevaren kan worden te meer daar deze combinatie een nog grotere kostenbesparing oplevert. Overwegingen van politieke aard en het feit dat de gewenste tankerervaring niet voldoende aanwezig is bij de Polen zijn er de oorzaak van dat deze combinatie niet haalbaar is, aldus de Bestuurder. In

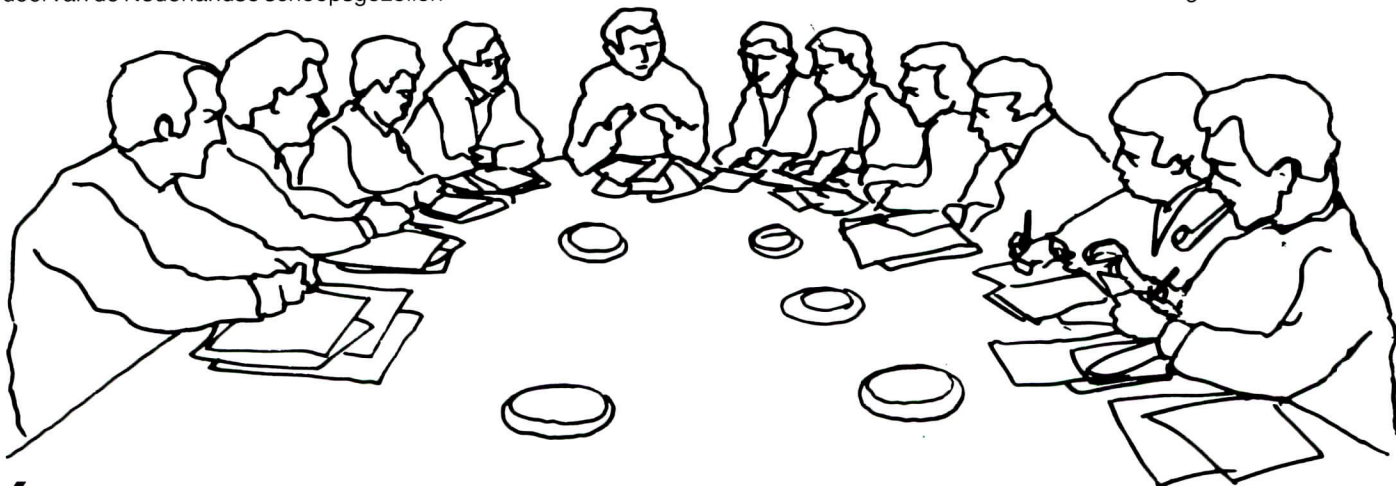
antwoord op een vraag van Dolf Mittelmeyer deelt Peter Otten nog mee dat er geen problemen voorzien worden bij de recrutering van Indonesische gezellen, waarvoor overigens dezelfde arbeidsvoorwaarden zullen gelden als voor degenen die reeds bij ons in dienst zijn.

Gelet op de bestaande onduidelijkheden/onzekerheden ligt het niet voor de hand nu reeds een adviesaanvraag aan de OR voor te leggen, aldus Peter Otten. In een door Bert Zwiers voorgelezen verklaring wordt het standpunt van de OR in deze als volgt verwoord:

Door de Overheid worden mogelijkheden aangereikt om onze C- en S-klasse schepen voor een deel met buitenlandse gezellen en CD personeel te bemannen. Wanneer van de geboden mogelijkheden daadwerkelijk gebruik gemaakt zou worden heeft dit twee essentiële gevolgen t.w.:

- 1 Verlaging van bemanningskosten
- 2 Verdere afname van werkgelegenheid voor Nederlandse gezellen en kombuispersoneel.

De OR stelt voor zo spoedig mogelijk op deze zaak terug te komen, zodra meer gedetailleerde informatie bekend is en verzoekt de Bestuurder deze vergezeld te doen gaan van een adviesaanvraag'. De Bestuurder wijst er met nadruk op dat eerder genoemde maatregel geheel los staat van het 15 mans concept waarmee op de Sericata en de Clarence (van Nedlloyd) op experimentele basis gevaren gaat worden. De overeenkomst tussen deze twee ontwikkelingen is dat beiden



gericht zijn op het behoud van een Nederlandse Koopvaardij. De bedoeling van het 15 mans experiment is tevens om te onderzoeken welke technische/nautische voorzieningen noodzakelijk zijn om met een bemanning van 10 tot 12 man te kunnen varen (de toekomstige zgn. veiligheids- of kernbemanning). Op de vraag van Bert Zwiars of met 15 man de ondergrens voor de bestaande STBV-schepen bereikt lijkt antwoordt de Bestuurder dat dit zal moeten blijken uit de studie.

### Personeelssituatie

Voorts wordt melding gemaakt van de jongste ervaringen met Indonesische junior officieren, waarbij van een duidelijk beter functioneren gesproken kan worden. Op 3 september zal een evaluatie plaatsvinden met een 15 tal officieren die met Indonesische juniors gevaren hebben. Hierbij zal de Ondernemingsraad vertegenwoordigd zijn door Bert Zwiars, Henk Steenstra en Joost Boonstra. Van de resultaten van deze evaluatie zal zowel aan de OR als aan de desbetreffende schepen verslag gedaan worden. Per 31 juli 1987 waren er 294 Officiëren en 206 Nederlandse scheepsgezellen in dienst. Uit de gepresenteerde personeelsscijfers blijkt dat er eind 1987 naar schatting nog 249 Nederlandse officieren en 148 Nederlandse gezellen in dienst zullen zijn, terwijl het aantal walmedewerkers tegen die tijd op ongeveer 50 zal liggen. Aantallen die o.a. middels vervroegde pensioneringen en overplaatsingen gerealiseerd zullen worden, aldus Peter Otten. In deze prognose is overigens geen rekening gehouden met het effect van de vervanging van Nederlandse gezellen door Indonesische op Nederlandse vlagschepen, omdat dit pas eind dit jaar geleidelijk zal worden ingevoerd.

