

SCHIP & KA

33e jaargang
nummer 5
oktober 1993



- 🐚 afscheid gepensioneerden
- 🐚 mac-schepen 🐚 nieuwe gezichten
- 🐚 vlootbestand 🐚 aanstellingen
- 🐚 magnifiek maritiem 🐚 koopvaardijdiensten

SCHIP & KA

Periodiek 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 01719-40488

Drieëndertigste jaargang nr. 5
oktober 1993

Redactiecommissie
010-4071828

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

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

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
199	28.07.93	Satcom A-tarieven (Satcom)
0200	30.07.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0201	02.08.93	Aanpassing standaard letter of protest (Satcom)
0202	03.08.93	Vervallen!
0203	05.08.93	Annual Business Plan
0204	05.08.93	Audit Manual
0205	10.08.93	Voyage Planning
0206	20.08.93	Quality Manager
0207	26.08.93	'Halia', 'Naticina' en 'Niso' (Satcom)
0208	31.08.93	'Sunetta' grounding
0209	31.08.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0210	01.09.93	Aanstellingen (Satcom)
0211	07.09.93	Pumproom safety (Satcom)
0212	08.09.93	VLCC's voor SIS (Satcom)
0213	10.09.93	HSEQ stuurgroep (Satcom)

CNOOKS-leden: niet vergeten!

Een wat belegen messroomgrapie zegt: 'en wanneer ik met pensioen ga dan loop ik met een roeiriem over mijn schouder het

land in en waar ze vragen waarmee ik nu toch loop te zeulen, dàar ga ik wonen.' En dat zou best wel eens in Nunspeet kunnen zijn dachten wij. Overigens hebben we een betere reden om juist daar onze reünie te houden want toen we in april in Apeldoorn al die noordelijke leden weer eens boven de horizon zagen, leek het ons goed om dit nog eens, maar nu met de partners erbij, te herhalen. We zijn daar op zaterdag 30 oktober vanaf 10.30 uur welkom in Hotel Vennendal. Het hotel ligt op loopafstand van het station. Nog geen uitnodiging ontvangen? Gaarne een belletje naar Lenny Kosten (tel: 010 - 4071828).

Bestuur CNOOKS



Foutje!

Helaas zijn in ons vorige nummer de foto's van Natasha Heldens en Esther Lans verwisseld, waarvoor onze excuses. We plaatsen derhalve nogmaals de foto van Esther Lans met daarbij de vermelding dat zij medio dit jaar aan de Hogeschool Rotterdam en Omstreken is afgestudeerd als beste student maritiem officier. Nogmaals proficiat!

VEILIGHEIDSRÉSULTATEN 1993

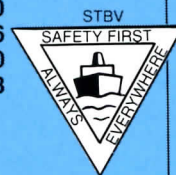
Tot 13/9/93

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	2
Ongeval met medische behandeling	1
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	1
Herhalingsfrequentie 1*	0,8
Herhalingsfrequentie 2*	1,7

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

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	6
Gerapporteerde bijna-ongevallen	20
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	3

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 37, hetgeen gelijk is aan 0,4 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	352
ENTALINA*	1025
ERINNA	1483
ERODONA*	1013
ETREMA*	1493
NISO	398
SERICATA	2490
SHELLTRANS	350
SIDELIA	47
SOLARIS	2856
SPECTRUM	313
SPONSALIS*	2502
STELLATA	502
SUNETTA	1169
ZARIA	1287
ZAFRA*	1502

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

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Halia
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

Op 1 december a.s. zal er in café-restaurant Engels, Stationsplein 45 te Rotterdam een afscheidsreceptie worden gehouden voor vlootcollega's die de actieve dienst hebben verlaten of gaan verlaten. Iedereen die dit bericht onder ogen krijgt wordt hiervoor uitgenodigd. Laat U deze kans niet ontgaan om afscheid te nemen van uw collega's. De receptie begint om 16.30 uur in de Rotonde-zaal.

afcheid gaan nemen:



