

# SCHIP & KA

30e jaargang  
nummer 2  
oktober 1990



- 🐚 van duursen over milieubeleid shell in nederland
- 🐚 koopvaardijdiensten 1990 🐚 rampen op zee
- 🐚 opening maritieme voorlichtingsstand
- 🐚 een onvergetelijke reis op de 'eendracht'
- 🐚 het varen met de maritieme officier

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Dertigste jaargang nr. 2  
oktober 1990

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

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

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

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

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

Vormgeving en druk  
Tijl Offset Zwolle  
Blaloweg 20  
Zwolle

## KOOPVAARDIJ- DIENSTEN 1990

In de maand november wordt er in 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 de oorlog zijn omgekomen. In deze diensten worden ook alle zeevarenden herdacht, die in het afgelopen jaar zijn omgekomen.

Naast dit aspect van herdenking staan de diensten ook in het teken van de ontmoeting van de koopvaardij-gemeenschap én 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. Het zal de zeevarenden zeker goed doen, wanneer uit een grote belangstelling voor deze diensten duidelijk blijkt, dat zij niet vergeten worden.

### Daarom van harte welkom in één van deze diensten!

Deze oecumenische diensten worden gehouden:

*In Groningen: op 4 november in de 'Helper-kerk', Koendersweg te Helpman om 16.00 uur. Voorgangers: ds J. Bakker (GK), pastor W. van de Heuvel (RK) en ds H. Wubs (Chr. GK).*

*In Rotterdam: op 11 november in de Grote of St. Laurenskerk om 16.00 uur. Voorgangers: ds J. Bakker (GK), pastor W. van de Heuvel (RK) en ds H. Wubs (Chr. GK).*

*In Amsterdam: op 18 november in de Engelse kerk op het Begijnhof. De dienst begint om 15.30 uur, maar vanaf 14.30 uur is de kerk open en wordt er koffie geschonken. Voorgangers: ds J. Bakker (GK) en pastor K. van de Zalm (RK).*



In alle diensten wordt medewerking verleend door een koor, is er een kindercrèche aanwezig en wordt er gecollecteerd voor 'Kerstfeest op Zee'. In Groningen en Rotterdam wordt er na de dienst een kopje koffie aangeboden.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2785	10.08.90	Arabische Golf-conflict (SATCOM)
2786	10.08.90	Aanstellingen (SATCOM)
2787	13.08.90	Verblijf in S'pore van Ned. opvarenden (SATCOM)
2788	13.08.90	Financiële resultaten Kon./Shell Groep (SATCOM)
2789	20.08.90	Programmawijziging Marinet (SATCOM)
2790	23.08.90	Safetygram No. 27 (near miss brand MK) (SATCOM)
2791	31.08.90	Resultaten CAO-onderhandelingen 1990
2792	31.08.90	Currency register (SATCOM)
2793	31.08.90	Introductie Cassa (SATCOM)
2794	06.09.90	'F'-klasse verkoop (SATCOM)

Cardissa  
Caurica  
Erinna  
Etrema

Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Naticina  
Niso

Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris  
Spectrum

Sponsalis  
Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009

# opening voorlichtingsstand maritieme beroepen

voor grotere  
belangstelling  
van jongeren

**Het gezamenlijke maritieme bedrijfsleven heeft een voorlichtingsstand maritieme beroepen laten bouwen. De stand - in de vorm van een uitgebouwde container - werd gebouwd door leerlingen van een aantal bedrijfsscholen.**

**Met de voorlichtingsstand wil men onder jongeren de bekendheid met en de belangstelling voor een maritiem beroep vergroten. Sinds de betere vooruitzichten voor de maritieme sector dreigt een tekort aan goed opgeleide jongeren.**

**De maritieme opleidingen hebben te kampen met een steeds groter gebrek aan belangstelling.**

Kern van de voorlichtingsstand is een container. Daarin en omheen worden de verschillende aspecten van het maritieme bedrijfsleven (zee- en binnenvaart, jachtbouw, scheepsbouw, offshore, visserij, baggers en havens) en de opleidingen die daarvoor bestaan getoond. In de stand waant men zich op een schip en kan men via simulatietechniek vanaf een 'brug' een boot besturen.

## personeelstekort

De maritieme sector wil met dit initiatief de belangstelling onder jongeren voor een maritiem beroep vergroten. Sinds de betere vooruitzichten voor de maritieme sector - onder meer door een verbetering van de wereldvrachtenmarkt - dreigt een tekort aan goed opgeleide jongeren. De maritieme opleidingen hebben te kampen met een steeds groter gebrek aan belangstelling. Voor de toekomst worden zelfs structurele tekorten verwacht. Dit wordt versterkt door de goede positie van afgestudeerden van het maritieme beroepsonderwijs op de arbeidsmarkt. De maritieme sector ondervindt dan ook grote concurrentie van andere bedrijfstakken bij het werven van personeel. Via de *Stichting Algemeen Maritieme Voorlichting (AMW)* ontplooit de sector tal van activiteiten, waarvan de voorlichtingsstand maritieme beroepen er één van is.

## container

De kern van de voorlichtingsstand wordt gevormd door een container. Daarin en omheen worden de verschillende aspecten van het maritieme bedrijfsleven (zee- en binnenvaart, jachtbouw, scheepsbouw, offshore, visserij, baggers en havens) en de opleidingen die daarvoor bestaan getoond. In en om de container kan de jeugd op allerlei manieren actief zoeken naar opleidings- en carrière mogelijkheden. Vragen kunnen gesteld worden aan de 'bemanning' van de container, afgevaardigden van de maritieme opleidingen en van de branche-organisaties.

Wie door de container loopt waant zich op een schip. Dit wordt versterkt door het fotomateriaal, verzorgd door de Audio-visuele dienst van de Koninklijke Marine. Een

speciale attractie is een bassin met een modelboot, die vanaf de 'brug' op de container kan worden bestuurd. Simulatietechniek biedt de stuurman via een tv-camera een uitzicht alsof hij zelf op een schip staat. Ook het verplaatsen van een container kan met een spel geoefend worden. De container zal zoveel mogelijk worden ingezet bij evenementen waar grote aantallen schooljeugd worden verwacht.

Voor 1990 staan op het programma: de MBO/HBO-dagen in Groningen op 5 en 6 oktober a.s. en de tentoonstelling Binnenvaart en Visserij in de Rotterdamse Ahoyhallen van 27 november tot en met 1 december a.s.

## sponsors

Aan de voorlichtingsstand werken alle maritieme LBO-, MBO- en HBO-opleidingen mee. De leerlingen van de bedrijfsscholen van de werven Wilton-Fijenoord, De Merwede en de Rotterdamse Droogdok-Maatschappij verzorgden de bouw van de voorlichtingsstand. De bedrijfsschool van Van Rietschoten & Houwens, electrotechnische maatschappij, zorgde voor het elektronische gedeelte van de container.

Door sponsoring en donaties van het bedrijfsleven kon in de kosten van de voorlichtingsstand worden voorzien. Nedlloyd leverde de container en verzorgt het transport van de container naar diverse evenementen. Een dertigtal bedrijven en organisaties, waaronder de verenigingen voor de grote- en kleine handelsvaart (resp. KNRV en VNRK), het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Vereniging Centrale Baggerbedrijf, Shell Nederland BV/Shell Tankers BV en Hudig-Langeveldt, leverde substantiële bijdragen in de kosten. Het Gemeentelijk Havenbedrijf droeg zorg voor de tijdelijke opslag van de container.

## goede perspectieven

Aan de goede perspectieven voor de Nederlandse maritieme sector liggen verschillende ontwikkelingen ten grondslag. De wereldvrachtenmarkt trok aan en de verschillende Nederlandse bedrijfstakken in deze sector versterkten hun posities. De reders investeerden in de rationalisatie aan boord van schepen en namen het voortouw in de ontwikkeling van lading-behandelingstechnieken en voortstuwingsinstallaties. De Nederlandse scheepsbouw, vanouds gespecialiseerd in de bouw van hoogwaardige en speciale schepen, wonnen een belangrijk marktaandeel terug. Nederlandse baggeraars overleefden een ingestorte markt en wisten hun positie als marktleiders te handhaven. Binnenschippers zagen hun marktaandeel in het continentaal transport groeien. De zorg voor het milieu en het besef dat het vervoer over water milieu-voordelen heeft boven het vervoer over (spoor)wegen heeft daartoe bijgedragen. Door een aantrekkende vrachtenmarkt groeiden de activiteiten van de havenbedrijven. In de visserij zet de ontwikkeling naar steeds grotere diepzeetreilers zich voort.



# 'RAMPEN OP ZEE'



Foto uit 1970 van het ms 'Vittangi' in zinkende toestand voor Vlissingen. De 'Vittangi' had als thuishaven Stockholm. Het schip was gebouwd in 1945.

Videobeelden, scènes van mannen gehuld in gaspakken bij lekkende vaten in een scheepsruim, een voor het publiek toegankelijke duikersklok en het ervaren van de engte van een duikershelm, maken de tentoonstelling tot een spannend avontuur voor jong en oud.

Ondanks het feit dat de techniek ons meer en meer in staat stelt de zeeën te bevaren, worden we regelmatig opgeschrikt door

scheepsrampen. Naast de menselijke tragedies, zoals bij de 'Titanic' en de veerboot 'Herald of Free Enterprise', worden we steeds vaker geconfronteerd met de rampzalige gevolgen voor het milieu, zoals bij de mammoettanker 'Exxon Valdez'. Beide aspecten komen aan bod in de tentoonstelling.

Sinds 1900 hebben zich duizenden scheepsrampen afgespeeld in de

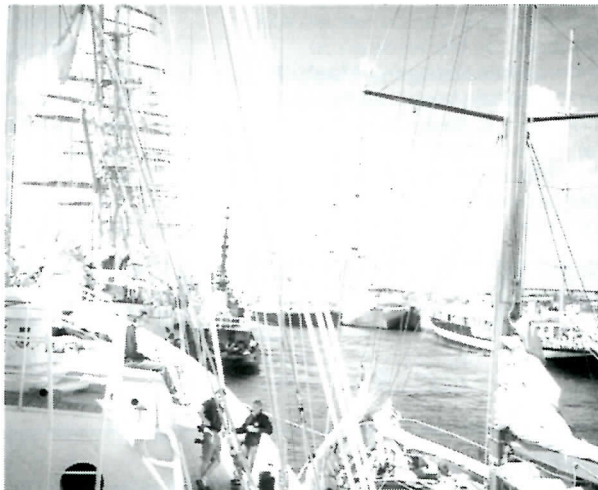
Een groot gestrand schip, met in de romp verschillende presentaties van rampen en 'bijna' rampen, is de eye-catcher op de spectaculaire tentoonstelling 'Rampen op Zee', die vanaf 29 september tot en met 10 februari 1991 te zien is in de Maritiem Museum Rotterdam.

noordelijke Atlantische Oceaan. Een selectie hiervan is op de tentoonstelling 'Rampen op Zee' te zien. Van deze schipbreuken, strandingen, botsingen en branden resten ons vaak slechts foto's. Bijzonder fraai zijn de dramatische foto's van de gebroeders Gibson, gemaakt rond 1900 aan de kust van Cornwall, zuidwest Engeland. Even aangrijpend is het te beluisteren verslag van matroos Stalenburg die met de ss 'Beukelsdijk' in 1923 op de rotsen loopt bij Bodö in Noorwegen en op het nippertje wordt gered. Sinds de zestiger jaren komen de rampzalige gevolgen van scheepsrampen voor ons milieu steeds vaker op de voorgrond. Behalve een toenemend grootschalig olietransport door mammoettankers worden zeer giftige chemische vloeistoffen meer en meer per tanker vervoerd. De ramp met de 'Exxon Valdez' toont de catastrofale gevolgen voor flora en fauna ondanks de verschillende bestrijdingsmethoden.