### Veiligheid

Het vlootbezoek van de heren Zimmer (DSTG) en Kuyt (STBV) heeft inmiddels geresulteerd in een voorlopig verslag waaruit geconcludeerd kan worden dat alhoewel STBV op de goede weg is er nog steeds ruimte voor verbetering is. Het veiligheidsbewustzijn leeft namelijk nog niet sterk genoeg aan boord van de schepen. Dit gevoegd bij de enigszins teleurstellende ontwikkeling van de safety performance voor 1987 is voor Bert Zwiars aanleiding namens de voltallige OR te pleiten voor het aanstellen van een tweede Veiligheidsofficier. Wouter Kalkman is van mening, en met hem de OR, dat bijna-

## OR Allerlei

- De OR beoordeelde het ingebrachte voorstel 'prijsaanpassing barartikelen' als gunstig. Vrijwel alle artikelen worden per 1 oktober 1987 goedkoper. De Raad is van mening dat het goede inkoopbeleid aan boord hier zijn vruchten afwerpt.
- OR lid Joost Boonstra is per medio september overgeplaatst naar Shell Brunei. Namens de OR dankte Bert Zwiars hem voor zijn inzet en zijn constructieve bijdrage.
- Tot en met de volgende vergadersessie van 8 en 9 oktober a.s. zal Wouter Kalkman als secretaris fungeren, terwijl Hans Orië tot plaatsvervangend secretaris werd gekozen. Jarig Molenaar zal gedurende deze periode als plv. voorzitter fungeren.
- Zowel Jarig als Wouter maken in deze periode deel uit van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden.
- OR lid Estella Juursema heeft op 18 augustus j.l. een zoon gekregen.
- de kandidaatstellingstermijn voor de komende verkiezingen is verstreken. Voor de kandidaten wordt verwezen naar het artikel van de verkiezingscommissie elders in dit blad.
- Zoals bekend wordt dit verslag bij toerbeurt geschreven door leden van het CDA. Dit keer was dat Frank van der Bas

ongevalrapportages en een doelmatiger gebruik van mini-audits bevorderd kunnen worden door meer aandacht aan instructie en begeleiding te schenken.

De stellingname van de Ondernemingsraad in deze getuigt van de onderkenning van het probleem, waarvoor de Bestuurder zijn waardering uitspreekt. Toch moeten we niet te snel naar dit middel grijpen: het verdient aanbeveling om na de bestudering van het definitieve rapport van Zimmer te inventariseren welke aanpak het beste resultaat garandeert, waarbij de Bestuurder bevestigt dat enige haast geboden is.

Dat het veiligheidsonderzoek zich op de man geconcentreerd heeft en niet zo zeer op de werkomgeving komt omdat de ervaring heeft geleerd dat het gedrag van de werknemer in 90% van de ongevallen als oorzaak van het ongeval is aan te merken, antwoordt de Bestuurder op een vraag van Cees Hemmer.

### Arabische Golf

De recentelijk toegenomen spanningen in en rond de Arabische Golf zijn voor de Bestuurder en Peter Otten voldoende aanleiding het Maatschappijbeleid in deze nog eens te memoreren. Gebruikmaking van de vrijwilligheidsregeling zal geen nadelig gevolg hebben voor de zeevarende. Voor wat betreft de toeslagregeling is de Golf verdeeld in 3 sectoren met daaraan gekoppeld een toekenning van oorlogstoelage over minimaal 5, 10 resp. 15 dagen. Of de

tijdelijke uitbreiding van het risicogebied tot 57 graden oosterlengte wordt doorgevoerd bij STBV valt nog te bezien. Dit zou nl. betekenen dat Fujairah (debarkatiehaven voor de 'afstappers') binnen het toeslaggebied komt te liggen. Voor de duidelijkheid wordt er nog op gewezen dat de kosten verbonden aan de vrijwilligheidsregeling niet op de man verhaald worden.

### Sidelia Boycot

Het einde van de boycotactie tegen de Sidelia betekende tevens het begin van de onderhandelingen met de FWZ gericht op het verkrijgen van Blue Certificates voor de Liberiaanse schepen. De FWZ heeft ons bericht dat onze schepen in afwachting van deze onderhandelingen in ieder geval tot 1 oktober a.s. gevrijwaard zullen zijn van ITF acties. De besprekingen worden voortgezet. Peter Otten gaf nog eens duidelijk aan welke afspraken in het verleden gemaakt zijn en hoe de met de vertegenwoordigers van de Indonesische werknemers (KPI) overeengekomen gages zich verhoudt tot de ITF gages. Desgevraagd benadrukte Peter Otten dat al sinds 1971 Indonesiers bij STBV in dienst zijn en dat er nimmer problemen zijn geweest over de arbeidsvoorwaarden. Mochten de onderhandelingen met de FWZ niet tot een voor de Maatschappij acceptabele formule leiden dan zal dit de Maatschappij noodzaken het beheerscontract voor deze schepen als bedrijfsactiviteit te beëindigen met alle gevolgen van dien, aldus de Bestuurder.