O.A. van Druuten
Gezagvoerder



J. Baard
Gezagvoerder



G. de Goede
Hoofdwerktuigkundige



L.A. Groendijk
Gezagvoerder



J.A. de Groot
Hoofdwerktuigkundige



W. Muis
Hoofdwerktuigkundige

Het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam toont van 2 oktober 1993 tot en met 9 januari 1994 ruim 80 mooie stukken uit zijn verzameling. 'Maritiem Magnifiek' is een verrassend vormgegeven tentoonstelling over de veelomvattende collectie van het Maritiem Museum zoals die in het gelijknamige boek 'Magnifiek Maritiem' voor 't voetlicht wordt gehaald. De selectie van voorwerpen is gemaakt op basis van associaties in het hoofd van de vormgever. Negentien categorieën zijn uit deze keuze voortgekomen die de bezoekers van 'Maritiem Magnifiek' vooral zullen verbazen en verrassen door hun contrastrijke opstelling.

De collectiestukken in deze expositie staan bij elkaar in groepen, die zijn ontstaan door te letten op hun onderlinge gelijkenis of door uit te gaan van iets dat zij gezamenlijk suggereren. Zo zijn er thema's als 'komen en gaan' waarbij schilderijen te zien zijn waarop mensen zich van en naar schepen begeven en 'vernuft' waarbij prenten en tekeningen zijn gegroepeerd die ingenieuze menselijke oplossingen tonen om de natuurelementen te beheersen. Of wat te denken van een opstelling van de meest uiteenlopende modellen die alleen vanwege hun schaal 1:20, 1:25 of 1:50 zo bij elkaar zijn gezet?

De tentoonstelling is fraai vormgegeven waarbij onverwachte combinaties zijn

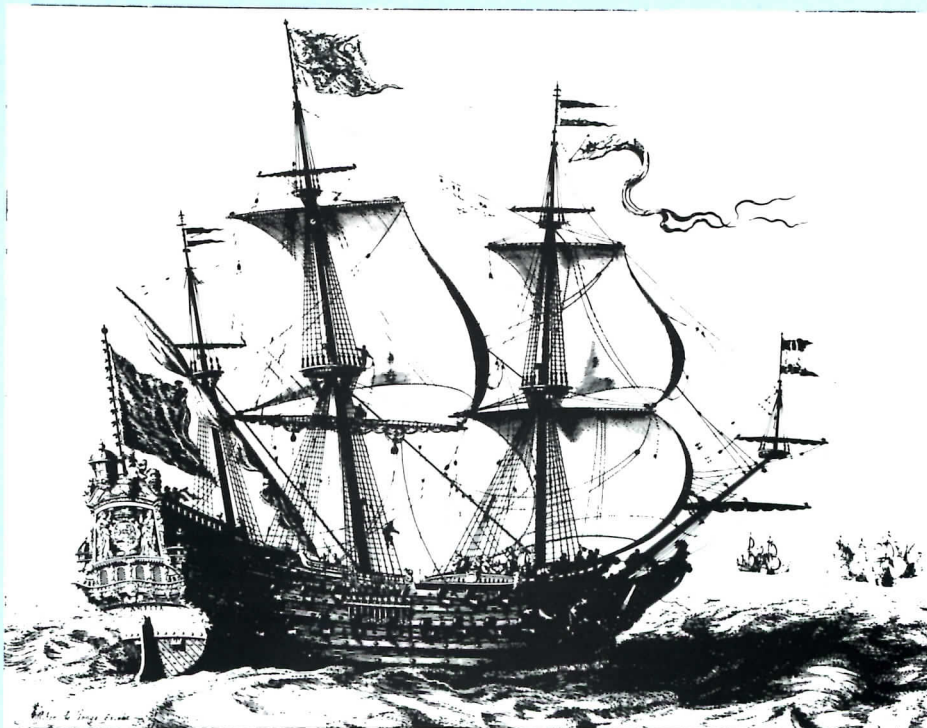
De 'Aemilia' is een Nederlands oorlogsfregat dat in 1632 werd gebouwd op de admiraliteitswerf te Rotterdam. Het werd vernoemd naar Emilia van Nassau, de dochter van Willem I van Oranje en Anna van Saksen. De 'Aemilia' diende als voorbeeld voor vele tot 1652 gebouwde Nederlandse oorlogsfregatten. Gravure door Claes Jansz. Visscher, circa 1635.



gemaakt zoals bij 'verstilling', waar de kijker de ogenschijnlijk vreemde combinatie aantreft van twee 17de eeuwse gegraveerde drinkglazen, tekeningen van een stuk van de kust van West-Australië uit 1697, een walrustand met een gegraveerd beeldverhaal en een 19de eeuwse foto van de poolschoener 'Willem Barents'.