## een 'onvergetelijke' reis

Marc Dallinga en Ronald Louwe  
op de 'Eendracht'

De nieuwe 'Eendracht' is een mooi schip met een lengte van 60 meter. Er zijn 2- en 4-persoons hutten aan boord, allen voorzien van een eigen wastafel. De kapitein en bemanning zijn vrijwilligers, behalve de machinist en de kok, die vast in dienst zijn. We waren met 54 mensen aan boord, inclusief de bemanning van 12 personen.



Op 31 juli vertrokken we met de bus naar Dieppe in Frankrijk. Deze rit was dan ook zeer lang en vermoeiend, want het was erg warm weer. We waren dan ook zeer verheugd toen we de 'Eendracht' in de haven van Dieppe zagen liggen. We hadden met zijn allen gehoopt nog dezelfde avond naar zee te vertrekken, maar dat ging niet omdat er te weinig wind stond.

De volgende ochtend vertrokken we dan

eindelijk naar zee waar we de volgende twee dagen met de 'Eendracht' zouden leren zeilen. De behandeling van zeilen en tuig werd duidelijk uitgelegd. Als men iets wilde weten van de navigatie of iets over het schip werd dit met veel plezier verteld. Alle jongeren werden verdeeld in wachten. Er waren drie wachten welke om de vier uur wisselden. We hoefden erg weinig te doen. Het was mooi weer dus je kon op het dek gaan zitten en een beetje met elkaar praten. Het eten aan boord was heel goed.

Vrijdag liepen we Zeebrugge binnen waar we vanuit de verte de grote windjammers al konden zien liggen. Het was de bedoeling dat we daar tot maandag zouden blijven liggen en het was onze taak om tijdens de wacht mensen een rondleiding te geven en een oogje in het zeil te houden. Er was heel veel georganiseerd in Zeebrugge, onder andere een barbeque voor alle deelnemers. Wij hadden een speciale button waardoor wij na de openbare bezoeken aan boord mochten komen van andere schepen. We zijn op de 'Kruzenstern', de 'Cedov' en de 'Libertad' geweest. Op het Argentijnse schip was ook een feest, wat heel gezellig was. Het enige schip wat we niet hebben gezien was de 'Amerigo', waar we te horen kregen: 'only girls, only girls'. We lieten dus bij de gangway ook geen Italianen door.

Het was de bedoeling om eerst een parade te houden voor de Belgische kust om daarna open zee te kiezen en de startlijn op te zoeken, die 10 mijl uit de kust lag. We hadden al gelijk de beste startpositie. Donderdag heel vroeg gingen we door de zeesluizen van IJmuiden. Dezelfde dag zijn we door het Noordzee-kanaal gegaan. De hele vaart door het Noordzee-kanaal was één groot feest en het water zag zwart van de boten. We zijn ook in ons hele leven

Videobeelden van bijna-milieurampen met chemicaliëntankers laten zien dat we vaak door het oog van de naald zijn gekropen.

De tentoonstelling bestaat uit vier onderdelen: een schitterende foto-impresie van rampen van 1900 tot en met nu, milieurampen, de berging van schepen én de menselijke aspecten van een ramp, zoals preventie en redding.

Zo dramatisch als de rampen zijn, zo spectaculair zijn de reddingen. Behalve historische modellen van reddingsvloepen zijn er ook de nieuwste snufjes te zien als overlevingspakken, vloten en lanceerbare life-boats. Bovendien kan de bezoeker door het radioverkeer te besluiten een redding met een marine-helicopter meemaken. Een zeer tot de verbeelding sprekend heroïsch aspect van scheepsrampen is het bergen van het wrak, een combinatie van avontuur, vakmanschap en gevaar. Naast twee prachtige modellen van hijsblokken is veel zwaar materiaal te zien, zoals kabels, pompen, thermische lansen en lampen, gebruikt tijdens bergingsoperaties.

Vanuit de Leuvehaven kunnen per 'life-boat' tochtjes door de Rotterdamse haven gemaakt worden.

#### Openingstijden museum

di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur  
zon- en feestdagen 11.00 - 17.00 uur



nooit zoveel vreemdsoortige boten tegen gekomen. Toen we op het IJ waren en de kade waar we aan moesten leggen in zicht kwam, beseften wij pas dat deze fantastische reis op zijn einde liep.

We raden iedereen aan om volgend jaar mee te loten om een trip mee te varen met de 'Eendracht'. We willen Shell Tankers hartelijk bedanken voor deze 'onvergetelijke' reis.

Marc Dallinga en Ronald Louwe

# WET persoonsregistraties

**Sinds 1 juli is de Wet Persoonsregistraties (WPR) van kracht. Deze wet dateert van 28 december 1988 en stelt, in het verlengde van grondwettelijke bepalingen, regels ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer.**

Artikel 1 van de WPR definieert 'persoonsregistraties' als volgt: 'een samenhangende verzameling van op verschillende personen betrekking hebbende persoonsgegevens, die langs geautomatiseerde weg wordt gevoerd of met het oog op een doeltreffende raadpleging systematisch is aangelegd'. Ten aanzien van de registraties die aan deze definitie voldoen, dienen bedrijven en instellingen sinds 1 juli 1990 aan de volgende verplichtingen van de WPR te hebben voldaan:

- Inventariseren van aanwezige persoonsregistraties.
- Beschrijven van de inhoud van de registraties.
- Formuleren van de gebruiksdoelstelling van de registraties.
- Vaststellen van de instantie/functionaris die verantwoordelijk is voor de registraties.
- Beveiligen van de registraties.
- Aanmelden van de complexe registraties bij de Registerkamer, en de geregistreerden op de hoogte stellen van de aanmelding.

De Registratiekamer is de instantie die de uitvoering van de WPR moet bewaken. Eenvoudige registraties hoeven niet aangemeld te worden, maar vallen voor het overige wel onder de verplichtingen van de WPR. Bij de algemene Maatregel van Bestuur is geregeld, welke registraties van aanmelding zijn vrijgesteld. Ten aanzien van alle persoonregistraties verleent de WPR de geregistreerden het recht op inzage en correctie, het recht op informatie over verstrekking van gegevens aan derden, en het recht op informatie over de eerste opname in een registratie.

Dit zijn de registraties die door Shell Tankers zijn aangemeld bij de Registerkamer:

#### walpersoneel:

SCOPE: Shell COmmon PErsoneel information and payroll system.

#### vlootpersoneel:

SHAPE: SHell tankers Administratie PErsoneel

#### Doel:

Het doel van deze systemen is het registreren en verschaffen van persoonsgegevens die relevant zijn in het kader van a) de bedrijfsvoering en b) te voeren sociaal beleid en daaruit voortvloeiende administratieve verwerking.

#### informatie

Op elke lokatie is een 'focal point' WPR aangesteld die de activiteiten op het gebied van de uitvoering van de WPR coördineert. Bij het 'focal point' WPR voor Uw lokatie, ligt een documentatiemap ter inzage betreffende alle in Uw lokatie aanwezige persoonsregistraties. Van de aangemelde registraties bevinden zich in deze map de kopieën van de aanmeldingsformulieren. Van de vrijgestelde registraties zijn vergelijkbare gegevens opgenomen. Het 'focal point' WPR voor Shell Tankers is de heer P.G.J.C. van Rijn (DFP/3).

#### rechten en procedure

Indien men gebruik wenst te maken van het recht op inzage, correctie en/of informatie betreffende de eigen persoonsgegevens in een registratie, dan moet men een schriftelijk verzoek indienen bij het 'focal point'. Deze is op de hoogte van de voorwaarden en beheert de richtlijnen voor de wijze waarop van de rechten gebruik kan worden gemaakt.

#### brochure

Een brochure met algemene wetenswaardigheden over de WPR en de praktische kant daarvan, kan aangevraagd worden bij de afdeling DFP/3 (☎ 010 - 4071839).

## uit de postbak

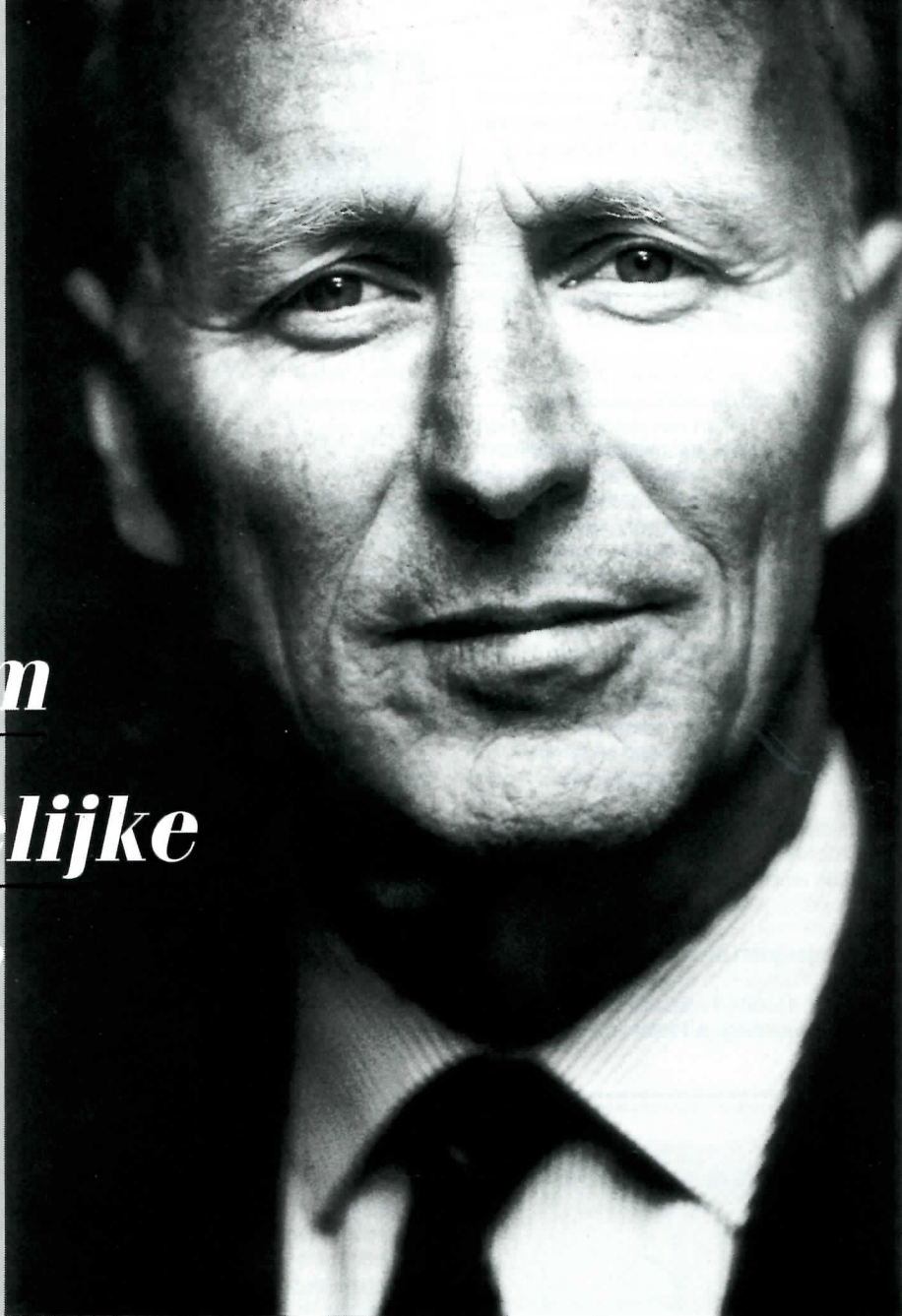
**Aan Schelltankers** Heeft Uw alstublieft informatie of een poster over Uw bedrijf ik ben 10 jaar en ik vind het beste bedrijf Schelltankers en mijn adres is .....

