






SCHIP & KA

29e jaargang
nummer 2
oktober
1989



OR-verslag  Koninklijk jacht 'Piet Hein'
 Vaartijd Vaarbevoegdheidsbewijs  Nieuwe
'Eendracht' gedoopt  Communiceren 
Vlootsituatie

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Negenentwintigste jaargang nr. 2
oktober 1989

Redactiecommissie
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga
Henk Steenstra
010-4071805

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, 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 Zwolle
Blaloweg 20
Zwolle

Geen videocassettes mee naar Dubai!

Onze agent in Dubai heeft ons er op geattendeerd dat de immigratie- en douane- autoriteiten van zowel het vliegveld als de haven in Dubai de paspoorten van reizigers, die in Dubai aankomen met videocassettes in hun bagage, innemen en achterhouden **totdat** de inhoud van die videocassettes door het Ministerie van Voorlichting is gecontroleerd op de mogelijk aanstootgevende inhoud ervan en vervolgens is vrijgegeven.

Om te voorkomen dat zich vervelende situaties voordoen en dat aan officieren en bemanningsleden onnodig last berokkend wordt - met als gevolg mogelijke vertraging voor de schepen waar ze naar toe moeten - wordt met klem aangeraden om wanneer men naar Dubai en/of de Verenigde Arabische Emiraten reist, **geen** videocassettes mee te nemen, hoe onschuldig de inhoud in Uw ogen dan ook is!

Koopvaardijdiensten 1989

In de maand november wordt op drie plaatsen in Nederland een kerkdienst gehouden waarin de zeevarenden en de koopvaardij in de belangstelling staan. Direct na de Tweede Wereldoorlog is met deze diensten begonnen, ter herdenking van de zeevarenden die in die oorlog zijn omgekomen. In de diensten worden ook alle zeevarenden herdacht die in het afgelopen jaar zijn omgekomen. Dit jaar is dat heel aktueel door de ramp met het m.s. 'Maassluis', waarbij 27 opvarenden zijn gebleven.

Naast dit aspect van herdenking staan de diensten in het teken van onderlinge ontmoeting van de koopvaardijgemeenschap en van voorbede voor allen die bij de koopvaardij betrokken zijn. Naast de zeevarenden is ieder welkom die zich op één of andere manier bij de Nederlandse koopvaardij betrokken voelt.

Door het 'uitvlaggen' van schepen en het mede daardoor varen met goedkope buitenlandse zeevarenden is de toekomst voor de Nederlandse zeevarende niet altijd even duidelijk. Het zal zeker helpen wanneer uit een goede belangstelling voor deze diensten duidelijk wordt dat de

zeevarenden niet vergeten worden. Daarom is men van harte welkom in één van deze diensten.

Deze oecumenische diensten worden gehouden:

In Groningen:

- op 5 november in de Doopsgezinde Kerk, Oude Boteringstraat, om 16.00 uur.
Voorgangers: ds. J. Bakker (GK), pastor W. v.d. Heuvel (RK) en ds. H. Wubs (Chr.G.).

In Rotterdam:

- op 12 november in de Grote of St. Laurenskerk, om 16.00 uur.
Voorgangers: ds. J. Bakker (GK), pastor W. v.d. Heuvel (RK) en ds. H. Wubs (Chr.G.).

In Amsterdam:

- op 19 november in de Engelse Kerk op het Begijnhof. De dienst begint hier om 15.30 uur, maar vanaf 14.30 is de kerk open en wordt er koffie aangeboden.
Voorgangers: ds. J. Bakker (GK) en pastor K. v.d. Zalm (RK).

In alle diensten wordt medewerking verleend door een koor, er is een kindercrèche aanwezig en er wordt na de dienst een kopje koffie aangeboden.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2687	14.08.89	Nettoresultaten van de Groep (SATCOM)
2688	15.08.89	Overname 'Etrema' (SATCOM)
2689	22.08.89	Overname 'Erinna' / overdracht 'Ficus' (SATCOM)
2690	31.08.89	Overdracht 'Fusus' (SATCOM)
2691	05.09.89	Koersen (SATCOM)
2692	06.09.89	Mutaties DFM/2 - KNRV (SATCOM)

Roepnaam/Satcom

Het m.s. 'Erinna' heeft de volgende:

Roepnaam: ELJF3
Satcom no.: 1240160

Het m.s. 'Etrema':
Roepnaam: ELJF4
Satcom no.: 1240154

Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

Fossarina
Fossarus
Fulgur
Niso
Sarda

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata
Zaria

010-4566008

010-4566009

OR-VERSLAG

Op 28 en 29 augustus jl. was de lunchkamer in het Shell Tankers-gebouw het toneel voor de tweedaagse vergadersessie. Tijdens deze dagen vond tweemaal een overlegvergadering plaats en één ondernemingsraadvergadering. Het was noodzakelijk deze dagen in de lunchkamer door te brengen, vanwege het aanzienlijke aantal OR-leden die deze vergadering bijwoonden. Maar liefst 13 vloot- en walcollega's vormden de aanwezige Raad. Tijdens de eerste overlegvergadering was ook één van onze commissarissen, de heer Stoltz, aanwezig. Onderwerpen die aan de orde kwamen tijdens het overleg, en die derhalve ook in dit verslag de revue zullen passeren, zijn:

- ☆ Vlootsituatie
- ☆ Veiligheid
- ☆ Personeelssituatie
- ☆ Computerisatie
- ☆ Info OR-leden

Tijdens de eerste overlegvergadering was het onze Financieel Manager Koen Borsje die een presentatie gaf over de stand van zaken met betrekking tot de computerisatie binnen wal- en vlootorganisatie. In verband met de afwezigheid van onze directeur Gerard Veldt, trad Joop Elias (DFM) op als vervangend bestuurder.

Vlootsituatie

Dit onderwerp, dat vaak onder agendapunt 'mededelingen bestuurder' ter sprake komt, was deze keer als apart agendapunt opgenomen. Joop Elias begon de discussie met de mededeling dat we op het 'moment' op het aantal van 19 schepen zitten. Met betrekking tot het afstoten van de 5 'F'-klasse schepen, diende ten tijde van de vergadering alleen de 'Fusus' nog te worden overgedragen. Op het moment dat U dit leest heeft de overdracht van de 'Fusus' plaatsgevonden (30 augustus jl.), zodat momenteel het aantal schepen 18 is. Dit aantal gehandhaafd blijven totdat in december de 'Naticina' aan ons zal worden overgedragen en in maart 1990 de oplevering gepland staat van het tweede nieuwe 'Z'-schip, de 'Zafra'. Door het afstoten van 5 'F'-schepen, de oplevering van twee 'Z'-schepen en de overname van twee 'E'-schepen alsmede de 'Naticina' zitten we dus in maart 1990 op een aantal van 20 schepen.

Vlootplan

We hebben de laatste tijd nogal te maken met veranderingen in de vlootsamenstelling en ook in de komende tijd zullen er nog de nodige veranderingen plaats vinden. De redenen waarom schepen worden afgestoten zijn verschillend. Te denken valt aan de 'F'-klasse schepen, waarbij restricties en wetgeving in onder andere Japan en Amerika van invloed zijn. Ten grondslag aan alle veranderingen ligt het zogenaamde vlootplan. Dit vlootplan is opgesteld door Shell International Marine in overleg met de verschillende vlootmanagementteams. Het huidige vlootplan loopt tot 1994, waarbij er uiteraard wel aanpassingen mogelijk zijn. Het vlootplan voor STBV voorziet in vervangende eenheden indien een schip wordt afgestoten. Dit plan wordt door het Management gebruikt voor het vaststellen van het budget alsmede voor het afstemmen voor het personeelsbeleid. Het aannemen van twintig nieuwe MO'ers moet ook in dit licht worden gezien.

Bekendheid

Door de Raad werd geconstateerd dat het

vlootplan momenteel meer zekerheid lijkt te bieden dan tot dusver. Was het recent nog zo dat niet te veel mocht worden uitgegaan van een getal dat 'niet in steen gehouwen staat', momenteel wordt de nadruk gelegd op 'vervangende tonnage'. De Raad pleitte er derhalve voor om ruime bekendheid te geven aan het plan. Het geeft een bepaalde zekerheid en kan een positieve uitstraling hebben naar de vloot.

Veranderingen

Elias benadrukte dat het richtpunt 20 schepen is, maar dat we nog wel rekening moeten houden met veranderingen in de samenstelling van de vloot. Daarnaast vestigde hij de aandacht op het feit dat het aantrekken en afstoten van schepen een wissel trekt op de mensen - zowel aan boord als aan de wal - en dat er van Management zijde veel waardering is voor de wijze waarop een en ander tot nu toe heeft plaats gevonden. Binnenkort heeft de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden een gesprek met de Marine Coördinator, tevens één van onze commissarissen, de heer J.A. Kelly. Tijdens dit gesprek zullen onder andere de samenstelling van onze vloot en de verwachtingen op dat gebied ter sprake komen.

Veiligheid

Dit vaste agendapunt bestond dit keer voor een groot deel uit de halfjaar-cijfers op veiligheidsgebied. Regelmatig hoort men de opmerking dat het lijkt alsof veiligheid beheerst wordt door getallen en records. Feit is echter dat de enige manier om uitdrukking te geven aan het goed of slecht bezig zijn op gebied van veiligheid, deze getallen zijn. Zowel in verschillende categorieën (OMA's, OZA's e.d.), als in het totaal worden de cijfers vergeleken met de jaarlijks gestelde targets. Hieraan kunnen we dan zien of we het goed of slecht doen. Targets, cijfers en records zijn geen doel op zich van een veiligheidsbeleid, maar er is geen andere maatstaf.

Tijdens de vergaderingen werd benadrukt, dat hoewel de beide FR's (Frequentie Rates) 1 en 2 een fractie minder goed zijn - gemeten over dezelfde periode - dan vorig jaar, ze toch, voor wat de targets betreft, goed liggen. Het is verheugend te zien dat we kort voor deze sessie, namelijk op 24 augustus jl. de 1 miljoen manuren ongevalvrij werken weer hebben

gepasseerd. Op 29 augustus waren er weer 100 dagen verstreken zonder een enkel ongeval met arbeidsverzuim.

Veiligheidsbeleid

Het aantal 'near misses' hoger ligt dan vorig jaar. Er is hier nog steeds verbetering noodzakelijk. De 'near misses'-rapportage is een belangrijke bron van informatie voor het vaststellen van een veiligheidsbeleid. In de augustus-versie van het Nieuws van Shell Tankers wordt de oproep aan een ieder gedaan om eventuele ideeën of voorstellen voor mogelijke aanpassingen van het veiligheidsbeleid kenbaar te maken.

Arbowet

Aan de wal is het begrip 'Arbowet' al redelijk bekend. Deze wet, welke de veiligheidswet uit 1934 gaat vervangen, wordt momenteel gefaseerd ingevoerd. In eerste instantie werd de sectie vervoer (rail, weg, binnenvaart en zeescheepvaart) buiten de eerste invoering gehouden. We zijn nu echter beland bij het moment dat de 'Arboraad' (werkgevers, werknemers en overheid) een advies zal gaan geven aan de Staatsecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Aan de hand van dit advies wordt een besluit genomen of de Arbowet integraal (volledig) dan wel niet integraal (diverse artikelen uitgezonderd) van toepassing zal worden verklaard op de vervoerssector.

Advies

Diverse instituten, zoals ondernemingsraden, was verzocht een eventueel standpunt aan de Arboraad kenbaar te maken. Het uiteindelijk principiële standpunt van de Ondernemingsraad is dat men voorstander is van een integrale toepassing van de Arbowet. De Raad is van mening dat iedereen gelijke bescherming verdient. Tevens meent de Raad dat integrale toepassing de duidelijkheid ten goede zal komen.