### Eindrapportage S klasse

Naar aanleiding van de rapportages van de SGO experimenten ORO 2e fase is de Raad tot de conclusie gekomen dat het experiment over het algemeen bevredigend verlopen is. Wel adviseert de Raad op een aantal onderdelen enige verbetering aan te brengen. Hierbij wordt gedacht aan het beter toepassen van de zgn. mini-audits en een verbetering van de technische handvaardigheden bij (een deel van) de SGO'ers. Ook zal verdere taakoverdracht van de Officiëren naar met name scheepstechnici een betere werkverdeling tot stand kunnen brengen.

### Aanwezig tijdens de vergaderingen van 27 en 28 augustus 1987 waren:

Groep A	Groep B	Groep C
Joost Boonstra Cees Hemmer Willem Hoogendijk Wouter Kalkman Menno Krijvenaer Dolf Mittelmeyer Bert Zwiars	Cees van de Ende Hans Orië Arie van de Windt	Henk Steenstra Jarig Molenaar Frank van der Bas

# VAART



# HOUDEN

Martin Pronk  
(DFP/14/5)

Ik wil graag terugkomen op de punten die ik in de vorige aflevering genoemd heb:

### Sidelia Boycot

Het is misschien toch dienstig nog even de achtergronden van de boycot te belichten, omdat in recente publicaties elders, gesteld zou zijn dat wij heel stoer de overeenkomst hebben opgezegd en niet zijn ingegaan op de voorstellen die door de FWZ zouden zijn ingediend. Deze uitleg van zaken is niet geheel in overeenstemming met de werkelijkheid.

- Zoals u wellicht weet heeft de overeenkomst aangaande Blue Certificates ongeveer tien jaar lang, van 1977 tot begin 1987, tot tevredenheid van beide partijen gefunctioneerd. Hierin kwam verandering omdat STBV, omwille van een meer gezonde bedrijfsvoering en het zeker stellen van het voortbestaan van STBV als Nederlandse rederij een aantal maatregelen heeft moeten nemen. Deze maatregelen zijn overigens genomen in overleg met zowel de OR als de FWZ. Eén daarvan was om, naast de Indonesische gezellen die reeds vele jaren bij ons voeren op Nederlandse vlag schepen, ook op de onder Liberiaanse vlag varende schepen Indonesische schepelingen te introduceren. Tevens werd gestart met Indonesische junior officieren op de 'F'-schepen als tijdelijke maatregel.

- Zoals u waarschijnlijk weet worden de arbeidsvoorwaarden van de Indonesische schepelingen niet eenzijdig door STBV vastgesteld, maar met de Indonesische vakbond voor zeevarenden, de KPI, afgesproken. Deze arbeidsvoorwaarden liggen overigens ruim boven het in Indonesië gangbare niveau. In de visie van de FWZ liggen zij echter onder de door de ITF eenzijdig vastgestelde en op West-Europese normen gebaseerde arbeidsvoorwaarden. In dit verband is het interessant dat ook de KPI geaffilieerd is met de ITF.

- Aangezien de FWZ in de onderhandelingen over het voortzetten van de Blue Certificates zodanig

onrealistisch hoge – op de ITF-norm gebaseerde – eisen stelde ten aanzien van de gages van de Indonesiërs kon STBV onmogelijk aan deze eisen voldoen. De FWZ stelt dat zij het ITF-beleid ten aanzien van schepen onder 'Flag of Convenience' wil uitvoeren en werkgelegenheid voor de Nederlanders wil behouden. Komen er echter andere nationaliteiten aan boord, dan moeten wij de relatief hoge ITF-gages betalen.

- Uiteraard heeft STBV tot het uiterste geprobeerd om tot een voor alle betrokken partijen aanvaardbaar compromis te komen. Helaas heeft de FWZ ons vóór de boycot geen handreiking gedaan en ook geen concrete, werkbare voorstellen ingediend om uit de impasse te raken. Integendeel: de overeenkomst aangaande Blue Certificates werd door de FWZ opgezegd omdat STBV niet aan de eenzijdig opgelegde eisen wilde en kon voldoen. Dat STBV daardoor aan het risico van boycot-acties werd blootgesteld, werd door de FWZ als logisch voortvloeisel uit het niet voortzetten van de overeenkomst gezien.

- Door de boycot van de 'Sidelia' is de hele zaak nu weer bespreekbaar geworden. Gezien het feit dat wij te allen tijde bereid waren tot praten met de bond was dit een onnodig harde actie. Gelukkig zijn we nu weer aan het praten en zijn onze schepen tot 1 oktober gevrijwaard van ITF-acties. Gelukkig blijkt er ook nog ruimte te zijn om tot een realistisch compromis te komen. Wij hebben goede hoop dat de reeds genoemde gesprekken met de FWZ, en de nog te voeren gesprekken, waarbij de FWZ ruggespraak houdt met de ITF, tot een voor alle betrokken partijen aanvaardbaar resultaat zullen leiden, zodat we dit probleem ook weer achter ons kunnen laten en ons kunnen concentreren op zaken van meer wezenlijk belang.