Hallo ik ben 10 jaar oud. Ik vindt Uw tankers erg mooi er lag er een in rotterdam naast de micoperi maar nu even wat anders ik zou graag wat informatie of foto's maar misschien kom ik wel bij jullie werken.

groetjes

*Van Duursen over het  
milieubeleid van Shell  
in Nederland  
en het NMP-plus*

# *'het gaat om daadwerkelijke uitvoering'*



## *het 'MGWV'-beleid van Shell in Nederland*

*Op basis van de algemene beleidsuitgangspunten van de Koninklijke/Shell Groep is voor de Shell-maatschappijen in Nederland een overkoepelend beleidskader geschreven op het gebied van milieu, gezondheid, welzijn en veiligheid (het MGWV-beleid). De uitgangspunten van het beleid zijn, dat de Shell-maatschappijen in Nederland er vanuit hun eigen verantwoordelijkheid naar streven, dat er bij de uitvoering van hun activiteiten:*

- geen voor het milieu schadelijke emissies, lozingen en verwijdering van afvalstoffen plaatsvinden;*
- geen negatieve effecten optreden voor de gezondheid van het eigen personeel, het personeel van aannemers en derden;*
- geen negatieve effecten optreden voor het welzijn van het eigen personeel en het personeel van aannemers;*
- geen ongevallen plaatsvinden.*

*Dit betekent dat, waar nodig, bestaande situaties voortdurend worden aangepast, waarbij rekening moet worden gehouden met technische en economische beperkingen. Het wegnemen van deze beperkingen vormt een uitdaging, met nieuwe kansen en mogelijkheden.*

*Voor de uitwerking van dit beleid worden diverse actiepunten aangegeven, zoals bevordering van verantwoord gedrag, het bevorderen van efficiënt grondstof- en energieverbruik en het beperken van afvalstoffen. Op deze pagina's praat Shell Nederland's president-directeur Peter van Duursen over de betekenis van met name het milieubeleid en de samenhang tussen de verschillende onderdelen.*

Dezer dagen is een nieuw, aangescherpt milieubeleid voor Shell in Nederland tot stand gekomen. Een beleidsstuk dat handvatten moet bieden voor de uitvoering van behoorlijk vergaande maatregelen. Peter van Duursen, sinds enkele maanden president-directeur van Shell Nederland en tevens commissaris van Shell Tankers, licht het beleid toe. 'Bij de praktische uitvoering moet je voortdurend afwegingen maken

en tegelijk de aangegeven richting goed aanhouden', meent hij. Met dat proces in gedachten vindt hij het jammer dat de overheid weer een tweede beleidsstuk heeft geproduceerd in de vorm van het NMP-plus. 'Dat is geschreven zonder dat eerst wezenlijk is gepraat over de uitvoering van het NMP. Laat staan dat daarmee daadwerkelijk is begonnen.' Het milieubeleid van Shell in Nederland maakt deel uit van

een overkoepelend beleidskader op het gebied van milieu, gezondheid, welzijn en veiligheid. De vier punten zijn samengevat in een beleidsstuk van twee A-viertjes. Had de vorige versie meer het karakter van een richtlijn, de laatste is een scherper opgelegde gedragslijn waar de werkmaatschappijen zich aan zullen moeten houden.

'Het blijft natuurlijk een algemeen kader', stelt Van Duursen. 'De eigenlijke uitvoering is in handen van de werkmaatschappijen en -locaties. Maar wat daar gebeurt moet natuurlijk wel sporen.' Voor niet ingewijden lijkt de tekst van het MGMV-beleidsstuk wat algemeen. 'Maar het is niet zo wollig als het lijkt. Het biedt diegenen die met het uitvoeren in de

**'Wat onze werkmaatschappijen doen moet natuurlijk wel sporen.'**

praktijk bezig zijn, genoeg handvatten en richtingaanwijzers. Als beleidsstuk zal het op allerlei niveaus op de werklocaties aan de orde komen'. Dat vier onderwerpen onder één noemer zijn gevoegd vindt hij logisch. 'Milieu, gezondheid en veiligheid hangen heel duidelijk met elkaar samen. En waar schoon, gezond en veilig wordt gewerkt is ook sprake van welzijn als afgeleide.'

#### gedrag verbeteren

Een essentieel onderdeel van het MGWV-beleid is het 'bevorderen van verantwoord gedrag' bij de eigen werknemers en het aannemerspersoneel. 'Wat wij binnen de onderneming, of in groter verband binnen de BV Nederland of zelfs de wereld, met elkaar afspreken aan maatregelen is allemaal mooi. Maar aan het eind van de dag moet het beleid worden uitgevoerd

**'Zolang nog mensen hun asbak uit het raam van de auto leeggooien moet je werken aan gedragsverandering.'**

door de mensen zelf. Zolang je nog regelmatig mensen voor het stoplicht een asbak uit de auto ziet leeggooien is het duidelijk dat je ook moet werken aan gedragsverandering. Niet alleen op wereldschaal, maar ook op landelijke en bedrijfsschaal (Shell in Nederland). Op landelijke schaal begint de arbeid wat dat betreft op de kleuterscholen, op bedrijfsschaal binnen onze eigen werkgemeenschap.'

#### geld is óók belangrijk

'Mensen hebben instrumenten nodig om het beleid uit te voeren. De ruimte om ook pro-actief te werken. Die ruimte proberen we te creëren, en dat is niet altijd makkelijk. We zijn enorm druk bezig met milieu, veiligheid, gezondheid, welzijn en ook nog een kwaliteits-'drive'. Intussen moeten we nog even geld verdienen om het allemaal te betalen.'

Van Duursen is heel duidelijk als het gaat om de prioriteit: milieu of geld verdienen. 'Als je een bedrijf runt mag je best stellen dat geld verdienen voorop staat. Als je dat vergeet kun je binnen de kortste keren alle nodige investeringen in milieu-, gezondheids- en veiligheidsvoorzieningen gewoon niet meer betalen. Om nog maar te zwijgen van het financieren van alle onderzoek dat moet leiden tot de zo broodnodige nieuwe technologieën.'

**'Als je vergeet dat je geld moet verdienen, kun je binnen de kortste keren je milieu-voorzieningen niet meer betalen.'**

#### prioriteit stellen

Dat wil niet zeggen dat een vervuilend bedrijf dan maar gewoon milieu-onvriendelijk door moet gaan met produceren als milieu-investeringen er toe zouden leiden dat het met verlies zou gaan draaien.

'Als je alleen maar moet investeren om aan normen te voldoen, opgelegd door de overheid of van jezelf, en die investeringen zijn niet economisch verantwoord, dan moet je je afvragen of desinvesteren niet de te verkiezen beslissing is. Een investeringsbeslissing die is gebaseerd op 'regret' is per definitie een slechte.' Dat betekent, stelt hij, dat het opstellen en uitvoeren van milieubeleid een kwestie is van voortdurend afwegen en stellen van prioriteiten. Zo'n proces vindt normaliter in elke onderneming plaats.

#### overheidsbeleid moet consistent zijn

'De overheid heeft zich tot op heden niet erg bezig gehouden met dat proces van afwegen. De meeste politici, die zich

vooral zouden moeten bezighouden met beleidsvorming en met het op zekere afstand volgen van de uitvoering daarna, lijken elk afwegingsproces te verafschuwen. Ze hebben natuurlijk geen verantwoordelijkheid voor het uitgeven van geld bij het bedrijfsleven. Hun positie in dat opzicht is totaal vrijblijvend. Heb je die verantwoordelijkheid wél, dan kijk je niet alleen naar het effect van een investering op de korte en middellange termijn, maar juist ook of het wel spoort met je doelstellingen op de lange termijn. Ook op milieugebied. Tenslotte kun je het geld maar één keer uitgeven. De vraag is of je nú investeert in een techniek die alleen voor de korte termijn voldoet of dat je de tijd neemt om technieken die nu nog nieuw zijn voldoende te ontwikkelen om ze economisch te kunnen toepassen. Een belangrijke voorwaarde daarbij is uiteraard dat de overheid een

**'Politici hebben geen verantwoordelijkheid voor het uitgeven van het geld bij het bedrijfsleven.'**

'doorzichtig' en vooral consistent beleid voert. Met de over het algemeen korte zittingsperiodes van verantwoordelijkheid dragende politici ligt dat moeilijk'. Desgevraagd geeft hij voorbeelden van recent uitgevoerde of voor uitvoering goedgekeurde projecten binnen Shell waar een duidelijk milieu-effect van uitgaat. 'Het nieuwe depot van Shell Verkoop heeft een dampretoursysteem dat ver vooruit loopt op de huidige normen, en vloeistofdichte bestrating. Tegelijk is het ook een heel efficiënt depot dat hard nodig was..... We hebben onlangs de bouw van een nieuwe ethylbenzeenfabriek in Moerdijk goedgekeurd. Met de bestaande technieken was het niet mogelijk om uitstoot van bepaalde koolwaterstoffen altijd volledig onder controle te houden. Op den duur zouden we daarmee niet meer aan de normen kunnen voldoen. Dus gaan we daar nieuwere technologie toepassen. Dat kost onvermijdelijk meer geld, maar op de lange termijn is het efficiënter en dus economisch

## eigen verantwoordelijkheid nemen

Als 'nieuwe' president-directeur zet Peter van Duursen het beleid van zijn voorgangers in grote lijnen voort. Hij drukt zich echter niet uit in slagzinnen. *'De boodschap die ik zou willen afgeven houdt in dat ik de nadruk wil leggen op het zélf actief zijn - de eigen verantwoordelijkheid blijven en dūrven nemen. Of het gaat om milieubeleid of een andere beleidsrichtlijn, het uitvaardigen ervan aan 'de top' is natuurlijk niet meer dan de eerste stap. Uitvoering vindt nu eenmaal plaats op de eigenlijke werkplekken. Als het voorwaardenscheppend gedrag van 'management' onvoldoende is of het proces van uitvoering ergens op midden-niveau in de hiërarchie vastloopt, dan hoor je maar al te vaak zeggen: 'Het lukt niet'. Ook omdat het juiste begrip van wat het beleid nu eigenlijk nastreeft vaak anders is dan bedoeld. Vervolgens gaan we weer over tot de orde van de dag! Dan zeg ik: laat het daarbij niet zitten. Blijf 'de lijn' uitdagen en geef niet te gauw op om iets uitgevoerd te krijgen. Ik weet hoe makkelijk het is om zulke dingen te zeggen en hoe moeilijk om ze uit te voeren. Vooral omdat men nog te veel denkt dat een afwijkende mening of zelfstandig denken in onze organisatie wordt bestraft. En dat dan vaak in onzichtbare vorm, op de lange termijn.... Als, en waar, dat nog zo is moeten we er van af. Ook dat vraagt weer om dat nemen van die eigen verantwoordelijkheid. Als je ziet hoe veel een actie als 'commerciële ideeën gevraagd' heeft losgemaakt in onze hele organisatie, kun je niet anders dan vaststellen dat die organisatie op veel plaatsen dynamisch en creatief bezig is. Dat de mensen risico's durven en kunnen nemen is dan duidelijk. Ik denk dat er meer ruimte komt om initiatieven te nemen. Alleen moeten we niet toe naar een situatie waarin doorzettende, creatieve collega's voor zichzelf beginnen buiten Shell.'*