OR-info

Dit onderwerp kwam ter sprake bij de behandeling van het agendapunt 'OR en achterban'. Aanleiding hiertoe vormde de discussie welke zich recent heeft voorgedaan aan boord van één van onze schepen. Op het secretariaat komt een flinke hoeveelheid informatie binnen, zowel vanuit de organisatie, hetgeen vaak betrekking heeft op eerdere of nog te houden vergaderingen, alsook van buiten de organisatie. De informatie van buiten de organisatie bestaat uit allerlei kranten,

bladen en andere publicaties. Deze informatie komt vanuit allerlei stromingen, hetgeen de diversiteit over bepaalde onderwerpen bevordert. Om de OR-leden goed geïnformeerd te houden over allerlei ontwikkelingen, krijgen zij een groot deel van deze info toegestuurd, ook de OR-leden aan boord van de schepen.

Vertrouwelijk

Als er info bijzit welke een vertrouwelijk karakter draagt, en dat komt slechts zelden voor, dan wordt dat apart aangegeven. Een voorbeeld is de behandeling van het financieel jaarverslag. Verder is een groot gedeelte van de toegezonden informatie voor de OR-leden vrij te gebruiken.

Notulen

Ook de notulen van de OR/OV-vergaderingen dragen in de aanhef het karakter vertrouwelijk, waarbij echter van het volgende wordt uitgegaan. De notulen kunnen ter inzage gegeven worden onder aanwezigheid van een OR-lid welke dan een toelichting kan geven. Er wordt daarbij echter een uitzondering gemaakt voor informatie onder 'embargo', zaken- en bedrijfsgeheimen, financiële informatie, persoonlijke informatie en passages waarbij persoonlijke standpunten van OR-leden worden verwoord. Het vervaardigen van afschriften dient zich te beperken tot die gevallen waarbij één en ander zal bijdragen tot de begripsvorming van ondernemings- en/of ondernemingsraad standpunten in brede zin. Een alternatief kan zijn het citeren van bepaalde gedeelten tijdens een scheepsvergadering of een persoonlijk gesprek.

Personeelssituatie

Cijfers

Tino de Vries, onze Personeelsmanager gaf tijdens de eerste overlegvergadering de personeelscijfers over de periode 31/3 tot 31/7. Met betrekking tot de Nederlandse officieren was er sprake van een minimale vermindering van 1 (249). Bij de Nederlandse gezellen en CD-personeel bedroeg de daling 8 (van 120 naar 112). Deze daling is toe te schrijven aan de resultaten van Outplacement. Een daling was er ook te zien bij het aantal Indonesische officieren en bemanningsleden; respectievelijk van 43 naar 34 en van 228 naar 211. Deze daling werd veroorzaakt door het afstoten van de 5 'F'-klasse schepen. De daling bij het walpersoneel bedroeg 3, van 51 naar 48. Desgevraagd gaf Tino de Vries aan dat het streven nog steeds 2 walpersoneelsleden per schip is. Dit aantal van 40 zou eind 1991 gehaald dienen te zijn.

Outplacement

Een onderwerp dat dat al een keer genoemd is. Een operatie die inmiddels anderhalf jaar loopt met teleurstellingen, naast uiteraard ook diverse successen. Momenteel zijn er nog 40 deelnemers voor wie een oplossing gezocht dient te worden, terwijl het aantal succesvol herplaatste deelnemers 27 bedraagt. Voor diverse deelnemers, voor wie alles moeizaam vordert, wordt momenteel een programma met extra aandacht doorlopen. Regelmatig vinden er gesprekken plaats. De bedoeling is om aan het eind van dit jaar de stand van zaken en de resultaten te bekijken en af te wegen hoe er verder moet worden gegaan.

Hoofden Voeding en Conventioneel Opgeleide Officieren

Naar aanleiding van vragen uit de OR over de positie van de Nederlandse hovo's en de conventioneel opgeleide officieren, bleek het volgende. Via contacten met, en bezoeken aan Indonesië, door onder andere de Scheepvaartinspectie, wordt momenteel onderzocht hoe de zaken liggen rond de Indonesische hovo's en de mogelijkheid binnen de Nederlandse wetgeving met deze Hovo's te varen. Uiteindelijk zal het de bedoeling zijn om met Indonesische hovo's te gaan varen, in het kader van kostenbesparing. De hele operatie zal een geleidelijk karakter hebben.

Met betrekking tot de COO'ers is het zo dat er binnenkort een inventarisatie zal worden gemaakt, waarbij zal worden nagegaan van wie alsnog verwacht wordt dat het tegendiploma wordt behaald. Deze inventarisatie zal op individuele basis worden gemaakt. De raad pleitte voor enige haast met deze operatie, om zo gauw mogelijk voor een ieder een duidelijk beeld te scheppen.

MO'ers

Tino de Vries gaf ook een toelichting op het werven van MO'ers. Volgens de Raad zijn er recente publicaties die aangeven dat er een tekort aan MO'ers aan het ontstaan is. Dit werd door DFP genuanceerd weerlegd. *'STBV heeft geen problemen met het aannemen van de 20 MO'ers die voor dit jaar gepland staan. Cijfers voor de komende jaren geven ook niet een structureel tekort te zien.'*

Ranking

In de augustus editie van 'Schip & Ka' werd melding gemaakt van een 'rankingsproef' tijdens een '6 x 6'-bijeenkomst. Het standpunt van de Raad is duidelijk. Ten eerste is deze wijze van ranken een invulling van het instemmingsverzoek

betreffende het promotiebeleid voor het vlootpersoneel. Tevens voorziet deze wijze van ranken in een behoefte aan meer betrokkenheid van het vlootpersoneel (de beoordelaars) bij de beslissingen over promotie. Deze behoefte bleek onder andere uit EOS. Tino de Vries zei dat er een notitie met richtlijnen aan de leden van de Scheepsmanagementteams zal worden gestuurd.

Computerisatie

'Shape' is, na een achterstand van een jaar, bijna volledig ingevoerd in de kantoororganisatie. 'Tekna' is op de 'Solaris' en de 'Stellata' volledig geïnstalleerd. Op de 'Zaria' wordt nu gewerkt aan invoering van 'Tekna'. Met betrekking tot de hardware valt te melden dat alle schepen de beschikking krijgen over een spelletjes-computer. De security-procedures zijn nog in ontwerp.

Inmiddels hebben 6 zesdaagse computercursussen voor vlootpersoneelsleden plaats gehad. Voor de tweede helft van 1989 staan er nog drie gepland. Vanuit de Raad werd gepleit voor een zo kort mogelijke tijd tussen een cursus en het eerstvolgende contract waarbinnen de toepassing zal plaatsvinden. De overweging is om mensen, voor wie het langer geleden is, een herhaling op kantoor te geven van bijvoorbeeld 1 dag. Ook wordt de mogelijkheid bekeken om, gezien het feit dat de cursus toch al gesplitst is, meerdere mensen eerst de algemene cursus te geven met aandacht voor onder andere 'Marinet', en later, wanneer van toepassing, de 'Tekna'-cursus.

Brandblussers

Zoals vermeld in het 'Nieuws van Shell Tankers' van mei 1989 onder hoofdstuk 1.4 is per 1 oktober 1989 voor circa 60 (resterende) Halon brandblussers van 2 kilo de volgende bestemming vastgesteld. Elke vast in dienst zijnde werknemer van STBV kan op maximaal één brandblusser inschrijven tegen de sterk gereduceerde prijs van f 40,- per stuk. Uw inschrijvingen dienen schriftelijk of per telex vóór 1 december a.s. te worden gericht aan afdeling DFM/21. Vervolgens zal het lot de gelukkigen aanwijzen. Betaling geschiedt middels inhouding op het salaris van december en de brandblusapparaten dienen op het kantoor te worden opgehaald.

Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten

De kosten van:

- **Psychiatrische afdelingen van algemene ziekenhuizen**
- **Poliklinische behandelingen zenuwarts, psychiater**

OR-ALLERLEI

- * Tot en met de volgende vergadersessie, welke gehouden wordt op 2 en 3 oktober, fungeert Dolf Mittelmeijer als plaatsvervangend voorzitter en Arno Ziere als plaatsvervangend secretaris. Willem Hoogendijk is het toegevoegde vlootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden.
- * Op 11 september heeft de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden een gesprek met de heer J.H. Kelly, Marine Coördinator en één van onze commissarissen.
- * Abusievelijk is in de laatste 'OR-allerlei' niet vermeld dat het verslag was geschreven door Henk Steenstra.
- * Tijdens het agendapunt 'OR en achterban' is gesproken over de mogelijkheid voor mensen om de OR-vergaderingen bij te wonen. Deze vergaderingen zijn gewoon openbaar, en kunnen dus door iedereen worden bijgewoond. Aangezien wij niet, zoals de 1e en 2e Kamer, over een publieke tribune beschikken, en niet de accommodatie hebben een stroom mensen op te vangen, is het wenselijk dat we van te voren weten wie er graag een vergadering wil bijwonen. Hierbij dus een oproep aan een ieder om het secretariaat hiervan in kennis te stellen. Te denken valt aan agendapunten die Uw interesse hebben, maar het kan ook zijn dat U gewoon wilt zien hoe alles toegaat, bijvoorbeeld omdat U overweegt U zelf kandidaat te stellen.
- * De werkgroep Training en Opleidingsbeleid is bezig om de mogelijkheden te onderzoeken om een soort videotheek aan boord te plaatsen. Deze videotheek kan bestaan uit cursussen, maar ook uit instructie-video's over bepaalde systemen aan boord.
- * Dit verslag is geschreven door Ed Barsingerhorn.

Aanwezig tijdens de vergaderingen waren:

Groep A

E. Barsingerhorn
F.A.J. Boot
J.J.F. Govers
L.W. Jorissen
W. Hoogendijk
D.J. Mittelmeijer

Groep B

H.W.J. van Haarst
R.F. Huysers
J.H.A.J. Orië
A. van der Windt

Groep C

E. Juursema
H. Steenstra
A. Ziere

- Psychiatrische behandelingen in deeltijd en dagbehandeling

- Kunst en hulpmiddelen

vallen sinds 1 januari 1989 onder de AWBZ.

Het OMS heeft geconstateerd dat er onduidelijkheid is ontstaan omtrent de afwikkeling en betaling van de nota's die hierop betrekking hebben. In de verzekeringsvoorwaarden van het OMS is uitdrukkelijk gesteld dat het lid de nota's behoort in te dienen. Echter, conform de eisen in de AWBZ, sturen sommige instellingen/specialisten/leveranciers de nota's rechtstreeks naar het OMS. Anderen blijven zoals voorheen de nota's op naam van de verzekerde stellen. Deze tweeslachtigheid heeft geleid tot twijfels bij leden of hun behandeling/aanschaf vergoed zal worden.

Om hier duidelijkheid te scheppen, wil het OMS benadrukken dat in beide gevallen (zowel bij indiëning via de instelling/specialist/leverancier als via het lid) de kosten door het OMS vergoed zullen worden.

Rectificatie

In de vorige editie zijn twee foto's verwisseld. Voor de goede orde plaatsen we nu de juiste personen bij de juiste benamingen.



J.F. Bastiaansen



A.J. Haasnoot

Stijging vermogen Pensioenfonds

Stichting Shell Pensioenfonds bestaat 40 jaar

Het vermogen van de Stichting Shell Pensioenfonds bedroeg aan het eind van 1988 f 11,2 miljard. Eind 1987 bedroeg het vermogen van de Stichting f 10,3 miljard. Van de f 11,2 miljard was **55 procent** belegd in vastrentende waarden, **27 procent** in aandelen, **13 procent** in direct en indirect vastgoed en **vijf procent** in korte termijn deposito's. Het gemiddelde rendement van het vermogen handhaafde zich op circa zeven procent (f 734 miljoen), terwijl daarnaast de stijging van de boekwaarde van het vermogen als gevolg van verkopen en waardeveranderingen in 1988 f 597 miljoen bedroeg.

Een en ander blijkt uit het onlangs verschenen jaarverslag van het fonds. Geïnteresseerden in het verslag kunnen het telefonisch aanvragen (☎ 010-4071805).