### CAO-onderhandelingen

De CAO is rond. De besluitenlijst is getekend en een PCOR over dit onderwerp is naar de schepen verstuurd. Alle

werknemers, die onder de CAO vallen, zullen bij hun salarisspecificatie van september, de exacte tekst vinden van de besluitenlijst. We zijn blij met de uitslag omdat de resultaten ons zullen helpen te overleven. We realiseren ons evenwel dat bevroering van gages en verlaging van de schalen ingrijpende veranderingen zijn. We hebben dan ook niet lichtvaardig voor deze aanpak gekozen.

### Varen met buitenlandse bemanningen (op Nederlandse vlag schepen)

Ik verwijs u naar de mededelingen hierover in het OR-verslag.

### Overplaatsingen

Ik ben blij te kunnen melden dat we nog steeds onze ST-medewerkers kunnen overplaatsen naar onze zustermaatschappijen binnen de Shell Groep in Nederland. Op 24 augustus jl. is nl. ASV'er De Baat als 250ste persoon overgeplaatst, sinds Martin Pronk (DFP/14/5) de stand heeft bijgehouden. De Baat gaat werken bij Bedrijfservices in Pernis. Overigens werd in februari 1987 reeds de 100ste ST-collega overgeplaatst naar Pernis. Er blijven dus mogelijkheden voor onze zeevarenden en gelukkig staan onze STBV-mensen er altijd goed op bij andere lokaties.

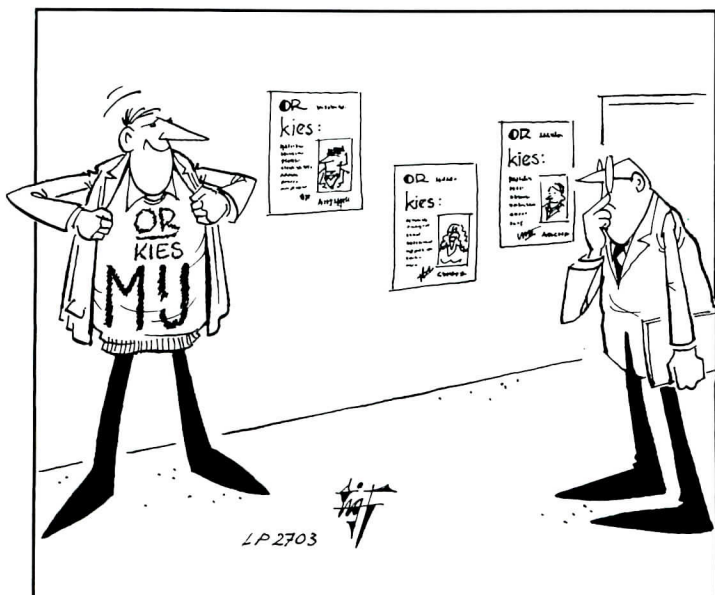
### Ervaringen met Indonesische officieren

Op 3 september hebben we met 14 officieren die nauw betrokken zijn geweest bij de plaatsing van Indonesische officieren aan boord van onze 'F'-schepen van gedachten gewisseld over eventuele problemen en mogelijke oplossingen daarvan. Een verslag hiervan wordt binnenkort aan de schepen en aan de deelnemers toegezonden. Een geslaagde dag met veel goede en open communicatie tussen vloot en wal.

*Met vriendelijke groeten*

Peter Otten  
Personnel Manager





# Nieuws van de OR-verkiezings commissie

## De kandidaten zijn bekend!

Op 1 september jl. kon de balans opgemaakt worden voor wat betreft de kandidaten in de diverse kiesgroepen. In het afgedrukte kader ziet u een overzicht.

### Kiesgroep A

Verheugend is het groot aantal kandidaten in deze groep (zestien officieren voor zeven te bezetten zetels). Ook kwamen er meer dan voldoende ondersteuningsverklaringen voor de 'vrije lijst' binnen.

### Kiesgroep B

In deze groep (scheepsgezellen en civiele dienst personeel) helaas maar 7 kandidaten, doordat op het laatste moment een 'vrije' kandidaat zich terugtrok. Voor vijf zetels in de nieuwe Ondernemingsraad, betekent dit twee reserve-kandidaten. Is het verloop in de komende zittingsperiode van drie jaar groot, dan is het aantal reserves snel tot nul teruggebracht, waarna een nieuwe verkiezingsprocedure volgt. Gelukkig bleek ook in kiesgroep B de 'vrije' kandidatenlijst voldoende ondersteund te zijn.

### Kiesgroep C

Vanuit de walorganisatie hebben zich drie 'vrije' kandidaten binnen de reglementaire termijn gemeld. Het verkrijgen van de ondersteunende handtekeningen was geen probleem. Drie kandidaten voor drie OR-zetels, er worden geen verkiezingen gehouden in deze kiesgroep. Deze drie zijn al zeker van hun plaats, ze worden geacht te zijn gekozen wanneer de stemmen worden geteld op maandag 4 januari 1988.

### De stemming

In de loop van september hebben alle kiesgerechtigden in de kiesgroepen A en B de stembescheiden thuis ontvangen. Neemt u s.v.p. contact op met de verkiezingscommissie wanneer u op uw huisadres niets ontvangen heeft (tel. 010-4071842).