*verantwoord ..... De oude PVC-fabriek op Pernis was aan vernieuwing toe. Tegelijk bleek de toepassing van grotere reactoren economisch interessant en laat het gebruik van grotere reactoren weer de toepassing toe van andere technieken die de uitstoot verder verminderen. Met dat project zijn we nu bezig.'*

### vergassing

Een uitgesproken voorbeeld vindt hij de plannen voor de tweede fase van de grootscheepse vernieuwing van de raffinaderij in Pernis, bekend als 'Pernis 95'. Door het toepassen van geavanceerde vergassingstechnieken, het 'Shell Gasification Process', kan volgens het plan een aanzienlijk deel van de zware oliecomponenten die nu als raffinaderij-brandstof worden gebruikt, worden ontzwaveld en vergast. De daarbij

vrijkomende waterstof wordt dan weer gebruikt in een hydrocracker, die onder toevoeging van waterstof lichte produkten zoals benzines en nafta maakt. Het niet meer (of in veel mindere mate) verwerken van zwavelhoudende zware oliefracties voor energie-opwekking zal de SO<sub>2</sub>-uitstoot van Pernis in één keer drastisch verminderen. Tegelijk zullen nieuwe technieken ook de uitstoot van NO<sub>x</sub> sterk terugbrengen. *Dat is een typisch lange-termijnproject waarbij je de vervuiling aan de bron aanpakt in plaats van aan het einde van de schoorsteen - zogenaamde 'end of pipe' - voorzieningen. En het is - uiteraard, zou ik bijna zeggen - economisch verantwoord.'* Niet zonder enige trots voegt hij daar aan toe: *'We zijn natuurlijk ook echte vergassers. Neem de experimentele kolenvergasser bij Buggenum die nu wordt verbouwd. Dat daar Shell-technologie toepassing vindt is heus geen toeval; het is 'latest state of the art'. En misschien biedt dit op langere termijn zelfs wel mogelijkheden om kunststofafval te vergassen in plaats van het gewoon te verbranden.'*

Dat betekent niet dat Shell van plan is een soort van recyclingbedrijf te worden. *'We kijken daar wel naar, doen mee aan het ontwikkelen van technieken en projecten. We zijn nu betrokken bij zo'n project. Maar we gaan niet zelfstandig op grote schaal afval recyclen.'*

De kennis van Shell-collega's, met name van Shell Chemie, droeg in belangrijke mate bij aan het tot stand komen van een door McKinsey samengesteld rapport over 'integraal ketenbeheer'. *Dat rapport is opgesteld in opdracht van de Vereniging van Nederlandse Chemische Industrie, de VNCI. En we brengen onze kennis ook in de Stichting Verpakking en Milieu.'*

### bodemreiniging vraagt onderzoek

Een ander onderwerp waarbij hij praat over afwegen, is bodemreiniging. *'We hebben daar inmiddels zeer indringend naar gekeken. We zijn bezig op*

*benzinstations de bodem te reinigen en vloeistofdichte bestrating aan te leggen. Op Moerdijk doen we aan beheersing: daar wordt de aanwezige verontreiniging binnen de hekken gehouden. Er bestaan nu nog geen goede technieken om feilloos ter plaatse te kunnen reinigen. We zoeken een paar geschikte proefprojecten waar we allerlei technieken op los kunnen laten. Daar kunnen we ook kijken of we daar zelfs iets aan kunnen bijdragen. We verschillen in zoverre met de overheid van mening dat die elk stuk bodem zó schoon wil hebben dat het voor elk doel geschikt is: je moet er dan een chemische fabriek op kunnen bouwen, maar ook een speeltuin. Wij vinden dat je bodem moet reinigen, zodanig dat de verontreiniging die overblijft geen risico oplevert voor de gezondheid. Op een fabrieksterrein betekent dat iets anders dan in een woonwijk. Je moet dus altijd kijken naar de bestemming.'*

### economische groei kan milieuvriendelijk

Keer op keer benadrukt Van Duursen dat milieubeheer en economie niet los van elkaar gezien kunnen worden. *'Economische groei en het verminderen van de milieubelasting hoeven niet met elkaar in strijd te zijn. Een deel van de economische groei moeten we gebruiken voor het ontwikkelen en uitvoeren van voorzieningen om het milieu te ontlasten - niet alleen om nóg meer groei te creëren. Dat is een proces van uitruilen. Een complicatie hierbij is dat de economisch minder ontwikkelde landen halsreikend uitzien naar een inhaalmanoeuvre, die veel extra energie zal vergen. Bovendien groeit de wereldbevolking, vooral in*

*'Je moet een deel van de economische groei gebruiken voor milieuvoorzieningen, niet om nog meer groei te creëren.'*





# Wat is er 'plus' aan het NMP?

**Nauwelijks was er een milieubeleidsplan of er stond al weer een plusversie van op stapel. 'Omdat is geconstateerd dat het milieubeleid op een aantal punten aangescherpt moet worden om de doelstellingen van het NMP zo snel mogelijk te kunnen realiseren', staat in de inleiding van het plan zelf. Centraal in het NMP stond en staat het begrip 'duurzame ontwikkeling': een term die eigenlijk vertaald moet worden als 'ontwikkeling van duurzame technieken, produkten en energiebronnen'. Het moet dus uit zijn met de verspilling van grondstoffen, die op haar beurt leidt tot nodeloos energieverbruik en tot vervuiling.**

De regering heeft in het NMP-plus het beleid aangescherpt op het gebied van het terugdringen van de kooldioxide-uitstoot; het anti-verzuringbeleid; de bescherming en ontwikkeling van de natuur; de beheersing van de afvalketen; bodem- en watersanering en op het gebied van energiebesparing. Daartoe zouden bepaalde maatregelen 'versneld' genomen moeten worden.

## hergebruik van afvalstoffen

Investeren in extra energiebesparende, CO<sub>2</sub>-uitstoot reducerende maatregelen kost natuurlijk geld en inspanning. En niet iedereen kan zich dat zo makkelijk veroorloven of heeft genoeg mankracht - in kwantiteit en kwaliteit - tot zijn beschikking. Vandaar dat in het NMP-plus onder meer een CO<sub>2</sub>-heffing wordt voorgesteld op fossiele brandstoffen. Voor wat betreft het terugdringen van het autoverkeer staat een voorgestelde verhoging van de benzine- en dieselaccijns van 8 cent per liter ter discussie.

Om hergebruik van afvalstoffen te stimuleren (die anders zouden worden verbrand en dus bij zouden kunnen dragen tot de CO<sub>2</sub>-uitstoot) zou de fabricage van herbruikbare produkten moeten worden gestimuleerd. Om de consument de juiste keuze te laten maken wil het NMP-plus een aparte milieukeur op produkten. Uiteindelijk spreekt het NMP-plus over een 'algemene bestemmingsheffing': een heffing die iedereen zou moeten betalen maar die moet worden aangewend om in bepaalde sectoren maatregelen via subsidies te bekostigen, als de vervuiler het zelf niet kan betalen.

Het VNO/NCW stelt dat een NMP-plus om te beginnen al niet de voorkeur van de werkgevers was. *'Beter ware het geweest indien direct na de presentatie van het NMP de aandacht volledig was gericht op de uitvoering van het beleid'*, aldus het commentaar. Van Duursen droogjes: *'Als je je niet concentreert op de uitvoering kun je elke twee jaar weer een nieuw beleid schrijven.'*

Zowel de werkgeversorganisaties als Shell vinden het jammer dat ook in de tweede versie van het NMP geen prioriteiten worden aangegeven. Wat doe je tenslotte als een investering in ontwavering leidt tot meer energieverbruik en dus tot meer CO<sub>2</sub>? Verder onderschrijven de werkgevers de aangescherpte CO<sub>2</sub>-doelstelling 'niet zonder voorbehoud'. VNO en NCW reageren ook heel terughoudend op het idee voor een 'milieukeur'. Ze vinden een 'totaalkeur' een betere keuze (Shell steunt dat volledig). Wel moet er dan snel gewerkt worden aan een lijst van criteria waar zo'n keur aan zou moeten voldoen (zoals energieverbruik, herverwerkbaarheid, gezondheid, duurzaamheid, kosten en dergelijke). Tenslotte vinden de werkgevers dat een 'algemene bestemmingsheffing' botst met het principe dat heffingen direct moeten worden gebruikt in de sector waaruit ze voortkomen: dus dat de vervuiler betaalt voor het terugbrengen van zijn eigen vervuiling.

diezelfde gebieden. Dat zal een nog zwaardere belasting betekenen. Het wereld-energieverbruik zal omhoog gaan en daarmee ook de uitstoot van CO<sub>2</sub> - als niet over de gehele wereld op velerlei gebied (geboortenbeperking, gebruik van alternatieve energiebronnen, energiebesparing) maatregelen worden genomen. De parochiale benadering van het CO<sub>2</sub>-vraagstuk in Nederland steekt daar erg onbeholpen bij af.'

**'Extra investeren in CO<sub>2</sub>-reductie heeft alleen zin als je internationaal navolging weet te bewerkstelligen.'**

Een gevoelig punt voor de industrie is dan ook de grote nadruk die het NMP-plus legt op het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het Verbond van Nederlandse Ondernemingen (VNO) en het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond (NCW) zijn daar bepaald niet gelukkig mee en vinden dat 'bij uitstek op dit punt het voorop lopen van Nederland ongewenst is'.

*'Het grote verschil tussen NMP met en zonder plus zit hem inderdaad in de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een verhoogd broeikaseffect is een ingewikkeld, wereldomvattend probleem. Energiebesparing is natuurlijk altijd goed, want het is efficiënt en het leidt meteen tot reductie van die kooldioxide-uitstoot. Maar het heeft alleen zin om daarin extra te investeren als tegelijkertijd internationaal gelijksoortige maatregelen worden genomen. Zo niet, dan zullen de maatregelen in Nederland alleen de concurrentiepositie van onze bedrijven aantasten. De politieke en overheidsinspanningen op dit gebied (mensen, tijd en geld) zouden meer moeten worden ingezet om internationaal navolging te bewerkstelligen.'*

## vervuiler moet betalen

Wat heffingen betreft heeft Van Duursen een duidelijke mening, die ook gedeeld wordt door het VNO. *'Wij zijn voor fysieke regelgeving. Daar bedoel ik mee dat de overheid, in overleg maar met eigen eindverantwoordelijkheid, normen moet stellen aan bijvoorbeeld de uitstoot van*

*stoffen. Vervolgens spreek je met elkaar af hoe je aan die normen gaat voldoen, en hoe snel. En als dat geld kost, moet de*

***'Een algemene bestemmingsheffing is gewoon een verkapte manier om de collectieve lasten te verhogen. Niet om de vervuiler te laten betalen.'***

*vervuiler betalen. Een algemene bestemmingsheffing zoals die in het NMP-plus wordt voorgesteld is gewoon een verkapte manier om de collectieve lasten te verhogen - en we hadden als samenleving met elkaar afgesproken dat we dat nou net niet zouden doen. Bovendien werken dergelijke heffingen ook concurrentieverstorend als ze vervolgens worden gebruikt om andere vervuilende activiteiten te subsidiëren. Dan lijkt het erop, zoals het VNO schrijft, dat 'vervuilen betaalt' in plaats van 'de vervuiler betaalt'.'*

# CO<sub>2</sub> ademen we allemaal uit

**De kooldioxide-uitstoot is het stokpaard van het NMP-plus en tegelijk één van de belangrijkste discussiepunten met het bedrijfsleven, dat via het VNO en NCW al commentaar op het plan heeft gegeven. In plaats van in het jaar 2000 ('horizonjaar' van het NMP) moet al in 1994/1995 de CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn 'gestabiliseerd' op het niveau van 1989/1990 (182 miljoen ton CO<sub>2</sub> per jaar). In 2000 moet dit zijn teruggebracht tot ongeveer 175 miljoen ton per jaar.**

Om dat te bereiken wil het NMP-plus dat meer wordt gedaan aan energiebesparing (zo zou bijvoorbeeld iedere Nederlander idealiter meteen een zuiniger CV-ketel moeten kopen, zijn huis - meer - isoleren, beschaafder moeten gaan autorijden en meer de trein moeten nemen). De noodzakelijke maatregelen moeten worden gefinancierd uit een CO<sub>2</sub>-heffing op fossiele brandstoffen. Motorbrandstoffen vooral (dus om het te betalen moeten we ook weer niet te weinig autorijden want dan komt er niet genoeg geld binnen ....).