Museumbezoekers kunnen dwalen van een ingetogen schilderij van een botter aan een steiger naar prachtige spiegelversieringen, van scheepsportretten naar exotische plattegronden. De bezoeker kan zomaar genieten van al dit fraais of zoeken naar het beeldrijm, de associatie of meer te weten komen door het bijbehorende boek te lezen. In het gelijknamige boek 'Magnifiek Maritiem' geeft conservator Leo Akveld veel informatie over zo'n 150 collectiestukken, overzichtelijk gegroepeerd in onderdelen als visserij, binnenvaart, grote vaart en cartografie. Het boek is voorzien van 150 illustraties waarvan 29 in kleur en kost f 39,50.

Maritiem Museum
Leuvehaven 1
3011 EA Rotterdam
Openingstijden museum: di. t/m za. 10-17 uur, zon- en feestdagen 11-17 uur.



Terugblik op unieke samenwerking tussen Marine en Shell Tankers

'Door MAC-schepen hadden vijandelijke onde

'Als er in de Tweede Wereldoorlog geen koopvaardij geweest was, had de wereld er nu heel anders uitgezien', zegt Wiebe Kuyper, oud-kapitein en commodore van Shell Tankers met grote stelligheid. Hij doelt op de enorme hoeveelheden wapenmateriaal die in de laatste oorlogsjaren in konvoeien over de Atlantische Oceaan naar Engeland zijn verscheept en een belangrijke steun betekenden voor de geallieerde oorlogsvoering. Negen tot vliegdekschip omgebouwde Shell-tankers waren erbij betrokken. Op één ervan was de toenmalige derde stuurman Kuyper, getuige van de gezamenlijke onderneming van koopvaardij en Marine. De unieke samenwerking tussen Shell-bemanning en het personeel van de Marine luchtvaartdienst uit die tijd, is begin juli - met financiële steun van Shell - feestelijk herdacht op het Marine vliegkamp de Kooy in Den Helder.

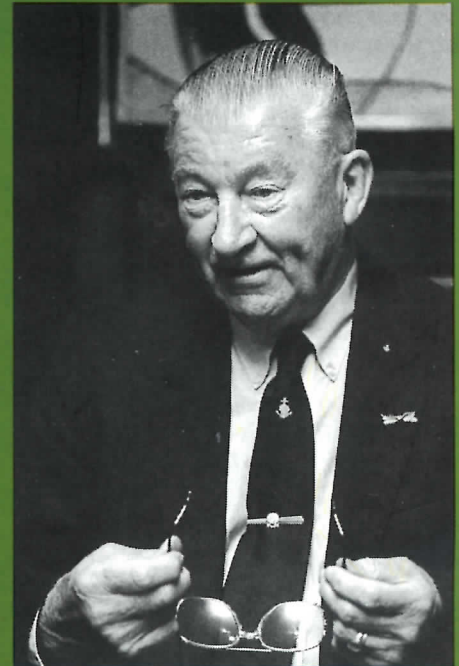
De konvoeien koopvaardij schepen met wapens en voedsel die vanaf 1944 tussen Engeland en Noord Amerika en Canada voeren, werden begeleid door 'Merchant Aircraft Carriers', zogenaamde MAC-schepen tot vliegdekschip omgebouwde olietankers en graanschepen. Ze voerden de beroemde 'Swordfish'-vliegtuigen mee die luchtdekking gaven tegen vijandelijke onderzeeërs. Shell stelde zeven Engelse en twee Nederlandse tankers voor dit doel ter beschikking, de 'Macoma' en de 'Gadila'. Op dat laatste schip diende Wiebe Kuyper als derde stuurman.