**Verstuur uw stem nu wanneer dat nog niet gebeurd is en u hebt recht van spreken via uw ondernemingsraad**

## Kandidaten Kiesgroep A

### Namens de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart:

P. A. Ankerman	hoofdwerktuigkundige
J. H. Burger	2e werktuigkundige
W. Holwerda	wnd. 1e stuurman
L. W. Jorissen	hoofdwerktuigkundige
M. Kik	3e werktuigkundige
M. J. A. Krijvenaar	3e stuurman
F. J. van der Vorm	2e werktuigkundige
A. Zwiers	2e stuurman/SGO

### Namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij:

A. H. van Haaften	wnd. gezagvoerder
W. Hoogendijk	gezagvoerder

### 'Vrije' kandidaten:

E. Barsingerhorn	SGO
F. A. J. Boot	2e werktuigkundige
L. Buitenkant	hoofdwerktuigkundige
J. J. F. Govers	2e werktuigkundige
W. Kalkman	gezagvoerder
D. J. Mittelmeyer	wnd. 1e stuurman

## Kandidaten Kiesgroep B

### Namens de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart:

J. H. A. J. Orië	hoofd voeding
J. J. van Triet	algemeen scheepsvakman
P. H. H. Tummers	scheepsgezel AW
A. van der Windt	scheepstechnicus

### Namens de Vervoersbond C.N.V.

H. W. J. van Haarst	hoofd voeding
---------------------	---------------

### 'Vrije' kandidaten:

R. F. Huysers	algemene scheepsvakman
H. M. Kok	bediende

## Kandidaten Kiesgroep C

### 'Vrije' kandidaten:

G. Boonzaaijer	DFF/1
E. Juursema - de Wild	DFF/1
H. Steenstra	DFM/1

## Dazzle Painting

'Als we hen in convooi voeren, leek het wel alsof we midden in een drijvend museum van beeldende kunst zaten'

'Een kruising tussen een stoomketelexplosie en een spoorwegongeluk'

Dit zijn een paar van de vele reacties op het fascinerende kleurrijke en intrigerende verschijnsel van de 'Dazzle Painting'. Over deze vorm van scheepscamouflage organiseren het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' en de Stichting Kunstprojecten van 5 september t/m 6 december 1987 een tentoonstelling met de titel:

'Dazzle Painting', kunst als camouflage, camouflage als kunst



De onbeperkte onderzeebootoorlog waarmee Duitsland in de Eerste Wereldoorlog de aanvoerlijnen naar Engeland en de Europese fronten aantastte, vormde een enorme bedreiging. In Engeland werd koortsachtig gezocht naar middelen van verweer. De Britse traditionele zeegezichtschilder Norman Wilkinson kwam begin 1917 met het voorstel schepen te beschilderen met zorgvuldig ontworpen grillige patronen in felle kleuren. Deze Dazzle Painting had als doel de periscoopwaarneming te bemoeilijken door verwarring te stichten omtrent afstand, koers en snelheid van het waargenomen schip. In die verwarring zou de ideale torpedokans verkeken zijn. De tentoonstelling laat met vele schilderijen, tekeningen, ontwerpschetsen, modellen en documenten zien hoe het idee van Dazzle Painting ontwikkeld werd en op ruime schaal werd toegepast. Er is tussen camouflage en beeldende kunst traditioneel een

merkwaardige, directe relatie. Camouflage is in de Eerste Wereldoorlog voor het eerst systematisch toegepast. In vrijwel alle gevallen waren het de kunstenaars die daarvoor de ideeën en ontwerpen leverden. Ook voor Dazzle Painting gaat dat op. Daarbij komt nog de uitzonderlijke gelijkenis van de Dazzle-ontwerpen met het werk van de Vorticisten, de Britse avantgardistische variant van cubisten en futuristen uit de jaren vlak voor de Eerste Wereldoorlog. Een langdurig onderzoek heeft veel nieuw materiaal opgeleverd uit Britse en Amerikaanse bron. Na Engeland namen de Verenigde Staten en de andere bondgenoten het idee van Dazzle Painting over. Naast de tentoonstelling verschijnt er een boek over Dazzle Painting uitgegeven door de Stichting Kunstprojecten in samenwerking met uitgeverij van Spijk, met steun van het Prins Bernhardfonds. De rijk geïllustreerde catalogus van 96 pagina's heeft 30 kleurenafbeeldingen en 50 zwart-wit foto's. De verkoopprijs zal f 42,50 bedragen.

Openingstijden Museum: di. t/m za. 10-17 uur; zon- en feestdagen 11-17 uur

## Uit de postbak

geachte heren, halo leden van Shell, ik zit op de zesde klas. Ik ben bezig met een werkstuk van olietankers maar ik heb er geen materiaal voor. Heeft u wat spullen? B.v. posters, foto's enz.