## broeikasewfect

Overigens is kooldioxide (CO<sub>2</sub>) op zich geen schadelijk gas: iedere keer dat we ademen produceren we er zelf wat van, omdat we koolwaterstoffen (bijvoorbeeld suikers) verbranden. Overal waar iets organisch verbrandt, of dat nu olie is, kolen, hout of ons eigen voedsel, komt CO<sub>2</sub> vrij. Dat moet ook, want zonder CO<sub>2</sub> in onze atmosfeer zou het aardoppervlak gemiddeld een twintigtal graden kouder zijn en zou leven hier amper kunnen voorkomen. Het broeikasewfect op zich is

dus noodzakelijk voor ons voortbestaan; waar de discussie over gaat is over het 'verhoogde broeikasewfect'. Daardoor zou de gemiddelde temperatuur kunnen stijgen en op de lange termijn klimaatveranderingen kunnen ontstaan. Ook hierover is de wetenschappelijke wereld nog lang niet uitgediscussieerd - laat staan over de eventuele gevolgen. Men is er bijvoorbeeld nog niet zeker van of een temperatuurverhoging zou leiden tot het meer afsmelten van de poolkappen of juist tot een vergroting ervan (doordat er meer neerslag valt in de vorm van sneeuw).

Hoewel het dus nog absoluut niet wetenschappelijk zeker is wat het effect van een toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot zou zijn, is het Shell-standpunt in deze dat, als je toch investeert in een project, je het net zo goed kunt ontwerpen dat het zo efficiënt mogelijk met energie omgaat en derhalve de CO<sub>2</sub>-uitstoot zo gering mogelijk is. Liefst in combinatie met andere gunstige milieueffecten. Baat het niet dan schaad het niet - zeker als de resulterende energiebesparing de investering 'economisch verantwoord' maakt.

De enige manier om CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen is minder verbranden. Energiebesparing dus. Of het toepassen van andere energiebronnen waarbij geen verbranding nodig is, zoals windenergie, zonne-energie of kernenergie. Wind- en zonne-energie kunnen de fossiele brandstoffen als energiebron niet volledig vervangen en tegen kernenergie bestaan ook weer vele bezwaren. Mogelijkheden om te besparen zijn bijvoorbeeld warmtekrachtkoppeling bij electriciteitsopwekking en op langere termijn, toepassing van heel nieuwe technieken om stoffen van elkaar te scheiden bij lage temperaturen en drukken, in plaats van ze te 'koken' in destillatietorens. Shell Nederland's dochter Shell Industrial Energy Management BV (SIEM) plaatst warmtekrachtinstallaties bij bedrijven, financiert die installaties zelfs (de opbrengst komt uit een aandeel in de terugverdiende energiekosten). Naar andere energiebesparende technieken verrichten verschillende Shell-bedrijven en joint-ventures momenteel onderzoek.

## kwaliteit als 'paraplu'

De activiteiten die in het kader van het milieu-, veiligheids-, gezondheids- en welzijnsbeleid van Shell in Nederland plaatsvinden zijn volgens Van Duursen samen te brengen onder de noemer van 'kwaliteit'. Het project waar in het kader van de kwaliteitsdrive al jaren erg veel aandacht aan is besteed is de veiligheid. 'We moeten voorkomen dat de mensen de onderwerpen binnen het MGMV-beleid los van elkaar blijven zien en dan niet goed weten wat nu eigenlijk de hoogste prioriteit heeft, of waar het allemaal om gaat. In feite zijn het activiteiten die in elkaars verlengde liggen - al ervaren sommigen het niet zo. Ook al omdat zichtbaar verschillende mensen leiding hebben over de vier deelreinen. Dat kan weer leiden tot een soort verzuiling. Het is nodig, vooral op het niveau waar de uitvoering plaatsvindt, de samenhang niet uit het oog te verliezen. Als dat niet gebeurt lukt het niet om systemen in hun geheel te beoordelen en te verbeteren'. Van

Duursen geeft een voorbeeld. 'Neem het vloeistofvrij maken van een pomp in een fabriek. Als we dat benaderen als 'systeem' waar we kwaliteitsverbetering op los willen laten, onderzoeken we vele facetten: de vergunning, de opleiding van de man of vrouw die het werk uitvoert, de beschermende kleding, de vloeistofopvang en -afvoer, en dergelijke. Als al die facetten 'optimaal' gemaakt zijn blijft toch belangrijk de manier waarop de mensen dat systeem 'beheren'. Daar komt dan weer die eigen verantwoordelijkheid van de mensen om de hoek kijken. Voldoet het systeem nog aan de laatste richtlijnen? Zo niet, attendeer dan de 'lijn' daarop. Enzovoorts .... Het is duidelijk dat op alle niveaus, óók op het hoogst uitvoerende, systemen aan een kwaliteitsonderzoek moeten worden onderworpen en moeten worden verbeterd. Tot vergadertechnieken aan toe. Dat gebeurt ook, of zal binnenkort gebeuren.'



# het varen met de maritieme officier



*N*a geruime tijd gevaren te hebben met aanvankelijk Semi-Geïntegreerde Officieren (SGO) en nu ook met Maritieme Officieren (MO), verbaas ik mij toch over de vaak negatieve opmerkingen in publikaties betreffende dit onderwerp. De meeste kritiek betreft het gebrek aan kennis of ervaring.

Wat betreft het gebrek aan kennis kunnen we een vergelijking maken met de conventionele opleiding en dan de volgende verschillen konstaten:

- de conventionele opleiding omvatte twee jaar studie, de moderne HTS-structuur omvat drie jaar studie;
- bij de conventionele opleiding behaalde men het laagste diploma in de studierichting, daarentegen bij de HTS-opleiding behaalt men het hoogste diploma in de gekozen studierichting en daarnaast het laagste diploma in de tegen-discipline;
- bij de conventionele opleiding ging men na het behalen van het diploma een jaar varen als leerling en deed daarna examen, met de HTS-opleiding vaart men tussen het tweede en derde studiejaar gedurende een periode van 10 maanden als stagiair en doet daarna examen voor beide disciplines.

*A*ls dus de kennis van de MO onvoldoende zou zijn, moet de oorzaak liggen in de duur van de opleiding of in de kwaliteit ervan. De duur van de opleiding was dus twee jaar versus drie jaar in de huidige opzet. Er van uitgaande dat vroeger twee jaar studie voldoende was om BM of BS te halen, dan moet nu ook twee jaar voldoende zijn om het diploma in de hoofddiscipline te halen. Immers bij de studie voor BS en BM kreeg men ook reeds theoretisch de opleiding tot en met 1e rang of het 'C'-diploma. Met de HTS-opleiding heeft men dan nog een jaar extra voor het behalen van het diploma in de tegendiscipline. Dit moet toch voldoende zijn. Vroeger waren er toch ook zogenaamde 'koude gronders', die in een jaar hun diploma behaalden. Dit was natuurlijk afhankelijk van de vooropleiding. Maar die is nu ook minimaal HAVO.

*B*lijft over de kwaliteit van de studie. Het is duidelijk dat bij de huidige opleiding een aantal onderwerpen vervallen zijn die vroeger van grote waarde werden geacht. Een deel van die onderwerpen is gewoon verouderd en van een aantal is na

vierendertig jaar op zee mij het praktisch nut nog niet duidelijk. We kunnen stellen dat de conventioneel opgeleide officieren in hun discipline meer kennis bezitten dan de MO in die discipline. Maar voor praktische doeleinden is de kennis van de MO voldoende. De totale kennis van een MO - nautisch en technisch tezamen - zal altijd meer zijn dan die van een conventioneel opgeleide officier. Een ander punt is natuurlijk dat de opleiding niet altijd aangepast is aan de eisen die wij stellen. Wat dat betreft zou het onderwijs wat meer moeten luisteren naar de industrie. Ook zouden stagiaires beter voorbereid aan boord moeten komen. Hun kennis van bijvoorbeeld de 'uitwijkbepalingen' is bedroevend. Maar dat schijnt pas in het laatste studiejaar aan de orde te komen.

*I*ndien een MO die net examen heeft gedaan aan boord wordt geplaatst als MO4, dan zal hij zeker zo goed functioneren als vroeger een 4e stuurman of een 5e werktuigkundige. Immers de zeevaart is geen theoretisch beroep. Onze ervaring stelt ons in staat om bepaalde situaties snel te onderkennen en de juiste actie te ondernemen. Het zou niet realistisch zijn om dezelfde capaciteit te verwachten van een onervaren MO. Ervaring opdoen is een strikt persoonlijke eigenschap. De één doet het vlugger dan de ander. Bij Shell Tankers BV hebben we 2e werktuigkundigen van midden twintig gehad en hoofdwerktuigkundigen van begin dertig. In de goede tijden, toen de promotie nog snel was, was men met eind twintig ook 1e stuurman. En dat betekent dat men minder dan tien jaar ervaring had. Er zijn altijd officieren geweest die minder waren dan anderen. Evenzo zullen niet alle MO's evengoed zijn, maar er is geen reden om aan te nemen dat zij minder zijn dan de officieren van vroeger.

*E*en belangrijk punt is dat zij aan boord goed opgeleid worden. Maar ook vroeger moesten de 4e stuurman en 5e werktuigkundige begeleid worden. Dat daarvoor tegenwoordig meer tijd vrijgemaakt wordt ligt, denk ik, meer aan het feit dat we vroeger minder aandacht aan opleiding besteedden. Ook een recentelijk wachtenstelsel, waar zowel het technisch werk als het nautisch werk voldoende aan de orde komen, is uiterst belangrijk. Tevens moet het wachtenstelsel zo ingedeeld zijn dat het rekening houdt met het levensritme. Dus geen wachtwisselingen na korte perioden.

*D*e komst van de MO heeft aan boord een grote verandering teweeg gebracht. Door de economische omstandigheden is het aantal officieren zo ongeveer gehalveerd, terwijl de werkdruk grotendeels hetzelfde is gebleven. Deels is het leven aan boord veraangenaamd door onbemande machinekamers en automatisering, maar onderhoud en reparaties zijn er nog steeds. Maar door goede werkplanning en overdracht van bepaalde werkzaamheden naar de scheepstechnicus is hier toch een goede oplossing te vinden.