Foto's of aantekeningen uit die tijd heeft hij niet. De regels op de 'Gadila' waren

MAC-schip 'Gadila'

aangepast aan de oorlogsomstandigheden: informatie mocht niet worden vastgelegd, een dagboek bijhouden was verboden, de telegrafist mocht niets uitzenden en zelfs het scheepsjournaal bevatte dagelijks maar één woord: konvooi. Maar in Kuypers geheugen staat dat hoofdstuk uit zijn 34-jarige loopbaan bij Shell Tankers, nog haarscherp gegrift.

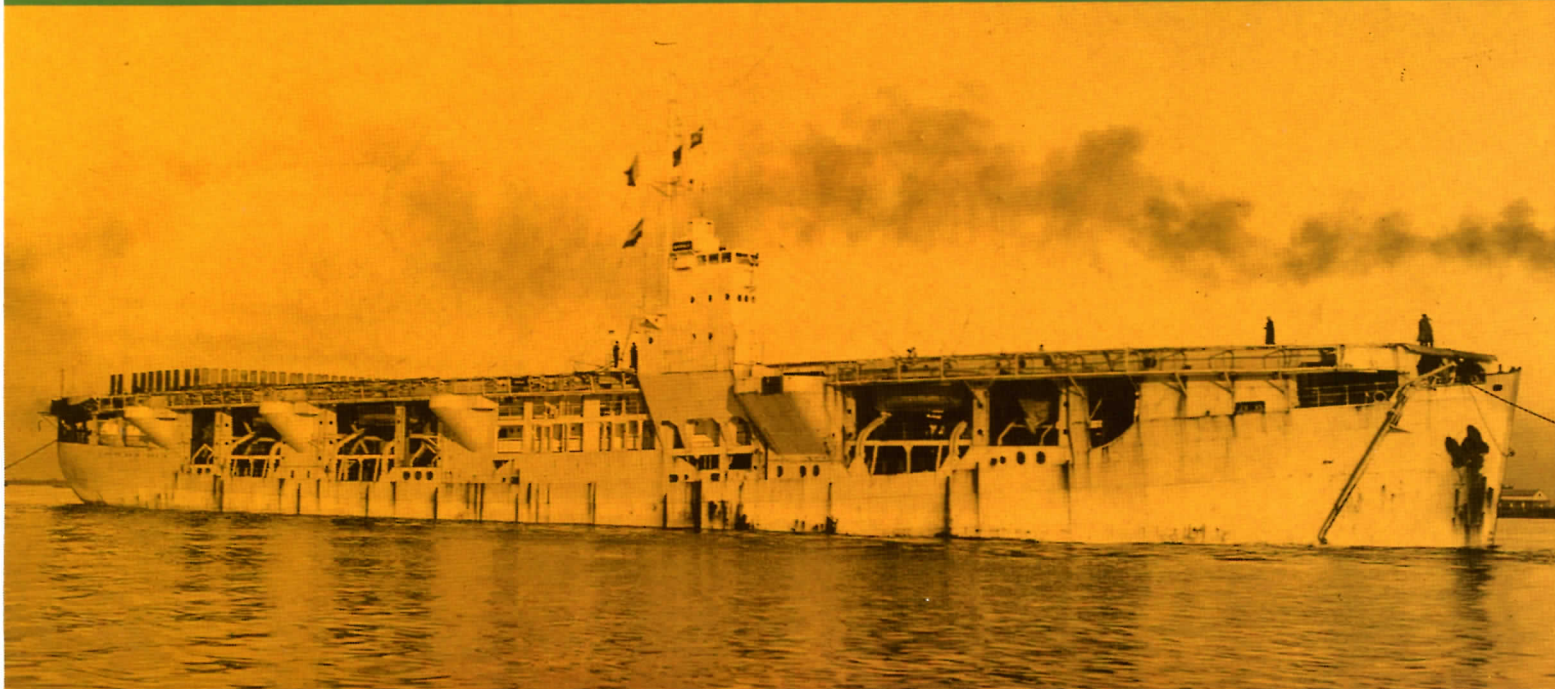
We treffen hem en zijn vrouw in een hotel in Den Helder, vlak voor het begin van de feestelijkheden ter herdenking van de samenwerking van Marine en koopvaardij. Voor die gelegenheid is zelfs een authentieke 'Swordfish' uit Engeland overgevlogen. Dit soort toestellen werd