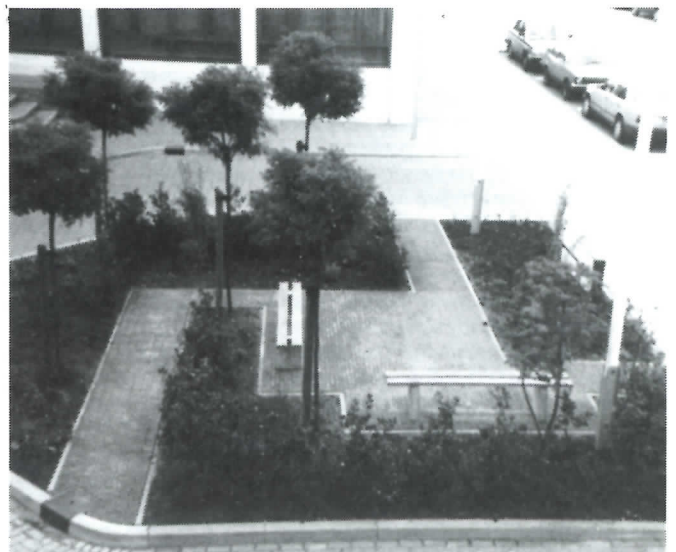
## Herinnering aan een misverstand

Na een aantal jaren te hebben gewerkt op Hollandse koopvaardij schepen overkwam mij het grote voordeel (het was in het begin der dertiger jaren, toen de wereldscheepvaart lam lag), dat ik een baan kreeg als 3e stuurman bij de tankvaart in het toenmalige Nederlands Oost Indië, thuishaven Singapore, Chinese scheepsgezellen. Vertrokken naar zee en na ruim een dag varen ankerden we, 'wachtend op daglicht en gunstig getij en loods' zoals dat heet. De kapitein zei me: 'ga jij maar naar de baas en zeg: morgenochtend zes uur anker hieuwen'. En wat deed ik? Ik begaf mij naar het logies, vooruit in de bak, alles was daar al aan het majongen, kaarten en dammen. Ik vond de timmerman en zei hem: 'carpenter, hieuw-away anchor six o'clock'. Bij de Hollandse Koopvaardij werd de baas-timmerman de 'baas' genoemd. Vandaar mijn stommiteit, waardoor de technische dienst aan boord onwetend was gebleven van de

tijd van anker hieuwen. Maar zes uur in de morgen kwam. De 1e stuurman begaf zich naar voren waar de baas-timmerman al bij zijn ankerspil stond. Op de brug werd de telegraaf op Stand-by gezet . . . en wat er toen gebeurde was niet mis! Voor mij althans! Ik herinner me, als de dag van gisteren, dat hoon en afgrijzen mijn deel was. Dagen lang! Toen wist ik wel dat bij de outfit waar ik nu werkte de hoofdwerktuigkundige 'de baas' werd genoemd.

Toen ik aan boord van dit scheepje kwam, daags tevoren, had ik in de tijdmeterbak gelezen, in fors en prachtig handschrift geschreven: 'Wie de tijdmeters vergeet op te winden en past laat staan, kan zijn zak wel pakken en naar huis toegaan.' Deze tankertjes namen in die tijd nogal eens postzakken mee vanaf Singapore naar diverse haventjes in de Archipel, vandaar. Ontmoedigd en hoop verloren heb ik weerom de tijdmeterbak geopend en de vingerwijzing daarin gelezen en gedacht: 'Voor jou is de tijd daar nu ook jongen om je plunjezak en je koffertje te pakken'. Hetgeen ik ook deed. 'Gepakt en gezakt' om zo te zeggen. Maar gelukkig, voor mij althans, heb ik nogal wat jaren voor deze outfit kunnen werken, en een goede boterham verdiend.

J.K.



# NOU SCHEEP SCHEEP

## Dankwoord

Langs deze weg willen wij ieder hartelijk bedanken voor het onvergetelijke afscheid tijdens mijn laatste reis op de 'Sponsalis' en eveneens voor de aangeboden geschenken. Voor alle collega's, bedankt voor de goede samenwerking in de afgelopen jaren. Wij wensen u behouden vaart.

Riet en Sjaak Kools

## Folkert Elsingastraat heeft eigen park

Sinds kort is er in de Folkert Elsingastraat een heus park. Het park is gevestigd tussen het kantoor van de burens en ons kantoor. De afmeting heeft men aangepast aan de omgeving. Het heeft maar liefst drie ingangen. Na een flinke draf vindt u in het midden een pleintje met twee bankjes, waar u heerlijk rustig kunt vertoeven. Jammer genoeg heeft het weer nog niet mee gewerkt, maar als het zover is zullen de burens en wij er zeker gebruik van gaan maken.

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 31 augustus 1987

## Terwerkstellingen en overplaatsingen

### m.s. 'Cardissa'

SGO: P. H. Stegeman, 2 wtk.: F. A. J. Boot, SAW: C. F. Middag, ASV: W. de Ruiter jr., bed.: J. A. Schuiten

### m.s. 'Caurica'

gezagv.: J. M. Huygens, SGO: H. Oudenes, SAW: P. Sanders, ASV: H. Geelen, hovo: A. P. Maat

### m.s. 'Felania'

2e wtk.: W. J. M. Braeken, 3e wtk.: C. Brassier

### m.s. 'Felipes'

wnd. gezagv.: A. H. van Haften, stag. stm.: H. J. K. de Boer, A. J. Haasnoot, wnd. hwtk.: J. E. A. Westerbeek, 2e wtk.: L. F. Kruyt, 3e wtk.: P. van Noort

### m.s. 'Ficus'

stag. stm.: P. H. Ekkebus, A. M. W. Staring

### m.s. 'Fossarus'

stag. stm.: K. Wittema, hwtk.: H. Kuijper

### m.s. 'Fulgur'

wnd. gezagv.: M. F. D. Becc, hwtk.: C. W. H. van Holthuysen, wnd. 2e wtk.: M. Kik, hovo: J. G. Volleberg