*A*ls we ons realiseren dat de klok nooit teruggedraaid zal worden, kunnen we ons beter aanpassen en er op de beste wijze mee leven. En dat is volgens mij ook zeer wel mogelijk. Ik denk dat de ouderen onder ons zich moeten realiseren dat de MO is opgegroeid in een wereld van elektronica en automatisering. Dit verklaart dat zij vaak een andere houding hebben dan wij, die al langer varen. Dit valt niet ten euvel te duiden. Bovendien zal de opmars van de elektronica nog wel even doorgaan, zodat de aard van het werk aan boord nog wel zal veranderen in de toekomst. Dan is de MO daar beter op voorbereid dan wij.

*W*at betreft het varen met MO's heb ik persoonlijk goede ervaringen. In de diverse rangen waarin ze dienden, MO4 tot en met MO2, voldeden ze aan de eisen die aan hun gesteld mochten worden. Ze waren gemotiveerd, en bekwaam in hun rang. Natuurlijk waren er ook die niet voldeden, maar dat was een enkeling. Daar kunnen we niet op afgaan en generaliseren. Een bijkomend voordeel is het begrip tussen de nautische en technische dienst. Er zijn geen stuurlieden en werktuigkundigen meer. Persoonlijk ervaar ik dit als een groot pluspunt. Bij het werk dat zij verrichten uit hoofde van hun rang moeten we ze vertrouwen en niet voortdurend op de vingers kijken. Het belangrijkste is dat zij weten dat zij ten alle tijde kunnen terugvallen op de mensen met meer ervaring. En ook dat het geen schande is als zij die erbij roepen. Ze moeten weten dat we ten alle tijde beschikbaar zijn en ook zonder morren komen, ook op vervelende tijden.

*O*nder die omstandigheden denk ik dat wij allen het plezierigst varen.

gezagvoerder  
R. van Westendorp

# OR-VERSLAG

Op 23 en 24 augustus jl. kwamen 9 OR-leden bijeen in de Alexanderpolder voor de vierde vergadersessie van dit jaar. In deze twee dagen werden zoals gebruikelijk tezamen met de heer Veldt en heer de Vries een tweetal overlegvergaderingen gehouden en intern een OR-vergadering. Middels een telex zijn de schepen op de hoogte gebracht van de highlights, terwijl het onderstaande een meer uitgebreide indruk moet geven van hetgeen besproken is.



bestuurder G. Veldt

discussie rond de meevaarreregeling. Ontwikkelingen in de maatschappij, bij andere rederijen en de eigen interne geluiden deden de bestuurder en de Raad de afspraak maken om te kijken naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van een uitbreiding van de meevaarreregeling naar 'partners', bijvoorbeeld middels een samenlevingscontract. Afsproken is om in de komende tijd hierover van gedachten te wisselen. Vlootcollega's die hier een mening over hebben kunnen deze kenbaar maken aan het OR-secretariaat.

Een onderwerp dat tijdens alle drie vergaderingen een ieders aandacht kreeg was de situatie rond de Golf. Een probleem bij dit onderwerp is het feit dat de situatie van dag tot dag bezien moet worden. Ten aanzien van dit verslag dient men goed te beseffen dat er in de periode tussen de vergaderingen en deze uitgave natuurlijk inmiddels veel veranderd kan zijn.

## **golf crisis**

In de eerste vergadering werd door de heer Veldt verslag gedaan van de situatie rond de Golf, de positie van onze schepen, alsmede de berichten van schepen die in de Golf waren geweest. Daarnaast werd nog eens het circuit benadrukt waarbinnen regelmatig overleg is, zijnde de overheid, Shell International Marine en de National Maritime Board. Veldt benadrukte de wens van STBV om in het geval van deze nieuwe Golfcrisis, dezelfde normen te hanteren zoals gedaan tijdens de vorige crisis. Indien er vanuit het genoemde circuit berichten zijn over een dreiging ten opzichte van koopvaardij schepen of enige andere ontwikkeling die verder gaat dan de latente dreiging van nu, zal STBV - indien daar aanleiding toe is - met onmiddellijke ingang overgaan tot het van kracht laten zijn van de 'toeslag/vrijwilligheids'-regeling.

Na uitvoerig intern overleg heeft de Raad in de tweede overlegvergadering het standpunt van de bestuurder ondersteund. De Raad is overtuigd van de continue aandacht voor de ontwikkelingen. Aan het eind van de laatste vergadering haakte heer Veldt hierop in. *'Het is niet zozeer dat we schepen in de Golf hebben, maar we hebben mensen in de Golf. Onze eerste verantwoordelijkheid is het welzijn van onze mensen, maar daarnaast uiteraard het bedrijf, in dergelijke moeilijke situaties'*.

## **training en opleiding**

Veel aandacht ook voor de ontwikkelingen naar meer structuur in de training en opleiding van vlootpersoneel. Binnen STBV is er altijd sprake geweest van een pakket cursussen, waarbij het echter niet altijd duidelijk was 'voor wie en wanneer'. In eerste instantie zou de wens van zowel de bestuurder als de Raad om te komen tot een 'Training- en Opleidingsbeleid', tijdens deze vergadering gehonoreerd moeten worden middels een instemmingsverzoek. De heer de Vries sprak zijn waardering uit

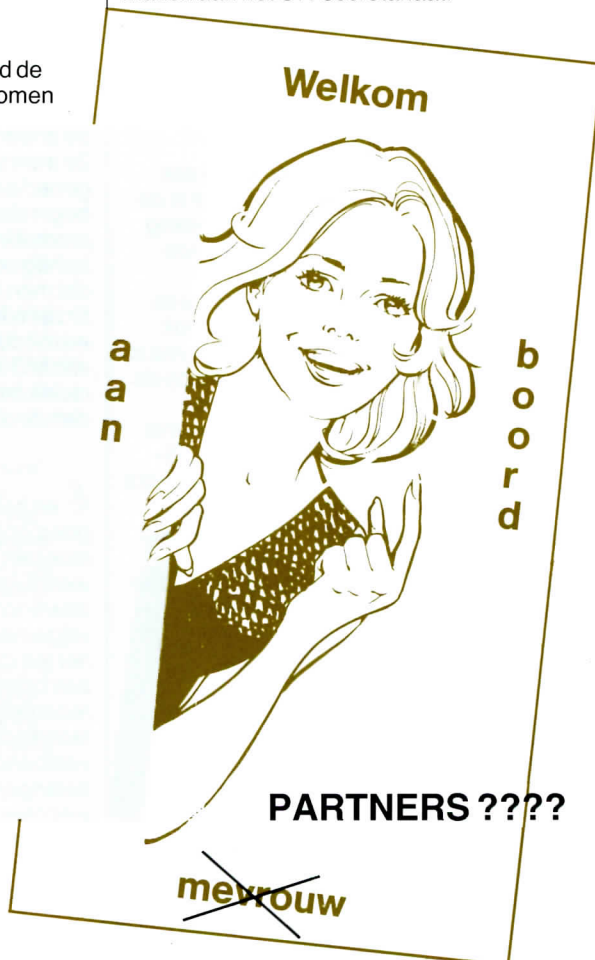
voor de werkzaamheden van de werkgroep, vooral ten aanzien van het creëren van een zogenaamde trainingsladder. Hiermede wordt het overzicht bedoeld van training of opleidingen per rang.

## **uitstel**

Tino de Vries verzocht de Raad echter om uitstel tot de volgende vergadersessie (oktober) teneinde het door de werkgroep geschreven concept nog onderwerp te laten zijn van een interne discussie. Daarnaast dient een aantal zaken nog aangepast te worden, waaronder een duidelijker begripsomschrijving van training/opleiding en een scherper onderscheid in 'nuttig' en 'in opdracht'. Op advies van de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken ging de Raad akkoord met dit uitstel, met de nadrukkelijke wens, behandeling in oktober mogelijk te maken. Hiertoe zal discussie in CVP-verband plaatsvinden, of indien nodig in een extra OR-vergadering.

## **meevaarreregeling**

Zowel in het overleg als intern stond de Raad stil bij de recent op gang gekomen



## proef 'sericata'

In eerste instantie leek het erop dat er aan het eind van dit jaar sprake zou zijn van het tot stand komen van een nieuwe Nederlandse Bemanningswetgeving. Dit blijkt echter niet haalbaar en daarom is er nu sprake van een verlenging met twee jaar van de mogelijkheid met Kernbemanning te varen. Bij STBV zijn dat op dit moment 9 schepen. Kernbemanning gaat uit van een 'kern' van 12 personen, welke wordt aangevuld met een aantal personen 'extra', naar gelang de wensen van schip en reder. STBV hanteert een aantal van 18 opvarenden, waaronder 6 Indonesische bemanningsleden. Op de 'Sericata' wordt momenteel een proef gedaan met 4 Indonesiërs.

## overleg

Binnen de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden is in eerder verband al afgesproken dat de Raad betrokken wordt bij het overleg gedurende de proefperiode. Het schip zal een regelmatige rapportage verzorgen. De CVP zal deze rapportage intern behandelen. In dit stadium plaatste de Raad enige twijfels bij deze reductie. De nog onbeantwoorde vraag kwam op of de besparingen opwegen tegen de neveneffecten. De Raad merkte in het overleg op dat bij de behandeling van de rapportage onder andere gekeken gaat worden naar aspecten als veiligheid, WAR (Wet Arbeids- en Rusttijden) en sociale aspecten door een toegenomen werkdruk voor de andere opvarenden. De Raad heeft zelf enige analyses gemaakt van de mogelijke bezuinigingen en het verlies aan technische arbeidsuren van de ST'ers, maar vroeg tevens aan de bestuurder inzage te krijgen in de door de Maatschappij gemaakte analyses.

## scheepstechnici

Onder het bovengenoemde agendapunt kwam tevens de situatie rond de ST'ers aan de orde. In het kader van de CAO is afgesproken dat op 1 juli 1991 alle ASV'ers, in het bezit van het diploma 'ST' aangesteld zullen zijn als scheepstechnicus. Op de vraag van de Raad of er niet-aangestelde ST'ers langer thuis zitten, terwijl de ST'ers aan boord langere contracten maken antwoorde De Vries ontkennd. In het licht van de genoemde termijn van aanstellingen, het aantal KB-schepen en de mogelijke behoefte aan training aan boord spraken de heer de Vries en de Raad af dit onderwerp als aktiepunt op te nemen in de CVP.

## hoofden voeding

Op vragen uit de Raad aangaande de ontwikkelingen rond de positie van de Nederlandse hoofden voeding gaf de heer Veldt een verduidelijking van de situatie. De KNRV heeft DGSM verzocht het Indonesische koksdiploma te erkennen. In eerste instantie heeft DGSM uitgesproken dat het hiertoe noodzakelijk is dat Indonesië ILO-verdrag '69' ondertekent. Daarna is door de KNRV verzocht om - indien deze eis van kracht blijft en Indonesië het verdrag niet tekent - het schepelingenbesluit aan te passen om

op die manier de mogelijkheid te creëren een Indonesische head catering op Nederlandse-vlag schepen te plaatsen. Deze discussie loopt momenteel nog steeds.

## walorganisatie

Hoewel een meerderheid van de onderwerpen in het algemeen meer vlootgericht is, neemt dat niet weg dat de Raad specifieke walaangelegenheden in behandeling heeft. De Commissie Wal Aangelegenheden (CWA) is in deze periode bezig met de evaluatie van de ranking onder walpersoneel, alsmede de resultaten van de merit- en bonusronde. Daarnaast houden vooral de afgevaardigde leden naar de COR zich momenteel bezig met de ontwikkelingen rond de woon/werkverkeer-vergoedingen. Daarnaast kwam in deze vergadersessie -

organisatie als de onze regelmatig een 'moving target' is, zoals door allerlei invloeden op het vlootplan. Te noemen zijn de US dollar, de golfsituatie en het pas gestarte onderzoek binnen Marine.