Uit het verslag blijkt verder dat het aantal fondsleden in actieve dienst nu voor het eerst kleiner is dan het aantal gepensioneerden, namelijk **15.811** ten opzichte van **15.908**. Het aantal leden dat elders een werkkring heeft gevonden, de zogenaamde slapers in het pensioenfonds, bleef min of meer constant op **5.500**. Terugblikkend op 1988 kan geconcludeerd worden dat de negatieve effecten van de beurscrash volledig gecompenseerd zijn, dat het behaalde rendement het mogelijk maakte de in 1987 geïntroduceerde aanzienlijke (tijdelijke) korting op de ondernemingsbijdrage te continueren en dat spreiding over de verschillende beleggings-categorieën en landen de gewenste stabiliteit heeft gegeven.

Veertig jaar

De Stichting Shell Pensioenfonds (SSPF) werd in 1949 opgericht om als nieuw instituut de reeds eerder door Shell geïntroduceerde oudedagsvoorziening te behartigen. Terugblikkend over 40 jaar Stichting Shell Pensioenfonds blijkt dat het aantal actieve leden met 40 procent gegroeid is, van **11.350** naar **15.800**, en dat het aantal gepensioneerden is gestegen van **866** naar bijna **16.000**. Niet alleen de verplichtingen van het fonds ten opzichte van de leden lieten een grote stijging zien, namelijk van **f 155 miljoen** eind 1949 naar circa **f 11 miljard** eind 1988, maar met name de pensioenbetalingen stegen spectaculair van circa **f 2 miljoen** naar ruim **f 600 miljoen**, het 300-voudige. In 1949 was de

overheids-oudedagsvoorziening minimaal terwijl in 1988 de AOW-betalingen aan gepensioneerden van SSPF ongeveer f 300 miljoen bedroegen.

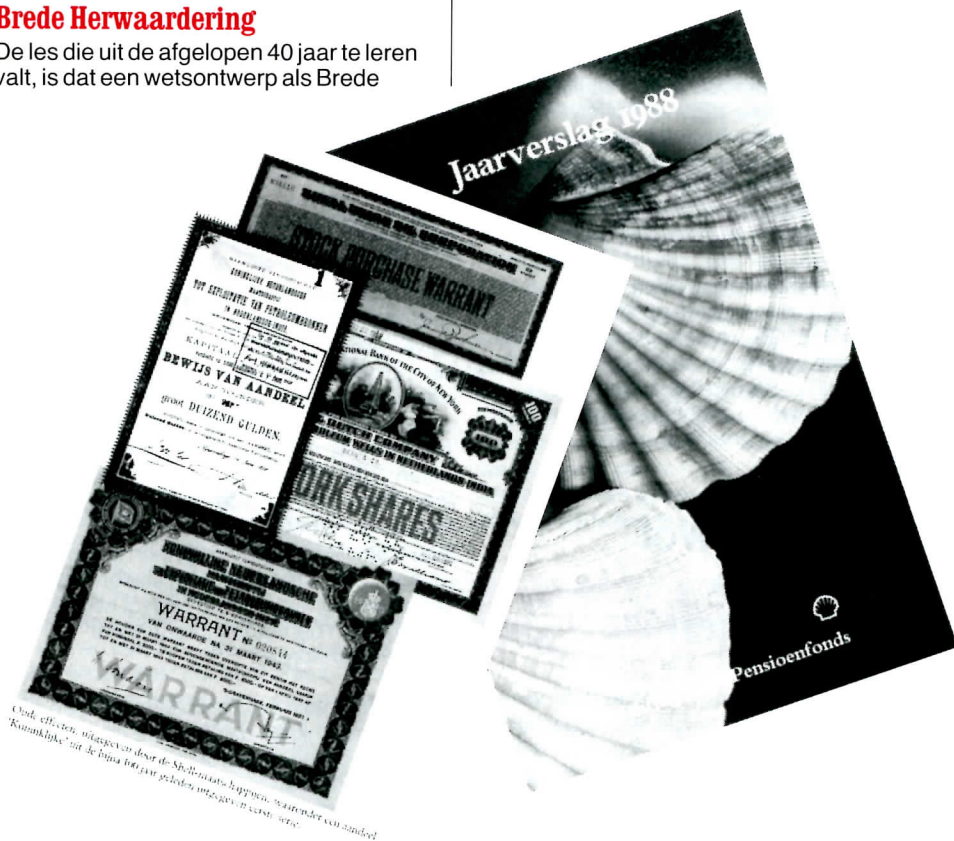
Een voor alle SSPF-deelnemers belangrijke ontwikkeling is tevens dat de door de actuaris gehanteerde gemiddelde levensverwachting op 60-jarige leeftijd sinds 1949 verlengd is met vier jaar voor mannen en acht jaar voor vrouwen; namelijk tot respectievelijk 20 tot 23 jaar na het bereiken van de normale pensioenleeftijd van 60 jaar. Een vergelijkbare ontwikkeling is geconstateerd bij andere leeftijds categorieën. Naast de grote stijging in eindloon in de jaren 1949-1988 - voortvloeiend uit inflatie en reële welvaartstijging - en de aanzienlijke verbetering van de pensioenregeling, zijn ook de gevolgen van deze verlenging van de levensduur van grote invloed op de hoogte van de daaruit voortvloeiende verplichtingen. De daartegenover benodigde bezittingen moesten derhalve belangrijk sneller groeien dan ooit was voorzien.

Brede Herwaardering

De les die uit de afgelopen 40 jaar te leren valt, is dat een wetsontwerp als Brede

Herwaardering zeer omzichtig behandeld moet worden om te voorkomen dat de eventuele wet een molensteen om de nek van de pensioenfondsen wordt. Verplichtingen kunnen in een inflatoire periode van jaar tot jaar snel oplopen, terwijl het rendement op het noodzakelijk, reeds voor jaren vastgelegde, grote vermogen daarmee geen gelijke tred kan houden. Het zou derhalve kunnen voorkomen dat bij hoge inflatie en doorwerking daarvan in de lonen, de pensioenverplichtingen dusdanig stijgen dat er volgens berekeningen van de externe actuaris, bijgestort zou moeten worden. Dit terwijl het noodzakelijke financiële stootkussen reeds eerder onder de Brede Herwaardering is, of nog wordt aangeslagen.

In het huidige wetsontwerp is aan een groot aantal bezwaren vanuit de kring van ondernemingspensioenfondsen reeds tegemoet gekomen, maar het blijft negatieve elementen bevatten die tot een ongewenste, voortdurende onzekerheid leiden.



Koninklijk jacht

'Piet Hein'



'Nieuw Amsterdam', 'Willem Ruys', 'Zwarte Zee', 'De Zeven Provinciën', allemaal namen van vroegere Nederlandse schepen van zowel koopvaardij, sleepvaart als Marine. Bij velen klinken deze namen nog zeer bekend in de oren. Helaas herinneren slechts foto's, boeken, hier en daar wat stukjes inventaris in een museum en de verhalen van voormalige opvarenden ons aan deze schepen en aan een tijd dat ons land nog een belangrijke scheepvaart- en scheepbouwland was. De fameuze schepen van weleer zijn al lang van de sterkte afgevoerd. Ook het aantal Nederlandse zeevarenden is drastisch teruggelopen. Zijn er nog historische schepen? Bestaat er bij de jeugd van vandaag nog

interesse in een varend beroep? Beide vragen kunnen we met een gerust hart bevestigend beantwoorden. Heel veel jongeren raken gefascineerd door water en schepen. En zij krijgen de kans om de grondbeginselen van het varen te leren aan boord van een vloot vaartuigen die - in de achter ons liggende jaren - hun sporen ruimschoots hebben verdiend. Eén van deze schepen is het Koninklijk jacht 'Piet Hein'. HKH Prinses Juliana en ZKH Prins Bernhard hebben het schip in bruikleen gegeven aan de 'Stichting tot Exploitatie van de 'Piet Hein' ten behoeve van het Zeekadet Korps'. Onder deskundige leiding zorgen jongens en meisjes van het Zeekadet Korps Rotterdam dat het jacht bedrijfsklaar blijft voor

vaarten door de Nederlandse wateren. Ook vormen zij, met de vaste staf aan boord, de bemanning om de 'Piet Hein' naar diverse bestemmingen te varen. Dank zij de grote inzet van velen wordt de 'Piet Hein' in uitstekende conditie gehouden, een Koninklijk jacht waardig.





Op 14 augustus 1937 liet Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana op de Amsterdamse werf van de heer G. de Vries Lentsch jr. de 'Piet Hein' te water. Het schip was een geschenk van het Nederlandse volk aan Prinses Juliana en Prins Bernard, ter gelegenheid van hun huwelijk. De technische proeftocht volgde op 21 augustus en de overdracht aan Prinses en Prins vond een week later plaats. Niemand vermoedde op dat moment dat er na de officiële ingebruikneming slechts korte tijd met het schip kon worden gevaren. De Tweede Wereldoorlog zou namelijk snel uitbreken.

Het was de eerste keer in de geschiedenis van het Koninkrijk der Nederlanden dat de Koninklijke familie een jacht in eigendom had. Er hadden in het verleden wel zeil- en stoomjachten bestaan, maar die waren eigendom geweest van de Staat der Nederlanden en werden onderhouden door de Marine. Als dat nodig was, kon de regerende vorst of vorstin ze gebruiken. Het waren geen plezierjachten, maar schepen voor het vervoer van vorstelijke personen. De huidige 'Piet Hein' is in de verste verte niet te vergelijken met zijn voorgangers. Zeil en stoom behoorden in 1937 tot het verleden. Dieselveertuig was daarvoor in de plaats gekomen.

De 'Piet Hein' heeft een stalen romp en is geheel geklonken en gebouwd volgens het zogenaamde dwarsspantsysteem. De lengte van het vaartuig bedraagt 31 meter, de grootste breedte is 5,5 meter en de diepgang slechts 1,54 meter. De hoogte van de waterlijn is iets meer dan 5 meter. Omdat het jacht is ontworpen voor de vaart over zo veel mogelijk rivieren en kanalen, kan de bovenste rand van de schoorsteen worden afgenomen. Ook de mast is strijkbaar. Daardoor kunnen de meeste

bruggen in ons land ongehinderd worden gepasseerd. De twee hoofdmotoren van elk 220 IPK (paardekracht van het indicateurvermogen) zorgen ervoor dat het dubbelschroefschip een snelheid van 22 kilometer per uur kan bereiken.

Het zou te ver voeren om alle gegevens en kwaliteiten van de 'Piet Hein' te noemen. We volstaan met enkele details. De dekken zijn van prachtig teakhout gemaakt, evenals de vloeren van de salon. De afwerking van de diverse ruimten, hutten, stuurhut enz. is bijzonder fraai, zij het dat de tand des tijds inmiddels hier en daar zijn sporen heeft achtergelaten.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de 'Piet Hein' door de bezetters naar Duitsland overgebracht en na de bevrijding in beschadigde toestand in Bremen teruggevonden. Reparatie in ons land volgde en in de jaren daarna hebben de leden van de Koninklijke familie talrijke tochten met het schip gemaakt. Ongetwijfeld hebben zij fijne herinneringen aan het verblijf op 'hun' jacht.

Passende bestemming

De kosten om het schip in goede staat te houden, personeelskosten enz., werden na de Tweede Wereldoorlog elk jaar hoger. De periode dat met het schip kon worden gevaren was, door de klimatologische omstandigheden, erg kort. Alle factoren bij elkaar genomen werd besloten voor de 'Piet Hein' een passende bestemming te vinden, waarbij een kostendekkende exploitatie mogelijk zou zijn. Wel moest het jacht eigendom van het Koninklijk Huis blijven.

Gelukkig greep een groepje mensen dat met het lot van de 'Piet Hein' was begaan,

net op tijd in. Met instemming van Prins Bernhard werd de 'Stichting tot Exploitatie van de Piet Hein' opgericht. De Koninklijke familie stond erop dat, behalve het in stand houden van het jacht, het schip primair moest worden aangewend voor jeugdwerk.