### m.s. 'Fusus'

1e stm.: H. van Popta, stag. stm.: D. T. Hoeksema, H. Wind

### m.s. 'Niso'

wnd. 1e stm.: F. van Bommel, stag. stm.: R. E. A. Slot, wacht ass.: A. O. Koetje

### m.s. 'Sarda'

1e stm.: R. P. Jager, 3e stm.: H. Ammerlaan, 3e stm.: D. F. A. Maljers, 3e wtk.: P. Hack, roff.: H. M. Vixseboxse

### m.s. 'Sericata'

SGO: P. Molendijk, roff.: H. J. Homoet, ASV: F. W. Bosson, J. Brederveld, M. L. Delhaye, M. J. W. A. Schuurs, techn.: B. A. Amstelveen, hovo: H. J. van Alphen, beko: W. N. Top, bed.: H. H. P. Koppen

### m.s. 'Shelltrans'

2e stm.: A. E. R. van de Griens, 3e wtk.: P. J. van den Ende

### m.s. 'Sidelia'

2e stm.: H. A. Kamsteeg, 2e wtk.: J. A. Willems

### m.s. 'Solaris'

SGO: M. P. M. Boeren, roff.: M. H. B. Roobol, ASAW: W. A. C. A. van Aert, hovo: R. A. de Lange

### m.s. 'Spectrum'

3e stm.: H. J. Otte, stag. stm.: J.

F. Bastiaansen, E. Huisman, hwtk.: L. W. Jorissen, SAW: P. P. van der Pol, C. M. Rijnsburger, ASAW: R. M. J. van Dijk, ASV: R. Croese, R. F. Huysers, F.

Oostdijk, abko: A. R. Tanasale, bed.: D. J. Bakker

### m.s. 'Sponsalis'

wnd. 1e stm.: W. Holwerda, SGO: H. Brugts, stag. stm.: A. J. Geerds, T. 't Hart, SGO: H. A. Lamme, ASV: S. H. J. Gieling, J. P. de Landes, beko: H.

### Domselaar

### m.s. 'Stellaris'

2e stm.: K. Cramer, 3e stm.: M. J. A. Krijvernaar, hovo: L. H.

### Thibaudier

### m.s. 'Stellata'

gezagv.: H. van Slegtenhorst, 2e wtk.: A. Storm

## Aflossingen

gezagv.: G. Buma, J. W. Nieuwerf, G. M. Schipper  
1e stm.: B. Crum, G. J. Knol, J. S. de Vos, F. de Vries  
2e stm.: P. A. D. Bouwman, J. Jongeneel  
3e stm.: A. Bergsma, W. J. Levering, B. de Roos Nieuwkamp  
SGO: J. R. N. de Bode, C. A. Duvekot, H. Ris, J. H. van Zanden

stag. stm.: R. Aalderen, A. O. Blomsma, P. L. L. J. M. Bolleboom, L. S. Boogaard, P. C. de Graaf, B. R. J. Scherpenzeel  
hwtk.: A. K. van 't Blik, H. Brand, J. P. Kalkman  
2e wtk.: I. J. Albrechts, R. J. Bosman, C. Hemmer, J. Klemann, F. J. van der Vorm, H. Waitz.

3e wtk.: W. H. Hennink, M. J. Hoekman, T. W. P. B. Vermolen  
5e wtk.: R. T. M. Wilmering  
SGO: G. R. Bos, R. J. Heystek, K. Hulsbergen, N. J. van Megen, M. Punter  
stag. wtk.: M. Boom, P. W. J. Klabbers, J. C. van Lent  
roff.: G. J. Wevers, C. P. Verschoor

SAW: J. P. Almeida, A. Quist, H. Sandifort, P. H. H. Tummers  
ASAW: B. Corputty, H. van der Jagt

ASV: F. F. Beekhuis, W. P. K. Broeders, P. K. J. van de Bunt, R. Groot, A. van der Haak, S. G. Hoedjes, R. E. Hubbard, H. Kammenga, J. M. Kools, B. L. Quist, A. A. O. Schenk, K. G. J. Schefferlie, M. Temmerman, J. J. van Triet

techn.: K. van der Sluis

hovo: P. C. Bergmans, C. F. van der Ende, M. van Hagen, C. P. Hoogesteger, G. H. H. Lammers, J. H. A. J. Orie, J. Roosenburg.  
beko: W. M. Beekman, C. Westbroek, C. van Zal  
Bed.: W. J. Fenstra, M. Jonkman, L. Kramer

## Onze Vlootjubilarissen



H. Kuijper  
hoofdwerktuigkundige  
30 jaar op 07.10.1987

## Gehuwd

18.08.87 T. Franssen (SGO)

## Her-indienst

1e stm.: R. P. Jager (ex Tunirex)  
2e wtk.: J. Boon (ex Tunirex)

## Met pensioen

gezagv.: J. Bosman, P. F. L. Schölvinc  
hovo: G. van Driel  
bed.: J. G. Koek  
ASV: M. Kumentas, J. M. Wiglevan

## Uit dienst getreden

5e wtk.: A. C. in 't Hout  
TS5: D. T. E. Muller  
NS3: H. J. M. van der Sijp  
NS4: P. Verhoef  
TS3: O. Wink  
ASV: W. P. L. Broers, A. C. Kusters  
ASAW: J. R. W. Rewinkel