## onderzoek marine

Het Committee of Managing Directors (CMD) heeft in juli de opdracht gegeven om een onderzoek te doen naar de functie van de Marine-sector. Een stuurgroep en een werkgroep moeten proberen een antwoord te geven op de vragen of we de juiste dingen doen en of we die ook goed doen. Aan het eind van dit jaar zullen de resultaten van dit onderzoek - genaamd 'Marine in de 90's' - bekend worden gemaakt.

## enquête

## beoordelingsformulier



niet voor het eerst van dit jaar - de walorganisatie aan de orde. In eerder verband heeft de Raad gevraagd om meer duidelijkheid omtrent de gewenste structuur, mede in het licht van de continue druk om de zogenaamde 'overhead kosten' te drukken. De bestuurder heeft de Raad toegezegd om voor de volgende vergadersessie met meer duidelijkheid te komen. Dat zou bij de Raad het idee weg kunnen nemen dat er veel ad-hoc veranderingen plaatsvinden, terwijl er volgens de Raad meer sprake moet zijn van een uiteindelijk doel ten aanzien van de organisatie.

## overgang

De heer Veldt benadrukte echter wel dat er nog steeds sprake is van een overgangperiode. Er is min of meer sprake van een ideaal beeld waar men op wil uitkomen. Allerlei veranderingen worden afgetast met Shell Nederland. Pensioneringen en overplaatsingen, alsmede meer gebruik van tijdelijke plaatsingen van vlootmensen binnen DFP en DFM moeten uiteindelijk een meer definitieve structuur geven. Daarnaast moet niet vergeten worden dat een

## aktiepunten te behandelen in de 'nieuwe' Raad

Hierop zijn inmiddels ruim 120 formulieren terugontvangen. Een eerste blik leert in ieder geval dat er veel gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om toelichtend commentaar te leveren. Ten aanzien van diverse vragen is duidelijk een rode draad in de antwoorden zichtbaar. Tijdens de vergadering is afgesproken om in oktober de uitkomsten te bespreken en vervolgens de mogelijke aktiepunten ter verbetering, te behandelen in de nieuwe Raad.

## verkiezingen

Als U dit leest is inmiddels de periode waarbinnen de verkiezingen aan boord plaatsvinden voorbij. In de komende tijd zullen de stembescheiden van de schepen terug worden ontvangen. Mensen die met verlof zijn of komen, kunnen hun stem nog uitbrengen tot 30 oktober. Op 5 november zal de vloot op de hoogte worden gebracht van de uitkomsten.

Dit verslag is geschreven door Ed Barsingerhorn

# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 22.09.1990

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

*Gezagv.:* N. Venendaal  
*1e Stm.:* F.B. Schröder  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*MO1:* E.S. Petrusma (26/9 MO2 A.B.M. Bokkers)  
*MO3:* G.H. Reitsema  
*MO4:* P.G. Harts, A. Slot  
*Stag.HO:* C.J.M. Lawalata, G.C. van Manen  
*Roff:* M. Bell  
*ASV:* N.H. van der Geugten  
*ST:* O. Barrau, M.A.J. Veen  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* J.D.M. Paath  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Madjen Naw, Sanusi  
*G2S:* Suhanda, Leonard Runtulalo  
*ASTD:* O. Juhari  
*CHCK:* Agus Harun

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

*Gezagv.:* M.F.D. Becx  
*1e Stm.:* H. van Popta  
*Hwtk.:* C.H.J. van Dijk  
*MO2:* M.P.M. Boeren  
*MO3:* F.J. Ringersma  
*MO4:* C.G.A. Ligtvoet, R.C.F. Straver  
*Stag.HO:* J.M. Zwaard, M.H. Dekker  
*Roff:* D.C. Beckwith  
*ASV:* E.H. Vissia, D. van Eenige  
*ST:* B. Corputty  
*Hovo:* J.H.A.J. Orië  
*ASPI:* D. Windt  
*CPO:* Moh Sjansudin  
*PO:* Abdul Rasjid  
*G1S:* Ubus Moh. Ili, O. Achmad  
*G2S:* O. Saruly, Mohamad Amin  
*ASTD:* O. Suhara  
*2NDC:* Oman Rochman

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

*Gezagv.:* F. de Vries  
*1e Stm.:* D.M. Alderlieste  
*Hwtk.:* G. de Goede (12/10 J.L. de Bondt)  
*Wnd. 2e Wtk.:* J.H.A. Schulten  
*MO4:* B.R.J. Scherpenzeel  
*Stag.MO:* R. Bijlsma, J. Klomp  
*Off2:* A.K. Pasaribu  
*Off3:* D. Soeyono  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* Sukarsan  
*IRO:* H.J. Santosa  
*CPO:* Tawakid  
*PO:* Suhardi, Anton Prasetyo  
*G1S:* Mardjub, Zulani Adjari, Desmond Kordak, Nurkalam  
*G2S:* Hasri Kasim, Syamsul Bachri, Bachrol  
*ASTD:* Abdul Rodjak  
*JSCJ:* Agus Naftali  
*CICA:* Dedy Mustahady  
*2NDC:* Musairin

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

*Gezagv.:* R. van Westendorp (7/10 J.W. Nieuwerf)  
*1e Stm.:* J. Jongeneel  
*Hwtk.:* G.J. van Eyk  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts  
*MO4:* P. van den Brink  
*Off2:* F.X.F.A. Luntungan  
*Off3:* F.R.B. Danuwidjaya  
*Eng3:* Aribowo  
*Eng4:* J. Edward  
*IRO:* F. Achyari  
*Stag.HO:* H. de Bruin, P. Frederiks  
*ASV:* S.H.J. Gieling  
*CPO:* O.O. Suntoso  
*PO:* Mohamad Sibli, Andrias An Data  
*G1S:* Rukning B. Abuhusen, Max Donald Hosang, J. Ben Pattilima, J. Yosepanus  
*G2S:* Solihin, Moch. Ismail, Eddy Haryanto  
*ASTD:* Moniri  
*JSCJ:* Asmori Bin Moi  
*HECA:* Moh Idrus Sopandi  
*2NDC:* Slamet Thohir

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

*Wnd. Gezagv.:* W. Beekman  
*1e Stm.:* B. Crum  
*Hwtk.:* A.J.A. de Groot  
*2e Wtk.:* C.N.A. Vreke  
*Off2:* F.D. Prihandjono  
*Off3:* R. Kurnianto  
*Eng3:* M. Pangaribuan  
*IRO:* S.F. Hasan, R. Rosikin  
*Abaharis*  
*CPO:* Erens Robat Wowor  
*PO:* Yusuf Arkani, Gozali  
*G1S:* Ashari B. Abdullah, Sumian, Dasril Kusuma, Aki Bin Samiri  
*G2S:* Julius Tohmas, Abdul Rasyid, Morsid  
*ASTD:* O. Djafri  
*JSCJ:* Agung Sudrajat  
*CICA:* Tjasmito  
*2NDC:* Dadang Ruslan

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

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

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

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

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

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

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*Wnd. 1e Stm.:* A. Breevaart  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers  
*Hwtk.:* C.W.H. van Holthuysen  
*2e Wtk.:* H.J. Lammertink  
*MO2:* H. Ammerlaan  
*MO3:* F. van Troost  
*MO4:* R.A. Hens, H. Remmerswaal, A.J. Haasnoot, R.J.M. Beynum  
*IRO:* M.M. Kasio  
*ASV:* R. Mammen  
*CPO:* Hendrik Boy Pasumiin  
*PO:* Albert Dondokambey  
*G1S:* Dukak, Ashari Bin Abdi, Daud Sonan, Abdul Haris Bin Tjal, Sitepu, M. Hosen, O. Ismail  
*G2S:* Bin Nasik, Suparno, Munandar Atet  
*ASTD:* Annas Idham  
*JSCJ:* Rakli  
*CICA:* S. Nurdin  
*2NDC:* Mamam Suparman

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

*Gezagv.:* L.A. Groendijk  
*1e Stm.:* R.P. Regout  
*2e Stm.:* P.A. Vermolen  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman  
*2e Wtk.:* J.C. Ganzinga  
*3e Wtk.:* P. van Noort  
*MO4:* R. van Aalderen, P. Brandinga  
*Roff:* A.M. Mcfaul  
*ASV:* F. Oostdijk  
*ST:* H. Klijnstra

*CPO:* Pieter Nikijalun  
*PO:* M. Simandjuntak, Adi Sutoro  
*G1S:* Sudjiman, Abdul Djabar, Eddy Subardi, Maximilian Kansil  
*G2S:* Faisal, Mohamad Sukran, Jaya Sujai  
*ASTD:* Abu Umar  
*JSCJ:* Irdham Anas  
*CICA:* Sugito Mitra S.  
*2NDC:* Sadikin Sumantri

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

*Gezagv.:* A. van Leeuwen  
*1e Stm.:* W.J. Netelenbos  
*Hwtk.:* H. Kuijper (10/10 E. Aanen)  
*MO3:* P. Kees, P.B. van Leunen (30/9 K.G.E. van Lieshout)  
*MO4:* J.W. Gepkens, D.J. Gijsbers  
*Roff:* M. Murphy  
*ST:* G. Struik, F.J. Tryselaar, M.J.W.A. Schuurs  
*Hovo:* C.A. Breederland  
*CPO:* Moh Toha  
*PO:* Kamal Adyaprana  
*G1S:* Sudjadi Rahardjo, Suari  
*ASTD:* Muhajjidin  
*2NDC:* D. Abdu

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

*Wnd. Gezagv.:* H.J. Lenstra  
*2e Stm.:* A.E.R. van de Griend  
*2e Wtk.:* J.J.J. Ludekuse  
*3e Wtk.:* G.J. Harlaar  
*MO3:* H.C. van Petersen  
*MO4:* J. Minnaard, J.F. van Dijk  
*CPO:* Robert Ferdinandus  
*PO:* Abdon Tatuwo  
*G1S:* Munir, Achmad Marpudin, Abdul Haji S., Mat Nawi Bin Monai  
*G2S:* Achmad Hadi, Achmad Fadjeri  
*ASTD:* Fandi Bin Satam  
*CICA:* Tony Sugihartono  
*2NDC:* Aksan Busri

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

*Wnd. Gezagv.:* W.A. Mostert (7/10 Gezagv. G. Buma)  
*1e Stm.:* L.A.H. Vader  
*2e Stm.:* P.A.D. Bouwman  
*3e Stm.:* M. van der Woud  
*Hwtk.:* J. Hensbroek  
*3e Wtk.:* P.D. Koudenburg  
*MO3:* C.J. Muyskens  
*MO4:* J.H. Klomp  
*IRO:* S. Ruskam  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* Hinsa Manurug, Hasoloan Siregar  
*G1S:* Rachman, Sugiadi, Matravi Bin Rofi, Abdul Aziz  
*G2S:* Moch Bachri, Agus Salim, Satiman  
*ASTD:* Achmad Djarkasih  
*JSCJ:* Sabur Ruchiat