Onder de bezielende leiding van een aantal enthousiaste mensen verrichten de jongens en meisjes van het Zeekadet korps diverse herstel- en onderhoudswerkzaamheden aan boord. Als training voor een mogelijke loopbaan op zee wordt van tijd tot tijd met het schip gevaren. Bescheiden inkomsten worden de Stichting verschaft door het verhuren van de 'Piet Hein' voor speciale korte dagtochten. Groepen tot zo'n twintig man kunnen gemakkelijk worden geherbergd. Er is een eenvoudige keuken aan boord. Tegen vergoeding van kosten neemt het schip deel aan allerlei manifestaties, zoals de Open Havendag in Rotterdam, aanwezigheid in Nijmegen tijdens Vierdaagse enz.

Auteur: Ruud Kleijn

Enige jaren geleden is door een aantal enthousiastelingen begonnen de 'Piet Hein', het ex-koninklijk jacht, weer op te knappen en in de vaart te brengen. Onze oud-collega Ruud Verhoeve heeft daar een belangrijke rol in gespeeld.

Mocht iemand van U interesse hebben in een dergelijk gebeuren, dan kunt U middels een berichtje aan de redactie meer informatie krijgen.

Maricom ofwel 'Communicare necesse est'

Op 19 mei 1989 is in de B2000-vergadering besloten een Werkgroep Communicatie in te stellen als opvolger van een eerdere werkgroep, die op 11 april 1988 aanbevelingen voor onder andere de invoering van Marinet had gedaan. De nieuwe werkgroep Communicatie 'Maricom' genaamd, heeft als opdracht om voor 1 november a.s. aanbevelingen te doen die moeten leiden tot een zo effectief mogelijk gebruik van Marinet en andere communicatiemogelijkheden. De werkgroep zal daarbij kijken naar de interne communicatie in de walorganisatie en aan boord, en naar de communicatie tussen de wal en de schepen.

In de terms of reference is vastgelegd dat er een inventarisatie moet plaatsvinden van de huidige communicatievormen ('**wat doen we**'), het peilen van de behoefte aan communicatie ('**wat willen we**'), het onderzoeken van de mogelijkheden van Marinet en andere technische toepassingen ('**wat kunnen we**'), hetgeen zou kunnen leiden tot aanbevelingen en concrete voorstellen met betrekking tot een communicatiebeleid ('**wat gaan we doen**').

De werkgroep zal in het onderzoek naar communicatie in Shell Tankers niet alleen kijken naar de technische mogelijkheden - *de middelen* - maar ook naar de aard van de communicatie en vooral de effectiviteit, het nut en de noodzaak van communicatie. De werkgroep 'Maricom' is als volgt samengesteld: **Ed Barsingerhorn, Guido Debets, Willem Drost, Bouke Glas en Nico Obolonsky (voorzitter)**.

Wat is communicatie?

Er zijn vele definities te bedenken maar de essentie van communicatie is de verbinding of het contact tussen twee of meer personen of groepen ter uitwisseling en/of overdracht van voor de betrokkenen relevante (lees: nuttige en/of

noodzakelijke) informatie. Communicatie is voor Shell Tankers B.V. geen doel op zich, maar een middel dat kan helpen de volgende doelstellingen te bereiken. Deze zijn onder andere:

- ♦ **het uitdragen van het beleid van Management naar alle medewerkers om hen bij de formulering en implementatie ervan te betrekken;**
- ♦ **het bevorderen van het elkaar tijdig informeren over alle voor de bedrijfsvoering van Shell Tankers B.V. relevante zaken;**
- ♦ **het versterken van de onderlinge saamhorigheid;**
- ♦ **het bevorderen dat alle medewerkers weten welke richting Shell Tankers opgaat.**

Verder moet men zich, alvorens men gaat '*communiceren*' goed realiseren, wat men wil communiceren, naar **wie, hoe en waarom (nut, noodzaak)**. Daarbij is van groot belang of de informatie duidelijk en eenduidig is, wie de doelgroep vormen en/of of het gekozen middel het meest geschikte is.

Het grootste probleem bij communicatie - ongeacht vorm of middel - is het meten van de effectiviteit: hoe kun je als 'verzender' er zeker van zijn dat de 'ontvanger' de informatie niet alleen ontvangen heeft, maar ook begrepen heeft? En wel zodanig dat één en ander leidt tot een bepaalde actie of reactie in de door de verzender bedoelde richting?

Indien men zodanig communiceert dat de wederpartij de informatie niet, of gedeeltelijk ontvangt dan wel geheel of gedeeltelijk niet begrijpt is die communicatiepoging zinloos en had men de gependende tijd en middelen beter kunnen gebruiken!

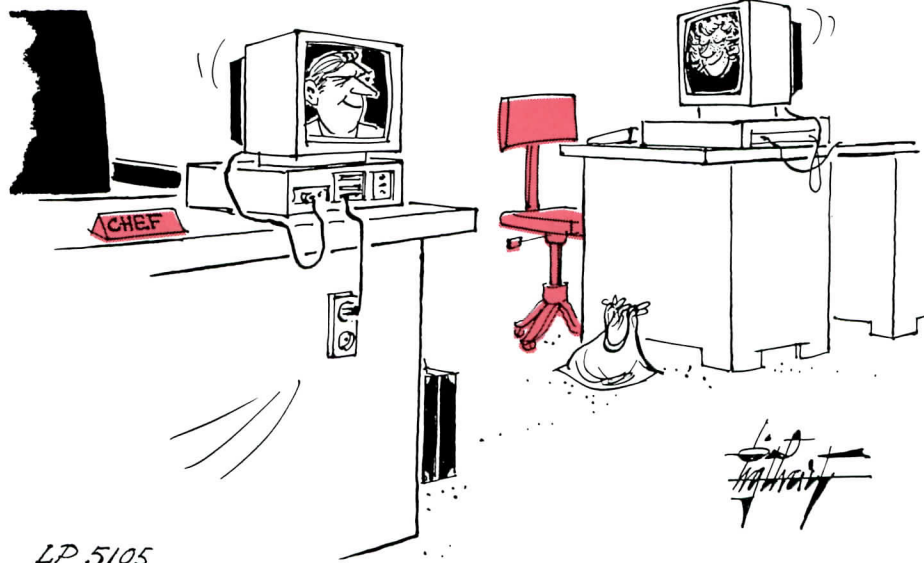
Communicatie: mogelijkheden en middelen

Zonder volledigheid te willen nastreven zou je kunnen zeggen dat de mogelijkheden van communicatie bepaald en ook begrensd worden door: Allereerst *de mensen zelf*, waarbij gedacht kan worden aan aspecten als taal, cultuur en intelligentieniveau.

Ten tweede: *de organisatie*, waarbij de structuur en de bedrijfscultuur een belangrijke rol spelen. Daarbij kan gedacht worden aan de verschillen tussen een 'open' versus een 'gesloten' organisatie, of een sterk hiërarchische ingestelde organisatie ('top down') versus een sterk gedemocratiseerde organisatie (inspraak, 'bottom up').

Als derde kan genoemd worden de factor *techniek*, waarbij zowel de keuze van het middel, bijvoorbeeld 'tam-tam' versus Satcom, of de verfijningsgraad van een systeem een belangrijke rol spelen. Vergelijk in dit verband bijvoorbeeld eens de ouderwetse telefooncentrales waarbij telefonisten druk met stekkers en draden bezig waren, tegenover een modern, volledig geautomatiseerd telefoonnetwerk met digitale centrales en glasvezelkabels.

Een laatste factor die in veel gevallen - ondanks de technische en



organisatorische mogelijkheden - de 'communicatoren' toch dwingt tot eenvoudigere vormen van communicatie dan ze dan ze eigenlijk zouden willen, is: *geld!*

Bij het maken van de keuze welk communicatiemiddel het meest effectief is zal men, afgezien van bovengenoemde factoren (**mensen, organisatie, techniek, geld**) zich kunnen laten leiden door de volgende overwegingen:

- * **de inhoud van de informatie**; dat wil zeggen de belangrijkheid
- * **de te bereiken doelgroep**; één persoon, meer personen, alle medewerkers
- * **de urgentiegraad**; hoe snel moet de informatie overgebracht worden om nog van nut te zijn
- * **wat is het afbreukrisico als er niet- of gebrekkig gecommuniceerd wordt**
- * **last but not least: wat kost het om te communiceren met het gekozen middel.**

Vergelijk in dit verband eens de kosten van het verzenden van een gewone brief binnen Nederland met de kosten van het zenden van een telegram. Het telegram is er binnen een paar uur, de brief, als het mee zit, de volgende dag, maar het telegram is wel twintig maal zo duur.

De verschillende communicatiemiddelen die er bestaan zouden naar hun aard in vier groepen kunnen worden ingedeeld.
Mondeling, schriftelijk, optisch/non-verbaal en metafysisch.

Bij *mondeling (of verbaal)* kan gedacht worden aan persoonlijk gesprek, vergadering, telefoon (ook via Satcom), radio, televisie en video.

Schriftelijk omvat onder andere brief, circulaire, krant, tijdschrift, telex, telefax en datacommunicatie (bijvoorbeeld Marinet, Profs e.d.).

Onder *optisch/non-verbaal* verstaan we vlag en lichtseinen, gebaren, uiterlijk (denk aan Fleet Image en uniforme kleding) en zelfs geur (of dacht U dat parfum en aftershave alleen maar voor het persoonlijke genoegen van degene die ze gebruikt bedoeld waren?).

Metafysisch wil zeggen het bovenzinnelijke, dat zich aan de regels van de normale natuurkundige wetten onttrekt ('het paranormale'). In dit kader zou je kunnen denken aan telepathie. Het moge duidelijk zijn dat over de mogelijkheden en praktische toepassing van deze laatste vorm op dit moment nauwelijks iets zinnigs te zeggen valt, maar wie weet wat de toekomst ons nog brengt.

Het 'ideale' communicatiemiddel, dat altijd de voorkeur zou moeten hebben, bestaat overigens niet. Afhankelijk van de omstandigheden zal soms het ene communicatiemiddel de voorkeur genieten, soms het andere. Van groot



LP 4810

Schip & Ka

Voorbeeld van (gebrekkige) communicatie:

'de zonsverduistering'

Kapitein tot eerste stuurman

'Om vijf uur vanmiddag is er een zonsverduistering voorspeld. Laat alle bemanningsleden zich, uiterust met een stukje donker glas, tegen vijven op de bak verzamelen om er naar te kijken. Dat lijkt me leuk voor ze.'

Eerste stuurman tot tweede stuurman

'Om vijf uur zonsverduistering, zegt de kapitein. Iedereen met een stuk donker glas om vijf uur op de bak, om te kijken. Het schijnt leuk te worden.'

Tweede stuurman tot derde stuurman

'Om vijf uur wordt de zon verduisterd volgens de kapitein. Het schijnt een donker stuk te worden. Om vijf glazen moeten we op de bak zijn met ons allen om het leuk te maken.'

Derde stuurman tot bootsman

'Om vijf uur wil de kapitein het schip verduisteren tegen de zon. Dan wordt het een stuk donkerder. Daarvoor moet iedereen zijn glas meebrengen op de bak. Leuk hè.'

Bootsman tot de gezellen

'Om vijf uur wil de ouwe alle lichten uithebben. Gaan we ons met z'n allen een stuk in de kraag drinken, met donker bier. Lekker in de zon, op de bak. Dus allemaal je glas meebrengen, kunnen we leut hebben!'

belang is overigens ook de wil om te communiceren en de juiste instelling of mentaliteit om duidelijk en éénduidig te communiceren.

Daarom zal de werkgroep Maricom zich naast het 'hoe' ook zeer sterk richten op het 'wat' en 'waarom'. Mocht U zelf overigens nog ideeën of suggesties hebben over communicatie, dan hoop ik

dat U die vooral naar de leden van de werkgroep 'communiceert'. Dan weten we meteen of het nu door mij gekozen communicatiemiddel - een artikel in Schip & Ka - effectief is!