## Overplaatsingen

gezag.: J. de Jager (SIPM)  
3e wtk.: W. P. N. Kramer (SNR)  
ASV: A. de Baat (SNR)

# WAL

# WAL

## In dienst



07.09.87  
Drs. K. Borsje (DF)  
Afd. Chef DFF/Alg.  
Procuratie houder.

## Geboren

18.08.87 - Mathijs Adriaan Johannes, zoon van Mw. E. Juursema-De Wild (DFF/1) en de heer J. M. S. Juursema

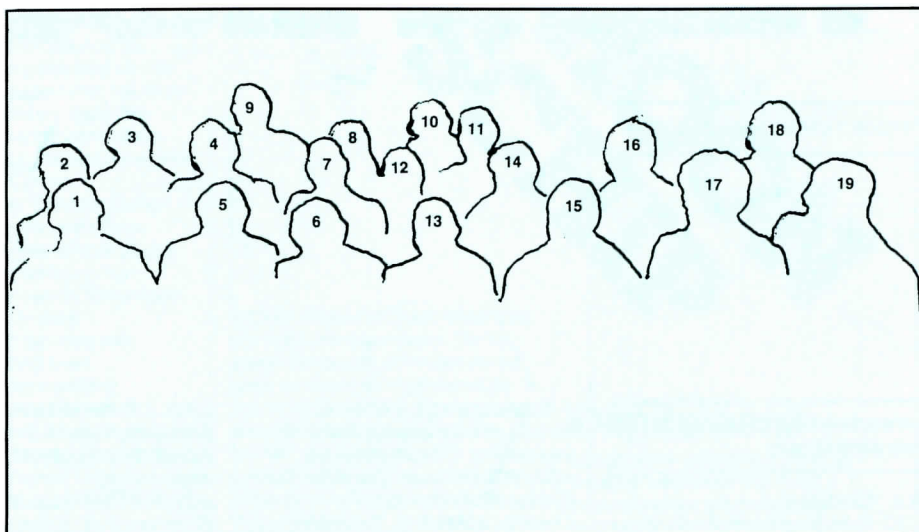
## In memoriam

Op 30 augustus 1987 is op 64-jarige leeftijd overleden de heer **T. E. Timmermans** oud 2e werktuigkundige.  
De heer Timmermans verliet de dienst van de Maatschappij met pensioen in 1969 na 23 dienstjaren.

# 19 Vlootcollega's met pensioen

Op 25 augustus jl. namen een aantal verlofgangers, walpersoneel en gepensioneerden afscheid van een groep scheepsgezellen, die onlangs of zeer binnenkort de dienst der Maatschappij met pensioen hebben of zullen verlaten. De afscheidsreceptie vond plaats in cafe-restaurant 'Engels' te Rotterdam. Tegen vieren werden de afscheidnemenden verwelkomd door enige medewerkers van de personeelsafdeling. Belangstellenden van kantoor en de vloot voegden zich bij de afscheidnemenden en er ontstond een gezellig geroezemoes. Bladen met drankjes werden rondgebracht, een hartig hapje stond voor het grijpen. Het was een informeel samenzijn. De tijd vloog en het kostte even moeite om een ogenblik de aandacht van de aanwezigen te vragen voor een kort toespraakje van onze directeur, de heer Busker.

De heer Busker noemde de vele veranderingen en ontwikkelingen die de laatste jaren hadden plaatsgevonden. De lange contracten van vroeger, het leven aan boord, de bemanningssamenstelling, alles heeft in de loop der jaren een verandering ondergaan. Wie herinnert zich niet de houten dekken, het buitenboord schilderen, de petten van zeildoek en ijswater wat een luxe product was. Het is niet beter of slechter geworden, maar anders. 'U gaat een verdiende periode van rust tegemoet', zei de heer Busker, 'geen slecht weer, geen rammelende dekken en schotten, geen hete machinekamers'. Hij dankte alle afscheidnemenden voor de



inspanning en offers die zij tijdens hun loopbaan hadden gebracht. Hierna was het moment gekomen dat de gepensioneerden, ieder afzonderlijk, onder een persoonlijk woord van onze directeur een afscheidsgeschenk kregen overhandigd, een foto in lijst van hun eerste schip waarop zij hun loopbaan bij onze Maatschappij zijn begonnen. De aanwezige dames kregen, uit handen van Janny Kalkman, een handboekje aangereikt. De receptie werd nog geruime tijd voortgezet. Tot het moment dat de afscheidnemenden werden uitgenodigd om zich aan tafel te begeven om een

afscheidsdiner te nuttigen. Een aantal van de walmedewerkers waren hierbij aanwezig. Het was een goede afsluiting van een voor velen lange dienstperiode bij Shell.

1. P. Raams, 2. H. H. van Oostrum, 3. L. J. C. van Kuynen, 4. G. J. van Delft, 5. D. Rovers, 6. A. Cumming, 7. D. Seip, 8. J. H. T. M. Vissers, 9. M. H. Grootveld, 10. M. J. Heiligers, 11. G. Buys, 12. G. van Driel, 13. M. Kumentas, 14. B. M. de Roode, 15. P. Luyten, 16. F. Kromjongh, 17. P. J. M. van Dillen, 18. J. M. Maaskant, 19. J. Tuinebreyer.