Oud-kapitein Wiebe Kuyper

een halve eeuw geleden bemand door personeel van de Marine luchtvaartdienst, ondergebracht in Squadron 860, dat in juni 1943 is opgericht en dus zijn vijftigjarig bestaan viert.

Vanaf het begin van de Tweede Wereldoorlog voeren koopvaardij schepen in konvooi. Bescherming was er nauwelijks. 'Hooguit een fregat en soms



zeeërs niets meer in te brengen'

alleen maar een oude visserman met een kanonnetje aan boord', vertelt Kuyper. Bescherming vanuit de lucht was een probleem. 'Sommige vrachtschepen hadden weliswaar voor op de bak een lanceerinrichting voor vliegtuigen, maar de toestellen konden niet aan dek terugkomen en als ze niet op tijd ergens op de wal veilig konden landen, stortten ze in zee. Toen is, halverwege de oorlog, het idee geboren graanschepen en olietankers te gebruiken. Na een aanpassing zouden vliegtuigen op het enorme dek kunnen opstijgen en landen. Vanaf dat moment hadden de Duitse onderzeeërs niets meer in te brengen', zegt Kuyper met enige voldoening.

Bar

Kuyper kreeg het toezicht op de verbouwing van de 'Gadila' bij Smith's Drydock in North Shields. Er kwam een vliegdek op en de open navigatiebrug - 'ja, die was vroeger niet overdekt, anders vielen die kerels in slaap' - werd aan stuurboordzijde geplaatst. De hele accommodatie moest vertimmerd worden om ruimte te maken voor vliegtuigbrandstof, munitie en een detachement van de vliegdiens. Dat betekende bijvoorbeeld een vergroting van de ziekenboeg en de inrichting van een operatiekamer. Geheel in lijn met de marine-traditie, kwam er een bar aan boord, bepaald niet tot ongenoegen van de Shell-bemanning. Het totaal aantal opvarenden werd bijna verdubbeld tot ongeveer 115 man: de ene helft van Squadron 860, de andere helft Shell-bemanning van wie 16 matrozen en stokers, die onder leiding van Kuyper voor de bewapening en onderhoud en bediening van het geschut zorgden.

Gevouwen vleugels

Ongeveer dertien konvooien begeleidde de 'Gadila' tussen maart 1944 en de bevrijding. De MAC-schepen, waarvan er in totaal 18 in de vaart waren, werden vooral ingezet voor grote konvooien, soms tot 140 schepen, met name tussen de Engels havenstad Clyde en het Canadese Halifax. Heen met ballast, terug met benzine, vijandelijke U-boten onder water en Duitse duikbommenwerpers in de lucht. Aan boord werden vier of vijf 'Swordfishes' meegevoerd die verschillende malen per dag opstegen. Ze waren bewapend met dieptebommen, raketten en mitrailleur. 'Het zijn open dubbeldekkers waar achter elkaar een piloot, een waarnemer en een mitrailleur schutter in zaten. Vanwege hun vele spandraden worden ze ook wel