**Namens de werkgroep Maricom,
Nico Obolonsky
DFP/6**

Indonesische crew 'Shelltrans' bezoekt Efteling



Het feit dat op de 'Sarda', gedurende een reparatie periode, een uitstapje door de eigenaren Tung was gerealiseerd, had aan boord van de 'Shelltrans' de ronde gedaan en dienstengevolge werd gehoopt dat gedurende onze refit bij Wilton-Feijenoord te Schiedam ook hier de gelegenheid zou zijn een dagje gezamenlijk uit te gaan. Overleg met onze kantoororganisatie resulteerde in toestemming en budget voor een uitje naar de Efteling. Voor de onbekenden met dit pretpark moet gesteld worden dat men hier zeker niet meer van een kinderpark kan spreken.

Op 7 augustus jl. was het zover dat alle 11 Indonesische bemanningsleden zich om 08.30 van boord begaven teneinde 8 man sterk in een gehuurd busje te stappen en 3 man in een privéwagen. Het geheel begeleid door de dienstdoende tweede stuurman - chauffeur van de bus -, de dienstdoende kapitein, alsmede 3 echtgenotes van officieren en de dochter van de hoofdwerktuigkundige als video-operator.

De hele colonne van drie wagens vertrok helaas tijdens een lokaal buitje uit

Schiedam, welk buitje geheel tegen alle regels in met ons mee (tegen de wind in) naar het Brabantse ging. Bij aankomst even voor 10.00 uur dus nog steeds regen. De zes meegebrachte paraplu's vonden dus ook nog werk. Een daarvan werd gebruikt als baken gedurende dit bezoek. Dat enige reclame werd gemaakt voor een grote oliemaatschappij was extra meegenomen.

Volgens afspraak werd eerst gezamenlijk het spookkasteel en het Fatamorgana bezocht, waarna ieder zich verspreidde om

zijn eigen weg te gaan. Te 13.00 uur zou men bij het restaurant gezamenlijk lunchen. Dat onze Indonesische bemanning van een volk stamt met veel 'bijgeloof' - wie zijn wij om dat te beoordelen - mag blijken uit het feit dat vooral het spookkasteel niet bij iedereen in goede aarde viel, omdat het er zo donker was en men dienstengevolge dicht bij de begeleiders bleef staan. De bobsleebaan vond gretig aftrek, zo ook een aantal andere objecten. De Phyton bleek toch veel imponanter dan de grootsprekers onder ons allen hadden gedacht en



BERDAMAWISATA KE EFTELING

Awal Agustus tepatnya pada tanggal 3 pagi ms 'Shelltrans' merapat di dermaga Wilton Feijenoord Schiedam untuk dok. Setelah empat hari dok kami diberi kesempatan oleh perusahaan kami untuk berdamawisata ke Efteling, pada waktu itu tepatnya tanggal 7 Agustus hari Senin pada jam 09.00 kami berangkat ke Efteling dan jarak yang ditempuh ± 95 km. Iring-iringan kami terdiri dari 3 kendaraan dan yang ikut waktu itu ada 17 orang yaitu kami orang Indonesia 11 orang ditambah Captain beserta istri 2nd. off. beserta istri, istri C/E dan anaknya.

Pada waktu berangkat cuaca agakmendung dan hujan rintik-rintik tetapi setelah selang 30 menit cuaca kembali baik maksudnya hujan berhenti. Dan kami sangat senang sekali mendapat kesempatan seperti ini, dengan demikian waktu yang indah ini kami tidak sia-siakan kami pergunakan sebaik mungkin. Setelah tiba di Efteling Captain sebagai pemimpin rombongan memberi tempat pertemuan untuk makan siang karena mungkin kami akan berpecah untuk keinginan masing-masing.

Tempat yang pertama kami kunjungi adalah Fatamorgana setelah tempat yang lain menyusul kemudian dan tak sempet kami sebutkan satu persata disini setelah itu kami berpecah-pecah sambil berfoto bersama maupun sendiri-sendiri untuk kenangan masing-masing. Tepatnya jam 13.00 kami berkumpul untuk makan siang bersama dan setelah itu masih ada waktu kami pergunakan lagi untuk mengunjungi tempat-tempat yang lain yang belum sempat dikunjungi sebelumnya. Tepatnya jam 15.00 kami kami tinggalkan Efteling kembali ke kapal dan dalam perjalanan pulang kami sempat mampir sebentar di Tilburg untuk shopping sekedar oleh-oleh.

Dan setelah kami semua tiba di kapal jam 18.30 dengan selamat serta masing-masing berceritera tentang darmawisata yang barusan kami alami. Akhir kata kami atas nama Indonesia crew ucapkan banyak terima kasih, dan kami harapkan pengalaman kami ini juga suatu waktu dapat dinikmati oleh teman-teman di lain kapal. Sekali lagi kami crews 'Shelltrans' ucapkan terima kasih untuk perusahaan Shell Tankers B.V. yang telah memberikan kesempatan ini.

Hormat kami,
crews Indonesia

niemand dorst deze hindernis te nemen. Een enkeling om lichamelijke redenen, naar men zei.

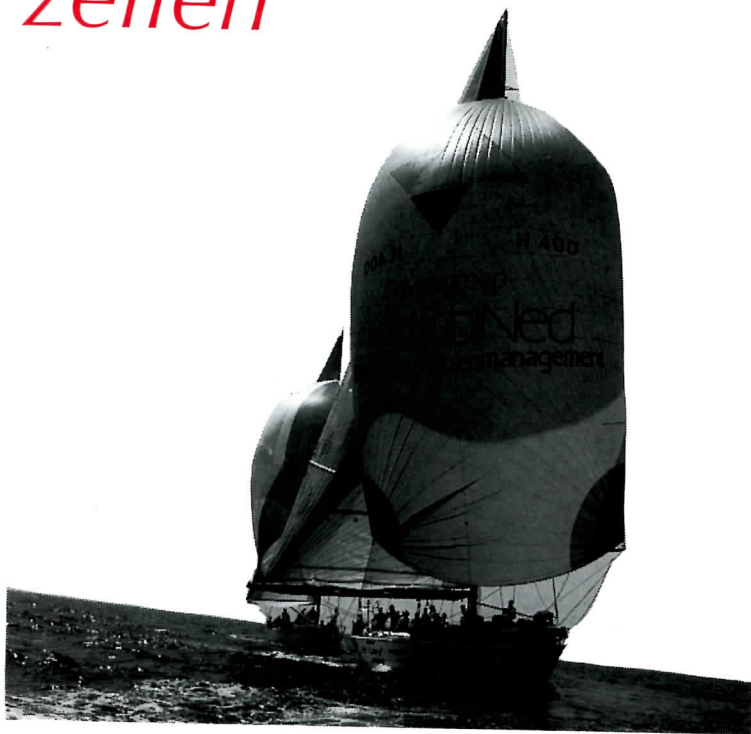
Dat de maaltijd een heilig moment is bij onze medeopvarenden mag blijken uit het feit dat een ieder om 12.45 uur reeds aan de typische Hollandse maaltijd van kip met appelmoes en patat zat, al of niet vergezeld van een garnalencocktail als entree of dessert. Dit geheel weg te spoelen met een softdrink, we moesten immers allen nog de diverse attracties doen. Inmiddels was het zonnig weer geworden. Na de maaltijd weer gezamenlijk het wildwatervaren gedaan en ten behoeve van de foto's nogmaals in de stoomcarrousel.

Rond 15.00 uur werd vertrokken, nu met bestemming Tilburg. De Heuvelstraat vormt een compact doch genoeglijk winkelplezier, dit laatste op speciaal verzoek. Om 17.00 uur weer verzameld bij ons wagenpark en vertrokken naar Schiedam. Dat het een enerverende dag was geweest moge blijken uit het feit dat enkelen in slaap vielen. Dit hield echter wel op toen we nabij de Moerdijkbrug in een regenstorm verzeild raakten welke zo hevig werd dat nagenoeg alle verkeer stopte. Zo ook wij. De regen ging over in een hagelbui met stenen van ruim een centimeter. Het lawaai in de auto's was dan ook niet prettig en menige autofanaat zal op dat moment bang zijn geweest nu toch dat eerste deukje op te lopen. Na zo'n 15 minuten werd het beter en kon weer langzaam verder gereden worden. Om 18.30 uur weer thuis!

De achterblijvers hebben die dag zeker geweten dat we er niet waren, het was uiteraard net die dag drukker dan verwacht, evenwel heeft het ontbreken van een kombuis-staf niet die gevolgen gehad welke men zou kunnen verwachten. De chef had het nodige achtergelaten en de eerste stuurman heeft met zijn vakkennis er voor gezorgd dat een prima maaltijd op tafel werd gezet. Eind goed al goed, het was een leuke dag naar ik heb begrepen en de Maatschappij wordt dan ook door een ieder hiervoor bedankt. Niet te vergeten de achterblijvers welke een flinke pas harder hebben moeten lopen die dag.



gebouwd om de wereld rond te zeilen



De 'Equity & Law II'

In het veld van schepen, die meedoen aan de vijfde Whitbread Round The World Race, is de kleurrijke 'Equity & Law II' een opvallende verschijning. Minder opvallend is, dat er bijna twintig meter techniek het water doorklieft. Het materiaal aan boord moet bestand zijn tegen ijzige koude en tropische temperaturen. En de zware belastingen, die nu eenmaal bij een race horen, week na week en maand na maand kunnen doorstaan. Geen gemakkelijke opdracht voor de ontwerpers, die ook nog rekening moeten houden met het streven het schip zo licht mogelijk te maken. De medesponsor Adviesgroep CombiNed gunt ons een blik achter de schermen van de moderne wedstrijdzeilsport.

Het schip deed al eerder mee in The Whitbread Round The World Race. De ervaringen tijdens deze race vormen het uitgangspunt van ingrijpende verbouwingen, die het huidige uiterlijk van de 'Equity & Law II' hebben bepaald. Voor de verbouwingen is gekozen voor de werf 'Aluboot' te Hindeloopen. Bij deze werf is de 19.20 meter lange racer ook gebouwd.

De veranderingen aan dek

Overkomend water maakt het gebruik van het oorspronkelijk geplaatste voorluik onmogelijk. Dit voorluik is verwijderd, terwijl de kuipgang is vergroot. Zo kunnen na een zeilwissel de gebruikte zeilen snel geborgen worden. Dit gaat ten koste van de eet- en zithoek voor de bemanningsleden, maar voorkomt dat er tijdens een zeilwissel veel water in het schip slaat. Het aantal lieren is met twee teruggebracht en de 'Equity & Law II' heeft nu een open spiegel. Door de mast 20 centimeter te verlengen en iets naar achteren te plaatsen, is het zeiloppervlak van de 'Equity & Law II' met 20 m² vergroot.

De nieuwste materialen aan dek

Al het roestvrij stalen beslag aan boord, zoals spreekstoel, blokken e.d., is vervangen door titanium. Dit materiaal is veel lichter dan roestvrij staal, maar ook veel sterker. Spectra touwwerk en spectra zeilen zorgen eveneens voor een belangrijke besparing op gewicht en een verhoging van de kwaliteit.

De veranderingen onderdeks

De plaatsing van een andere motor levert een gewichtsbesparing op van 350 kilo. Maar veel belangrijker zijn de wijzigingen onder de waterlijn. De 'Equity & Law II' is nu voorzien van een aangegoten kiel. Deze nieuwe kiel steekt 30 centimeter dieper, maar is 1800 kilo lichter! Al met al is een gewichtsbesparing bereikt van 2500 kilo, gecombineerd met een groter zeiloppervlak. Zeker bij weinig wind komt dit ten goede aan de snelheid.

Keus uit meer dan 30 zeilen

In totaal beschikt de bemanning van de 'Equity & Law II' over meer dan 30 zeilen.