HECA: Wawan Setiawan  
2NDC: Djunaedi Arsim

#### m.s. 'Solaris'

Gezagt.: L.A. Veer (3/10 G.A.M. Dorren)  
1e Stm.: R.A. de Boer  
Hwtk.: W. Muis  
4e Wtk.: H. van Weenen  
MO2: B.E. Broekhuysen  
MO3: J.W. van Duuren  
MO4: L.J. Salomons, J.T.E.M. Spoor  
Roff: P.D. Waldron  
ST: B.A. Amstelveen  
Hovo: J.G. Volleberg  
CPO: Hengky S. Pasumiin  
PO: Syaful Anwar  
G1S: Sukri Muchtar, Djusup Bin Maruki  
G2S: Mustar Bin Mustamar, Atim B. Pereman  
ASTD: Husein  
CHCK: Adjisman

#### m.s. 'Spectrum'

Gezagt.: Wnd. Gezagt.: A. Leffers  
1e Stm.: R. Hendriks  
Hwtk.: L.W. Jorissen (7/10 D. Westdorp)  
MO2: J.G. Verbeek  
MO3: A.D.N. Smith, J.H. van Zanden  
MO4: H. van den Elsaker  
Roff: J.G. O'Donovan  
ST: J.P.W. Dallmeyer, R.F. Huysers  
Hovo: L.H. Thibaudier  
CPO: X. Rohadi  
PO: Nuron Djuhana  
G1S: Achmad Danari, Baku  
G2S: Suhandi Andi, Henky H. Horesepony  
ASTD: Budiyo  
2NDC: Sukian Bin Romli

#### m.s. 'Sponsalis'

Gezagt.: F.W. van Oerle  
1e Stm.: R. van der Voort  
Hwtk.: J. Kruijse  
MO2: B.A. Glas  
MO3: J.D.C. Plug  
MO4: M.J.C. Oosterkamp, P.J.M. Slegers  
Roff: M. Macaskill  
ST: C.H. Roozendaal, E. Kuitems  
Hovo: C.F. van der Ende (30/9 A.P. Maat)  
CPO: Naim Bin Dulaski  
PO: Mamam Suparman  
G1S: Abdul Manika, Adriansjah  
G2S: Komarudin, Pukasan Bin Jumadin  
ASTD: Mostafa Bin Monai  
2NDC: Hasjardi

#### m.s. 'Stellata'

Gezagt.: J.A. van Kesteren  
1e Stm.: G.J.C. van Eeten  
Wnd. Hwtk.: L.F. Kruyt  
MO2: H.T.J. Meyer  
MO3: W.P. Kolyn  
MO4: P.J.H.M. van Daal, R.C.R. Oldenburger  
VO: C.A.M. Rovers  
Roff.: R.J. Reen  
ASV: R.B.F. Stroet, A.A.O. Schenk, H.S. Elia  
Hovo: W.C. Kapper  
CPO: Chaniago F. Aromande  
PO: Mahmud  
G1S: Husni Thamrin, Paulus Wattimena  
G2S: D. Rodjali, O. Sungkono  
ASTD: Safei Bin Hadarun  
2NDC: Mandawi

#### m.s. 'Sunetta'

Gezagt.: J. Baard  
Wnd. 1e Stm.: J.A. Koenraad  
Wnd. 2e Stm.: M.J.A. Kryvenaar  
3e Stm.: M.C. Swart  
Hwtk.: J.L. van der Rijst  
2e Wtk.: J.W. van Velze (25/9 M.J. Parent)  
Wnd. 3e Wtk.: M.J.E. van den Broek  
4e Wtk.: R.F. van Loon  
MO4: W.D. Pols  
IJE: C. Ganur, Suharyoko, Sambarani  
IRO: Hutabarat  
CPO: Amos Radjah  
PO: Julizar Helmy, Tahalea Joazab  
G1S: Ismail Bin Sihirat, M. Ali Tanete, Bin Matroyal, Moch. Ali  
G2S: Mohamad Amin, Mat Wari Bin Syukur, Supriatna  
ASTD: Moh Rusman  
JSCJ: S.F. Suharto  
CICA: Dominques Mustamu  
2NDC: Halim

#### m.s. 'Zafra'

Gezagt.: F. Kuyt  
Hwtk.: J. Smid  
MO1: J.C. van Koten

MO2: J. de Boer  
MO3: A.C.M. Zijlmans  
MO4: A.V. de Groot  
IRO: S. Rizal  
ST: J. Brederveld, J.J. Donleben  
CPO: Max Ch. Ferdinandus  
PO: Sulaiman  
G1S: Rudolf HJ Lapien, Muh Irwan  
G2S: Sugiarto, Timbang  
ASTD: O. Harun  
CICA: Abd. Rodjak Mo. Ili  
2NDC: Endi Suryadi

#### m.s. 'Zaria'

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



Tijdens een drukbezochte receptie nam Henk Steenstra op vrijdag 7 september afscheid van Shell Tankers BV. Velen hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven, want we ontdekten heel veel oude bekenden. Gerard Veldt zette tijdens een korte toespraak zijn loopbaan uiteen. Hij wenste Henk en zijn gezin nog vele gezonde en voorspoedige pensioenjaren toe. Daarna sprak Henk alle collega's, medewerkers en relaties toe. Na de afscheidsreceptie volgde een diner met een aantal genodigden. Het werd een bijzonder geslaagde avond.

Mede namens mijn echtgenote en kinderen, hartelijk dank voor de vele blijken van belangstelling ondervonden tijdens mijn afscheid op 7 september jl.

Henk Steenstra

## In Memoriam

Op 19 augustus jl. is op 70 jarige leeftijd overleden de heer **E. van 't Slot**, oud-hoofd personeelszaken. De heer Van 't Slot verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1978 na 43 dienstjaren.

## Vlootjubilaren



G.P. Onder de Linden  
bediende  
10 jaar op 13.09.90

## Aanstellingen

01.09.90 - Gezagt. R. Agema  
01.09.90 - Hwtk. J.H.E. Nijhuis  
01.09.90 - Hwtk. T. Scholte  
01.09.90 - Hwtk. J.E.A. Westerbeek

## Gehuwd

17.08.90 - MO3: J.P.J.G. IJzerman  
met mw. A. de Graaf

## Met pensioen

ASV: W. Ruiter  
ASV: G. van Kuilenburg

## Uit dienst getreden

3e Stm.: A.W.F. Pera

## walpersonalia

## Waljubilaren



J.A.M. Elias  
DFM  
30 jaar op 05.10.90

## Geboren

27.07.90 - Mikael, zoon van mw. I. Steinz-v.d. Muyden en de heer R. Steinz

## In dienst getreden



mw. A. de Boer  
01.09.90  
DFM/21

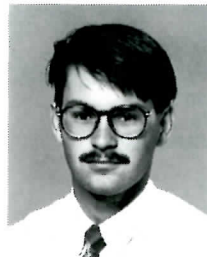
**Arie Slot**  
26 jaar  
ex-Rotterdam

*'In mijn woonplaats Roosendaal heb ik aan het Gertrudislyceum het VWO-diploma behaald. Vervolgens heb ik een aantal maanden via een uitzendbureau bij diverse bedrijven gewerkt. Na het vervullen van de militaire dienstplicht ben ik in 1985 aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam aan de Marof-opleiding begonnen. Mijn stage-periode heb ik bij Shell Tankers gevaren. In 1989 ben ik afgestudeerd aan de wtk-kant. Aangezien beide disciplines mijn interesse hebben, heb ik tevens in de navigatie-discipline eindexamen gedaan. Een aantal van mijn hobby's zijn motorrijden, sport (hardlopen en tafeltennis) en scouting, waarvoor gedurende de verlofperiode voldoende tijd over zal zijn'.*

MO4: A. Slot  
01.08.90 in dienst  
ms 'Cardissa'



MO4: P. van den Brink  
10.08.90 in dienst  
ms 'Etrema'



**Piet van den Brink**  
23 jaar  
ex-Amsterdam

*'Te Nijkerk heb ik de MAVO gevolgd. Daarna ben ik naar de MTS in Amersfoort gegaan waar ik de richting werktuigbouwkunde heb gevolgd. Deze opleiding duurde 3 jaar, daar ik geen stage hoefde te lopen. Na de MTS ben ik de MO-opleiding gaan volgen aan de Hogere Zeevaartschool 'Amsterdam', omdat het varen al van jongs af aan in mijn hoofd zat. De MO-opleiding bleek een uitkomst, want beide disciplines trokken mij erg aan. Mijn stage-periode heb ik bij Shell Tankers gevaren. Mijn hobbies zijn zeilen en motorrijden dus daar zullen een hoop verlofdagen mee worden doorgebracht'.*

**nieuwe  
gezichten  
bij STBV**

**Ron Straver**  
22 jaar  
ex-Vlissingen

*'Na mijn middelbare schooltijd heb ik een jaar avondschoon natuurkunde gevolgd om naar de zeevaartschool te kunnen. In dat jaar werkte ik overdag bij een cosmetica-groothandel. Nu na vier jaar nautisch onderwijs, kan ik dan eindelijk zeggen Maritiem Officier te zijn. Het studeren is echter nog niet voorbij. Vanaf januari ga ik nog een half jaar lessen volgen in Vlissingen. Op die manier probeer ik ook mijn 'S1'-diploma te halen. Mijn stage heb ik aan boord van de 'Stellata' doorgebracht, waar ik een goede indruk van het leven aan boord heb gekregen. Als beginnend zeeman hoop ik een interessante en leerzame tijd tegemoet te gaan'.*



MO4: R.C.F. Straver  
09.08.90 in dienst  
ms 'Caurica'



MO4: P.J.M. Slegers  
13.08.90 in dienst  
ms 'Sponsalis'

**Marcel Slegers**  
22 jaar  
ex-Vlissingen

*'Na de lagere school in mijn woonplaats Someren ben ik naar het 'Sint-Willibrord Gymnasium' in Deurne gegaan, welke ik na 6 jaar met goed gevolg heb afgesloten. Hierna viel de keuze op het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen'. Mijn stage-jaar heb ik ook bij Shell Tankers voltooid en wel aan boord van het conventionele schip ms 'Niso'. Dit was jammer genoeg niet precies de werkplek van de maritiem officier, maar het was wel erg leerzaam. In mijn vrije tijd lees ik graag een spannend boek en verder volg ik zoveel mogelijk de sport-gebeurtenissen in het algemeen en voetbal in het bijzonder'.*

**Onlangs heeft gezagvoerder Gerrit Knol de directie van STBV een prachtig schilderij geschonken. Dit olieverfschilderij - met de afmetingen van 53 x 82 cm en geschilderd op linnen - is vervaardigd door onze Indonesische radio officier Fauzan Achyari. 'Nu er gezien de aangekondigde maatregelen na 16 jaar een einde gaat komen aan het beheer door STBV over de 'F'-klasse schepen, zal dit schilderij een blijvende herinnering zijn aan een voor velen aangename periode', verwoordde gezagvoerder Knol. Het schilderij hangt inmiddels op een opvallende plaats in de directie-vergaderzaal.**



**'fossarina'**

**Belum lama ini nakhoda Gerrit Knol menghadiahkan sebuah lukisan yang bagus sekali kepada dewan direksi STBV. Lukisan cat minyak ini - berukuran 53 x 82 cm dan dibuat di atas kain linnen - adalah ciptaan radio officer kita, sdr Fauzan Achyari. 'Dengan diumumkanannya beberapa ketentuan yang akibatnya adalah berakhirnya penguasaan STBV terhadap kapal kelas 'F' setelah jangka waktu 16 tahun, maka lukisan ini merupakan kenangan abadi mengenai suatu periode yang menyenangkan bagi banyak orang', demikian nakhoda Knol. Dalam pada itu, lukisan tadi telah digantung di suatu tempat yang mudah terlihat di ruangan rapat dewan direksi.**