Het grootzeil heeft een zeiloppervlak van 120 m². Onder spinnaker voert het schip ruim 400 m² zeil. Niet alle zeilen zijn aan boord. Voor elke etappe wordt bepaald, welke wind- en weersomstandigheden te verwachten zijn. Op grond daarvan worden de zeilen aan boord genomen, wat neerkomt op gemiddeld vijftien tot achttien zeilen per etappe. Elk zeil is ontworpen en gesneden met gebruik van een computer. De opvallende blauwe panelen in enkele van de zeilen van de 'Equity & Law II' zijn gemaakt uit spectra-doek. Dit is het modernste materiaal en lichter, sterker en rekvrijer dan wat dan ook.

Een zeil voor elke omstandigheid

Aan boord zijn twee grootzeilen. Afhankelijk van het weer kan worden besloten het grootzeil te wisselen, terwijl er op die manier ook een reserve-zeil is. Daarnaast is er een reeks van voorzeilen, met alle een verschillend model, oppervlak en sterkte. Ook hier is het de wind en de koers die het zeil bepaalt. Zodra de wind toe- of afneemt wordt er van voorzeil gewisseld. Dat kan binnen een uur verschillende keren zijn. Aan boord zijn natuurlijk ook een try-sail en stormfok. Dit zijn kleine heel sterke stormzeilen, die het schip ook bij hevige storm bestuurbaar moeten houden.

Tegenover storm staat heel weinig wind. In dat geval wordt de 'windseeker' gehesen. Een superlicht voorzeil, dat elk zuchtje wind optimaal gebruikt. Voor trajecten waarbij het schip veel water overneemt, wordt de 'blast reacher' aangeslagen. Dit is een speciaal hoog opgesneden voorzeil, waar het water onderdoor kan. Ook speciaal is het spinnaker stagzeil, dat in combinatie met de spinnaker kan worden gebruikt.

Weten waar je bent

Tijdens de race wordt een optimaal gebruik gemaakt van de wind. Dat betekent dat de te varen koers wordt afgestemd op de weersomstandigheden en de weersverwachtingen. Bij het zeilen is niet altijd de kortste weg de snelste. Om inzicht te krijgen in de windverwachtingen, zijn er verschillende meteorologische instrumenten aan boord. Van een barometer tot een weerkaartschrijver. Maar als je weet waar een rug van hoge lucht of een depressie ligt, is het ook heel

belangrijk te weten waar je zelf bent.

Omdat bewegwijzering ontbreekt, wordt aan boord van de 'Equity & Law II' gebruik gemaakt van vier verschillende navigatiesystemen. Decca en Loran C werken met behulp van radiosignalen, terwijl Satnav en Global Positioning System de gegevens ontvangen van satellieten. Afhankelijk van plaats en tijd wordt één van de systemen gebruikt. Decca bestrijkt namelijk alleen de Europese wateren, Loran C de

Amerikaanse kust en de Caribbean, Satnav vraagt soms meer dan een uur tussen opvolgende positiebepalingen, terwijl GPS op dit moment maar zes uur per etmaal in de lucht is. Als de systemen uitvallen is er een Radio Direction Finder, terwijl het totaal uitvallen van de stroom wordt opgevangen met de oude vertrouwde sextant.

Al met al is de 'Equity & Law II' een combinatie tussen klassieke zeilkunst en moderne materialen en hulpmiddelen.

Door de knieën voor nieuwste Shell-station

Wie het nieuwste Shell-station wil bezichtigen, gaat door de knieën. Zo ook de ruim 30 genodigden die op 17 augustus jl. aanwezig waren bij de her-opening ervan in Nederlands kleinste stadje. Ter ere van die gelegenheid ontving de Stichting Madurodam uit handen van verkoopmanager Simon Boersma een cheque ter waarde van tienduizend gulden.

De officiële openingshandeling werd verricht door de 8-jarige **Sabine Mos**, kleindochter van een Haagse exploitant.

Onder een stralende zon en het toezien oog van de burgemeester van Madurodam, **Wouter van Maarsseveen**, plantte zij de Shell-vlag ten teken dat het verkooppunt in gebruik was.

Gift voor goed doel

'Bij openingen wijs ik er altijd op dat het mooiste en duurste van een station, niet te zien is. Dat zijn namelijk de voorzieningen voor milieu en veiligheid. Voor Shell is het niet alleen belangrijk om de grootste te zijn en goede resultaten te halen, we willen ook maatschappelijk verantwoord ons werk doen', zei Boersma in een korte toespraak. Hij overhandigde de cheque aan de voorzitter van het beheersfonds van de Stichting Madurodam, **mr. J.G. Hoogland**, voormalig directeur public affairs van Shell Nederland. Het stadje besteedt zijn inkomsten uit bezoeken namelijk niet alleen aan onderhoud en bouw. Jaarlijks wordt voor een bedrag van

ongeveer f 800.000,- geschonken aan goede doelen voor kinderen. Ook de Shell-gift draagt daar aan bij.

15.000 km per jaar

Geografisch gezien, is Shell's modernste stationnetje gesitueerd op een onmogelijke positie: tussen de Postbank van Leeuwarden en de Skol-fabriek Breda. Uit commercieel oogpunt echter is het een ijzersterke locatie, die jaarlijks een miljoen bezoekers trekt. Van het oude stationnetje was dan ook al het moois afgekeken. Het nieuwe exemplaar is gebouwd door de bouwtechnische afdeling en het schildersatelier van Madurodam. Het is uitgerust met de moderne rechthoekige pompeilanden. Tevens zijn twee nieuwe mini-tankauto's in gebruik genomen. Eén daarvan rijdt rond op de autosnelweg door het stadje en legt daarbij 15.000 kilometer per jaar af.

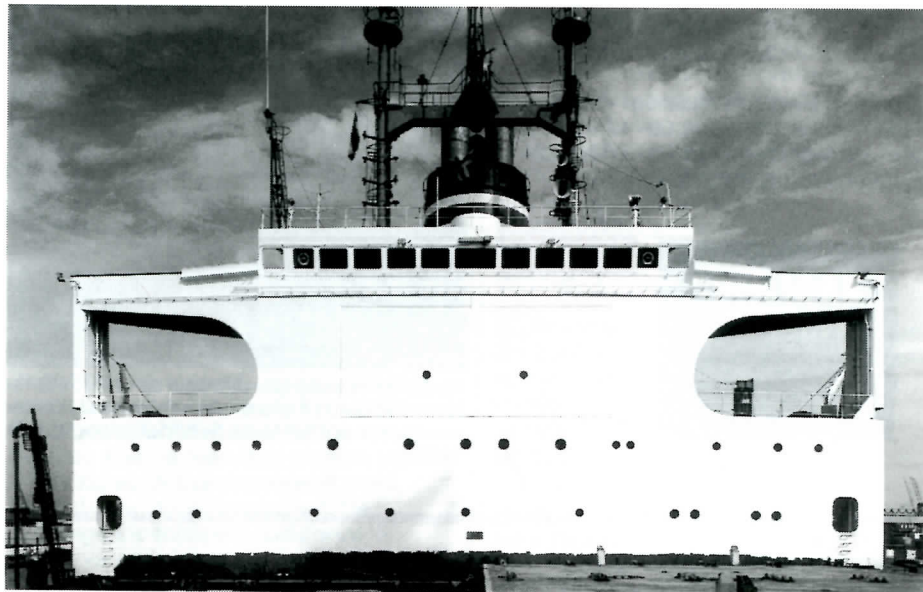


Hoofdpersonen bij de opening van nieuw station: v.l.n.r. Simon Boersma, Sabine Mos en Wouter van Maarsseveen

Tentoonstelling Scheepsarchitectuur

Scheepsopbouw zien door het oog van de architect, als vorm van architectuur. Zo'n idee moet haast wel uit Rotterdam komen. Waar elders dan in de grootste haven ter wereld vindt men méér schepen, waar treft men dicht opeen méér voorbeelden van na-oorlogse architectuur dan in het nieuw opgebouwde centrum van Rotterdam? De tentoonstelling 'Scheepsarchitectuur' wordt van 18 november 1989 tot en met 25 maart 1990 gepresenteerd in het Maritiem Museum in Rotterdam in samenwerking met de Stichting Kunstprojecten.

Schepen worden ontworpen door scheepsbouwkundigen. Daarbij spelen net als in de bouw aan de wal technische en economische factoren een grote rol. Toch gelden hier, bewust of onbewust, bouwkundig-esthetische overwegingen. De opbouw van een schip zou aan de wal zeker een 'gebouw' genoemd worden. Dit geldt niet alleen voor passagiersschepen en luxe jachten, die een hotel of villa op zee vormen, maar ook voor andere scheepstypen zoals veerboten, tankers, containerschepen, ijsbrekers en trawlers. Schepen zijn primair functioneel maar daarnaast ook mooi volgens architectonische criteria als maat, schaal, bouwtechniek en detaillering. Aan het



Het indrukwekkende dekhuis van het Japanse containerschip 'Kumari Maru', gebouwd in 1972 bij de werf van Mitsubishi in Kobe. Fotografie: Jannes Linders.

ontwerpen van deze 'gebouwen' komen echter zelden architecten te pas.

'Scheepsarchitectuur' behandelt het exterieur van de scheepsopbouw van alle mogelijke scheepstypen, gebouwd na 1945. De tentoonstelling is een initiatief van twee architecten, *Victor Mani en Peter de Winter*. Met subsidie van WVC kon aan de twee architectuurfotografen, *Jannes Linders en Piet Rook*, de opdracht worden gegeven om gedurende acht maanden in de Rotterdamse haven schepen te fotograferen. Zo ontstond een unieke collectie foto's waarin architectonische

aspecten van vele soorten schepen worden belicht. De tentoonstelling bestaat verder uit bouwtekeningen, reconstructies, documenten en vele modellen waarvan een aantal speciaal voor de tentoonstelling is gebouwd.

Voor architecten en scheepsbouwers, studenten bouwkunde, ingenieurs, vormgevers, maar ook reders, zeevarenden en andere in moderne scheepsbouw geïnteresseerde bezoekers zullen genieten van deze tentoonstelling, die een ongewone kijk geeft op scheepvaart en architectuur.

'Voor de wind en voor 't gewin'

Beroemde klippers waren de 'Noach' en de 'Kosmopoliet', waarvan de modellen in het Maritiem Museum te Rotterdam zijn tentoongesteld in de tentoonstelling: 'Voor de wind en voor 't gewin', Nederlandse zeilende koopvaardij in de 19e eeuw, die gehouden wordt van 7 oktober 1989 tot en met 9 september 1990. Het herkennen van de verschillende Nederlandse scheepstypen is verre van eenvoudig; een bomschuit of een kof, een galjoot of een schoener, ieder schip heeft zijn eigen

typerende rompvorm of tuigage. De tentoonstelling 'Voor de wind en voor 't gewin' maakt de bezoeker wegwijs in de scheepstypen van de 19e eeuw.

Koning Willem I was degene die rond 1820 na de Franse overheersing een plan opstelde voor de stimulering van de economie. Doel van het plan was om ieder die een zeeschip liet bouwen groter dan 300 ton, met een premie van de overheid te belonen. Bovendien riep de overheid de *Nederlandsche Handelmaatschappij* in het leven om de nieuwe schepen te bevrachten. Deze initiatieven en de lucratieve handel met Indië leidden tot een bloeiperiode van de Nederlandse zeilvaart tussen 1825 en 1870.

Ook scheepsbouwers profiteerden van deze oplevende scheepvaart; omdat reders vele nieuwe schepen bestelden. Aanvankelijk waren dat volgebouwde schepen waarbij een groot laadvermogen belangrijker was dan de snelheid, zoals barken en fregatten.

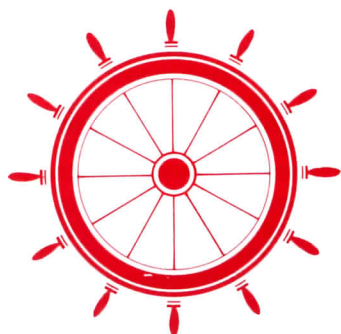
Rond 1850 zochten reders, onder druk van de internationale concurrentie, actief naar nieuwe markten, zoals de emigrantenvaart, en lieten snelle schepen bouwen zoals klippers, schoeners en schoenerbrikken. Omdat reders en kapiteins met hun schepen wilden pronken, lieten zij ze portretteren of in model uitvoeren. Zo ontstond in de negentiende eeuw een grote hoeveelheid scheepsportretten, scheepsmodellen en scheepstekeningen, die het Maritiem Museum uit eigen bezit laat zien.

Wie zijn hart wil ophalen aan tuigage, masten, ra's en zeilen kan op deze tentoonstelling terecht; het Maritiem Museum heeft uitgepakt met zo'n zeventig modellen en halfmodellen uit haar eigen schatkamers. Ook liefhebbers van het 19e eeuwse scheepsportret en zeegezichten komen volop aan hun trekken; meer dan 50 schilderijen, aquarellen, etsen en litho's zijn geëxposeerd.

Opening Maritiem Museum 'Prins Hendrik': di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur zon- en feestdagen 11.00 - 17.00 uur. Leuvehaven 1, Rotterdam



Nederlands koopvaardijfregat op het IJ, waarschijnlijk bij de toegang tot het Groot Noordhollands Kanaal. Het schip draait, komend uit het kanaal, achter een radersleepboot naar bakboord het IJ op. Schilderij door W.A. Deventer (1824-1893), gesigneerd en gedateerd 1850.



VAART HOUDEN



Sinds mijn laatste bijdrage aan deze rubriek 'Vaart Houden' in de juni editie, hebben zich een aantal belangrijke zaken afgespeeld, die ik U niet wil onthouden.

Kernbemanning

De DGSM (Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) heeft ons goedkeuring verleend om op de 5 'S' klasse- en 2 'C' klasse schepen het 'kernbemanningconcept' te introduceren/continueren. Wij streven ernaar om omstreeks november 1989 8 schepen bemand te hebben met Nederlandse officieren en scheepstechnici, aangevuld met Indonesische gezellen. Het achtste schip is uiteraard onze nieuwe 'Zaria'.

Maritieme Officieren

Met de verdere invoering van het

'kernbemanningconcept' op onze vloot, en het feit dat dit jaar de eerste opgeleide MO'ers van de scholen komen, waarvan een niet onaanzienlijk aantal bij ons in dienst zullen treden, dienen we ons te beraden hoe in de toekomst de scheepsorganisatie zal worden samengesteld.

Indien alle officieren aan boord een geïntegreerde opleiding hebben behaald dan kan de gezagvoerder hetzij nautisch danwel technisch gespecialiseerd zijn. Om dit mogelijk te maken zal, volgens informatie verkregen van de DGSM, volgend jaar een *Algemene Maatregel van Bestuur* worden uitgegeven.

Vlootsamenstelling

Op 30 augustus jl. is het m.s. 'Fusus', als laatste van de 5 'F'-klasse schepen, overgedragen aan de nieuwe eigenaar GORMA/S (te Copenhagen). Per die datum waren reeds de 'Erinna', 'Etrema' en 'Zaria' in ons vlootbestand opgenomen, zodat wij als STBV op dit moment het beheer over 18 schepen voeren. Zoals bekend, ligt het in de bedoeling dat we in december de 'Naticina' van STUK overnemen, en dat op 15 maart 1990 de 'Zafra' aan ons vlootbestand zal worden

toegevoegd.

De situatie zoals gemeld in onze circ. 2677 SC van 7 juli jl. is ongewijzigd. De overname door STBV van bovengenoemde schepen is bijzonder effectief en probleemloos verlopen. Dit toont wederom aan dat wij over collega's beschikken die zich uitzonderlijk flexibel opstellen. Voor STUK en SIM is dit aanleiding geweest om hier - zowel voor varende- als walfunctionarissen die bij deze overnames betrokken zijn geweest - lofwaardige woorden aan te wijden. Als directie kunnen wij dit alleen maar onderschrijven.

Tekortkomingen

Elk half jaar rapporteert Shell Singapore aan Shell International Marine de tekortkomingen van Groep's schepen, zoals deze door de diverse klanten van SEPL (Shell Eastern Petroleum Ltd.) aan hen worden gemeld. Op deze lijst kwamen in het (recente) verleden regelmatig onze 'F'-klasse schepen voor. Het is bijzonder verheugend om U te kunnen melden dat over de laatste 12 maanden geen STBV schepen door SEPL zijn gemeld.



Veiligheid

Op 24 augustus jl. bereikten wij **1 miljoen gewerkte uren zonder arbeidsverzuim** en hebben dus weer de eerste mijlpaal achter de rug.

Met een totaal van 1 OMA (Ongeval Met Arbeidsverzuim) en 4 OZA's (Ongeval Zonder Arbeidsverzuim) op 31 augustus 1989, zitten wij binnen de gestelde doelstellingen voor 1989, namelijk 4 OMA's en 12 rapporteerbare ongevallen.

Bij het analyseren van de gerapporteerde ongevallen kan ik alleen maar tot de conclusie komen dat sommige hadden kunnen worden voorkomen door:

- goed uit te kijken;
- minder haast te maken;
- herkennen van gevaarlijke situaties.

Daarom, Uw grootst mogelijke aandacht en inzet betreffende het veiligheidsbeleid en de uitvoering ervan aan boord zodat ongevallen voorkomen worden.

Radio Officier

Zoals bekend zal op 1 februari 1992 het *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* zijn intrede doen. Door middel van een aantal experimenten wordt door de DGSM bezien of het uit oogpunt van veiligheid verantwoord is onder bepaalde voorwaarden nu al zonder radio-officier te varen.

Het experiment 'ROWW' (Radio Officer World Wide) heeft tot doel te onderzoeken of de huidige mogelijkheden voor ontvangst aan boord van wereldwijde navigatie- en meteorberichtgeving mogelijk is, zonder gebruik te maken van telegrafie. De voorwaarden die gelden om tot deze proef te worden toegelaten zijn:

- * **het schip dient te zijn uitgerust met een TOR, facsimile en Navtex-installatie;**
- * **lijsten van TOR- en Navtex-stations dienen aan boord aanwezig te zijn;**
- * **Maritieme veiligheidsinformatie ontvangen via TOR, Navtex en facsimile dienen te worden vergeleken met de via telegrafie ontvangen berichten;**
- * **maandelijks rapportage aan DGSM.**

Het ligt in onze bedoeling om de 'Spectrum' voor deelname aan dit 'ROWW'-experiment hetgeen ongeveer 3 maanden gaat duren op te geven. Het STBV-initiatief om te komen tot een 'moederschip-concept', waarbij één van onze schepen de via de TOR ontvangen berichten automatisch bundelt en in textfiles zet, waarna deze in de mailbox van STBV zal worden gedeponereerd, werd positief door DGSM ontvangen. De ontvangende schepen, zoals onze 'S'-klasse varende in het Midden en Verre Oosten, zouden dan bij het dagelijks leeghalen van de mailbox het pakket berichten tot hun beschikking krijgen.

De mogelijkheid om na de proefperiode verder te gaan met dit concept, maar dan zonder radio-officiëren op alle deelnemende schepen, bleek echter niet mogelijk te zijn omdat DGSM vereist dat ieder schip afzonderlijk in staat dient te zijn om de veiligheidsinformatie te ontvangen. Ook vond men dat het leeghalen van de mailbox verdragend kan werken.

Met vriendelijke groeten,

Joop Elias
Fleet Manager

Vaartijd Vaarbevoegdheidsbewijs

De Directeur Veiligheid en Toezicht van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken heeft onze aandacht gevraagd voor het volgende.

Zoals U ongetwijfeld weet is er begin 1988 een aanvang gemaakt met het verstrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen aan Nederlandse zeevarenden. Er is een periode van anderhalf jaar voor uitgetrokken en de verstrekking geschiedt gefaseerd.

Inmiddels is het met de verstrekking zover gesteld dat de laatste groep zeevarenden nu aan de beurt is.

Volgens plan loopt de laatste fase in september 1989 af. Daarna volgen nog enkele maanden om de later binnen gekomen aanvragen af te werken en dan zal vanaf 1 januari 1990 het vaarbevoegdheidsbewijs verplicht zijn aan boord van Nederlandse schepen. Tijdens controle in Nederlandse havens en later bij het invoeren van aanmonsteringsgegevens door de Scheepvaartinspectie te Rijswijk, zal er op gecontroleerd worden, maar ook in het buitenland wordt er aandacht aan geschonken. Tot nu toe is in voorkomende gevallen aan buitenlandse autoriteiten bericht dat de verplichting voor een vaarbevoegdheidsbewijs op Nederlandse schepen pas in 1990 in werking zal treden.

In de overgangsfase kan iedereen die een diploma voor de zeevaart bezit en ooit vaartijd heeft behaald voor een vaarbevoegdheidsbewijs in aanmerking komen.

Vanaf 1 januari 1990 gaat dat echter veranderen. Iedere aanvrager die na 1 januari 1990 een vaarbevoegdheidsbewijs aanvraagt moet aantonen dat hij vaartijd heeft behaald zoals in artikel 119 van het Schepenbesluit is aangegeven, dus:

- * *in de periode van 5 jaar voorafgaand aan de aanvraag, tenminste 1 jaar vaartijd als kapitein, scheepswerktuigkundige of radio-officier; of*
- * *in het jaar voorafgaand aan de aanvraag een door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkend examen met goed gevolg hebben afgelegd of een door de Minister erkende cursus met goed resultaat hebben gevolgd; of*
- * *in het jaar voorafgaand aan de aanvraag tenminste 3 maanden vaartijd boven de sterkte als stuurman respectievelijk scheepswerktuigkundige; of*
- * *in de periode van 5 jaar voorafgaand aan de aanvraag tenminste 1 jaar een beroep hebben uitgeoefend dat naar het oordeel van de Minister gelijkwaardig geacht mag worden aan dat van stuurman, respectievelijk scheepswerktuigkundige of radio-officier.*

Wij wijzen U - voor zover van toepassing op U - op het belang van een tijdige aanvraag vóór 1 januari 1990.

PERSONALIA PERSONALIA

ARTIKEL SCHIP EN KA
REF CDS445 24.08.89
GEFELICITEERD MET NIEUWE OPZET
VALT ZEER IN DE SMAAK, ZOWEL BI
OPVARENDEN.

Situatie aan boord per 12.09.1989

m.s. 'Cardissa'

Roff.: J.H. ter Horst
Gezagv.: R. Knol
MO1N: A. Leffers
MO3N: A.M.H. Vossen
MO4N: H.C. van Petersen
Hwtk.: E. Dallinga (9/10 J.H.S. van der Pas)
MO1T: J.C. van Koten
MO2T: P. Molendijk
Stag.: N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen
SAW: R. Mammen, G.H. de Visser
ASV: J.P. de Landes
Tech.: J.J. van Triet
Hovo: J. Roosenburg
G1S: Achmad Marpudin, Sutrisman, Paulus Wattimen
ASTD: Taibe
JSCJ: Agung Sudrajat
2NDC: Halim

m.s. 'Caurica'

Roff.: P.J. Balkstra
Gezagv.: F. Kuyt
1e Stm.: J. Kistemaker
MO3N: J.H. van Zanden
Hwtk.: J. Smid (29/9 J.A. de Groot)
MO3T: B.A. Glas
MO4T: R.W. Eeuwijk, M.B. Siderius
Stag.: F. van den Berg, A.C. Droppers
Tech.: F. Oostdijk, J.W.P. Grommen
Hovo: H. Otter
CPO: Erens Robot Wow
PO: Gozali
G1S: Aki Bin Samiri, Djusup Bin Maru
G2S: Leonard Runtula, Julius Tohmas
ASTD: Warno S
2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: T.H. Tromp
MO2N: H.E. Becht
Wnd. Hwtk.: J.L. de Bondt
2e Wtk.: M.J. Parent
Stag.: D. van Steenis, H. Remmerswaal
Off2: Arsamada Marwi
Off3: Makangiras
Eng3: Siahaya
Eng4: Aribowo
Rdof: Yacob
CPO: Bin Satimin
PO: J.D.M. Paath, Kamal

Adyaprana

G1S: Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, Siradjudin, Salam Nurdin
HECA: Tjasmito
ASTD: Salim
JSCJ: Maruji
2NDC: Bin Ngaripandi

m.s. 'Etrema'

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

m.s. 'Fossarina'

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

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: B. Ritman
1e Stm.: G.J.C. van Eeten
Hwtk.: L.W. Jorissen
2e Wtk.: J.A. Willems
Stag.: B. Meerstadt, L.F. Maas, R.J. Blonk
Rdof.: Hasan
Off2: Djajadiputro

Off3: Niode

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

m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: A.J. Both
Wnd. 1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: J.P. Kalkman
2e Wtk.: H.J. Lammertink
Stag.: A. Kamperman, C.G.A. Ligtoet, S.H. Appeldoorn
Hovo: W.C. Kapper
Rdof.: Santoso
Off2: Nazwar
Off3: Moh Tohir Laisa
Eng3: Baroto
Eng4: Agusdin
CPO: Rustam Zen
PO: Bachri, Hasanuddin Poha
G1S: Bin Muridi, Daie, Arifuddin, Sugandi, Rudolf HJ Lapia, Henky B Panggail, Eddy Subardi
G2S: Simanjuntak, Burhan, Anwar
ASTD: Abraham Pieter
JSCJ: Mohamad Nasir
2NDC: Sidik
Heca: Zainal Abidin

m.s. 'Niso'

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

m.s. 'Sarda'

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

m.s. 'Sericata'

Roff.: M.H.B. Roobol
Gezagv.: W.S. van der Ham
1e Stm.: R. Dijkstra
MO2N: J. de Boer
MO4N: (10/10 P.C. Hollander)
Hwtk.: E. Aanen (28/9 W. Vroling)
MO2T: B.E. Broekhuysen
MO3T: H.T.J. Meyer
MO4T: M.J. Oosterkamp
Stag.: M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade
Tech.: E.R. van Engel, B. Corputty
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: Hengky S Pasumi
PO: Anwar
G1S: Lalan Djaelani, Supartoyo
G2S: Umar, Latuheru
ASTD: Edy Yusuf Setia
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Shelltrans'

Gezagv.: W. Beekman
1e Stm.: (1/10 W.J. Netelenbos)
2e Stm.: L. van den Ende
MO3N: F.J. Ringsma
MO4N: P.G. Harts
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse (2/10 J.J.F. Govers)
3e Wtk.: P. van Noort
MO4T: F. van Troost
Stag.: R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen
CPO: Sugiman
PO: Johnny Uruilal
G1S: M Ali Tanete, Sumian, Bin Matroyal, Yosepanus
G2S: Moch Ali, Timbang
ASTD: Jwan Edmonf Sja
Heca: Koesman
2NDC: Agus Harun

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: W. Koeze

PERSONALIA PERSONALIA

AN BEMANNINGSLIJST PER SCHIP.
NEDERLANDSE ALS INDONESISCHE

MO2N: H. Ammerlaan
3e Strm.: M.C. Swart
Hwtk.: J. Hensbroek
3e Wtk.: P. Hack, F.H. de Jong
MO4T: J.F. Bastiaansen
Rdof.: Hutabarat
Hovo: J.H.A.J. Orië
CPO: Max CH Ferdinan
PO: Sunaryo B Parto, Sulaiman
G1S: Mahamad Tupu, Rukning B
Abuhu, Sudjiman, Solih Muluana
G2S: Adang Rusdi, Iwan Djunaedi,
Syafrullah Akba
ASTD: Djafri
JSCJ: Agus Naftali
2NDC: Abdul Razak

m.s. 'Solaris'

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

m.s. 'Spectrum'

Roff.: H.P. de Jager
Gezav.: J.M. Huygens
1e Strm.: R.P. Regout
MO3N: G.H.G.M. Scheres, J.
Buren
MO4N: R.A. Schroevers
Hwtk.: D. Westdorp
2e Wtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
MO3T: G.R. Bos
Stag.: J.W. Gepkens, P.T.A.P.J.
Eltink, P.F.M. van Grootel
SAW: R. de Jong, E. Kuitems
ASV: S.H.J. Gieling, J.H. Winands
Hovo: A.P. Maat
CPO: Chaniago F Arom
PO: Mahmud
G1S: Sukkur, Jaja Ahmur
G2S: Daud Sonan
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Harun
2NDC: Slamet Thohir

m.s. 'Sponsalis'

Roff.: H.W. Hogeweg
Gezav.: F.W. van Oerle

Wvd. MO1N: N.J.C.M. van der
Palen
MO3N: H. Oudenes
MO4N: A. Eijgenraam
Hwtk.: M.F. Koens
MO3T: T. Franssen, J.G. Verbeek
Stag.: P.C. Jellema, H.T.M.
Nieuwmeyer
Tech.: E.L. Boldewijn, J.P.W.
Dallmeyer
Hovo: C.F. van der Ende
CPO: Moh Sjanssudin
G1S: J Ben Pattilima, Muh Irwan,
Muhamad Said
G2S: Moch Ismail, Rodjali
2NDC: Hasjardi
ASTD: Muhajjidin
JSCJ: Saruly

m.s. 'Stellaris'

Gezav.: A. Vlaar
1e Strm.: L.A.H. Vader
2e Strm.: P.A. Vermolen
3e Strm.: W.J. Levering (30/9 D.
Gadjradj)
MO4N: P.H. Ekkebus
Hwtk.: J.L. van der Rijst
3e Wtk.: K. Elshout
4e Wtk.: M.J.E. van den Broek
Rdof.: Sarono
CPO: Tawakid
PO: Julizar Helmy, Abdul Rasjid
G1S: Mohammed Raij, Didi
Hairuddin, Maximilian Kans, Idit
Irianto
G2S: Faisal, Sukran, Sugiarto
ASTD: Juhari
JSCJ: Taufic Nafi
2NDC: Dadang Ruslan
Heca: Abd. Rodjak Moh

m.s. 'Stellata'

Roff.: G.H.P. Ribbens
Gezav.: G.A.M. Dorren
1e Strm.: J.S. de Vos
MO3N: P.J.B. de Jong
Hwtk.: F. Bakker
2e Wtk.: R.H. de Haan
MO3T: R.M. Simonides, G.J.A.M.
Voets
MO4T: D.J. Gijsbers
Stag.: S.W. van den Brink, P.A.
Zwolle
SAW: P.P. van der Pol, M.
Schiphorst
ASV: F.W. Bosson, D. van Eenige
Hovo: J.G. Volleberg
CPO: Moh Toha
PO: F X Djoko Nursj
G1S: Desmond Kordak, Nurkalam
G2S: Sutjipto
ASTD: Harjono
JSCJ: Chairuddin
2NDC: Abdu

m.s. 'Zaria'

Gezav.: A.J. Verheul
1e Strm.: J. Jongeneel
MO3N: R.L.H. Mooring
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO1T: F.A.M. Vergroesen
2e Wtk.: J.E.A. Westerbeek
MO3T: P. Kees
MO4T: J.F. van Dijk
Tech.: R.J. Dekker, W.H. Klein
Rdof.: Ruskam
CPO: Rohadi
PO: Cece Suganda
G1S: Kuswara, Ade Taryat
G2S: Djaka Senjaya, Henky
Hendrik H
CHCK: Djunaedi Arsim
HECA: Dedy Mustahady
ASTD: Tirai Bin Moi

Vlootjubilariissen



R. Dijkstra
1e Stuurman
25 jaar op 11.10.89

Geboren

- Odile Wilhelmina, dochter van
A.D.N. Smith, MO3N en mw.
J.A.M. Smith-de Wijze
- Michel Cornelis Teng, zoon van H.
Moes, Beko en mw. C. Moes-Polto

Gehuwd

07.08.89 - G.H. Reitsema (MO3N)
met mw. J. Bermudez Castro

Over naar Groep buiten Nederland

MO3N W. Verschuure (SIM-
Londen)

Uit dienst

MO2N: L.F.F.T. van Oudvorst
3e Strm.: P.J. Veenman
ASV: P.K.J. van de Bunt
ASV: H. van der Laaken
Hovo: M.B.H. Kitzén
Bed.: J. Jager
Bed.: E.W.A. Jansen
Bed.: A.M.M. Wintjes

WAL

In dienst

25.09.89 - Mw. I. Steinz-Van
Muyden (DFF/1)



Over naar Groep binnen Nederland

11.09.89 - P.J. van der Pols (DFF/
1)/SIPM
01.10.89 - R. ten Hooven (DFP/3)/
SNR

In Memoriam

Op 31 augustus jl. is op 59 jarige leeftijd overleden de heer **J.M. Wiglevén**, oud-Scheepsvoorman. De heer Wiglevén verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1987 na 29 dienstjaren.

Nieuwe 'Eendracht' gedoopt

Op 29 augustus jl. was het grote moment aangebroken waarop allen die betrokken zijn bij de Nationale Vereniging en Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' met grote spanning naar uitgekeken hadden. Om drie uur werd de nieuwe 'Eendracht', een prachtige driemastschoener, door Hare Majesteit de Koningin gedoopt. Die doop lukte overigens niet meteen. De listig bedachte constructie van een lijntje dat door Hare Majesteit doorgeknipt moest worden, bleek niet tot het gewenste resultaat te leiden: de champagnefles bleef heel.

Wij wensen de nieuwe 'Eendracht' en al haar opvarenden, waaronder met name de jongeren die met de zee vertrouwd willen raken, een goede en behouden vaart toe.

Met een bootshaak werd het eind touw waaraan de fles hing teruggehaald naar de wal. De Koningin besloot de zaak former aan te pakken en met een krachtige bovenhandse worp wierp zij de fles, die op de scheepsromp uiteenspatte en de nieuwe 'Eendracht' was gedoopt. Op de vraag van scheepsbouwer Kommer Damen aan voorzitter Dirk Dragt of hij de nieuwe 'Eendracht' van de werf wilde overnemen kon deze alleen maar met volmondig 'ja!' antwoorden.

Groot, snel en veilig

De nieuwe 'Eendracht' is veel groter dan de oude 'Eendracht', die inmiddels aan een Duitse zusterstichting is verkocht. Bij de proefvaart is inmiddels gebleken dat het ook een snel schip is: 14,5 knopen bij windkracht 5. Indeling, vorm en zeilplan zijn gericht op functionaliteit en veiligheid. Het moet namelijk onder alle weersomstandigheden en in alle seizoenen mogelijk zijn veilig de Nederlandse havens in en uit te varen. Iets dat met een vierkant getuigd schip bijvoorbeeld al veel moeilijker is.

Veel belangstelling

De doopplechtigheid vond overigens onder grote belangstelling plaats. Naast de vele enthousiaste leden en medewerkers van de Nationale Vereniging en Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' (donateurs zijn overigens nog steeds van harte welkom!), waren er ook 'bekende Nederlanders', waaronder de heer H. Hooykaas, President Directeur Shell Nederland B.V. en lid van het Comité van Aanbeveling, de heer Rootliep van Nedlloyd, de heer A. Hein van Ahold, en oud-premier P. de Jong.

Maar ook de altijd zeer markante verschijning van Willem Vos, scheepsbouwer van VOC-schip 'De Batavia', die desgevraagd opmerkte dat hoewel de 'Eendracht' in vergelijking met 'De Batavia' natuurlijk ultramodern is, hij

toch erbij wilde zijn omdat hij alles wat met de zee en zeilen te maken heeft fascinerend vindt. Dat laatste vinden blijktbaar ook onze vlootmedewerkers, die

zich elk jaar weer inzetten als vrijwilliger aan boord van de 'Eendracht', hetzij als opstapper-stuurman of als machinist bij de dokbeurt.