'Swordfish' vliegtuig

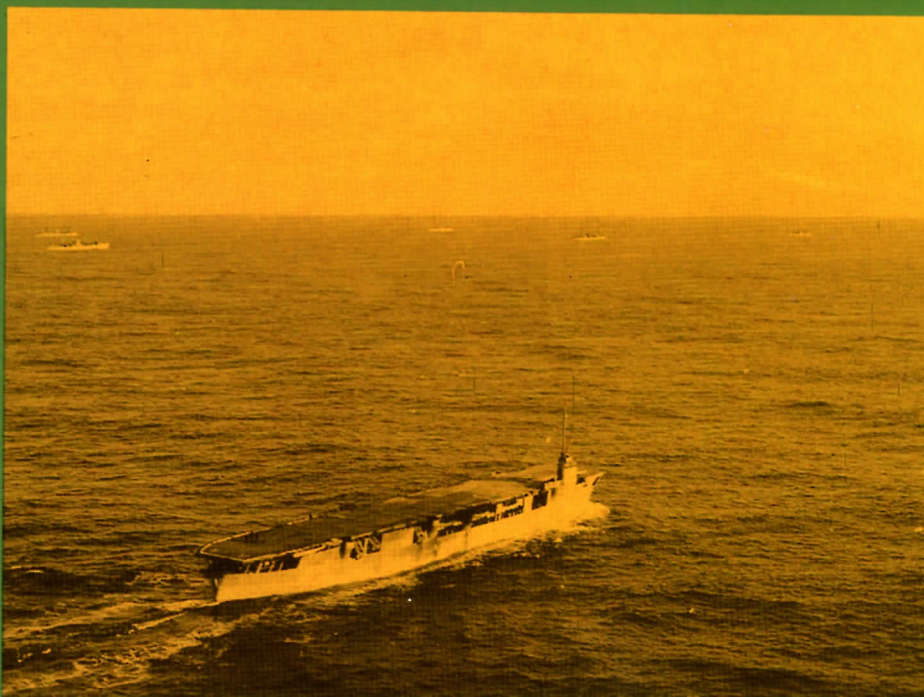
'stringbag' genoemd. Bij de start hadden ze veel snelheid nodig en het vliegdek was maar 450 voet. Je hield dus ook rekening met wind- en scheepssnelheid. Als er weinig of geen wind was, ging het toestel soms zonder bewapening of mitrailleur schutter de lucht in. Het waren fantastische vliegtuigen. Ik heb er niet zo'n verstand van, maar die jongens zelf heb ik later vaak horen zeggen dat een 'Spitfire'

niet van ze kon winnen. Na de landing kon je de vleugeltjes opvouwen en dan werden ze aan dek vastgesjord.

Knallen

'Ja, er zat spanning in', herinnert Kuyper zich. 'Je voer met luchtafweerballonnen, soms zelfs met een grote vlieger, zodat de bommenwerpers niet boven het schip

Met een konvooi op weg



konden komen. Als er Duitse onderzeeërs door de dieptebommen van onze vliegtuigen boven water kwamen, begonnen de schepen achterin het konvooi te schieten. Wij wilden ook wel eens knallen, maar de enige keer dat we het hoefden te doen, was bij een oefening.' Het klinkt een beetje teleurgesteld en hij grinnikt om zijn eigen deceptie van een halve eeuw geleden. Als jonge zeeman dacht hij niet aan gevaar. En heimwee naar zijn bezette vaderland had hij nauwelijks. Hij ontmoette in Engeland een meisje, trouwde, kreeg een dochter en nam beiden na de bevrijding mee naar zijn geboorteiland Terschelling. 'Voor de ouderen die een vrouw of kinderen in Nederland hadden en de hele oorlog niet naar huis konden, waren die jaren veel moeilijker. Dat heb ik me later pas gerealiseerd', zegt hij peinzend.

Geheim

'Een konvooi bestond uit koopvaardij schepen van veel verschillende nationaliteiten. Behalve Nederlandse, waren er ook Zweedse, Noorse en Franse schepen. Voor het vertrek was er voor de kapiteins een conferentie. Daar werd de route besproken en kreeg ieder een 'geheime' envelop, die hij aan de overkant van de oceaan weer



Landing

moest inleveren. Wij waren natuurlijk altijd stik-nieuwsgierig wat er in zou staan, maar hij mocht alleen open in noodgevallen. Dat gebeurde een keer toen we in de mist het konvooi kwijt raakten. Nou, de inhoud was niet erg spannend: we moesten ons zo snel mogelijk melden in de dichtst bijzijnde geallieerde haven. Dat hadden we zelf ook wel kunnen bedenken!', vertelt hij schaterend.

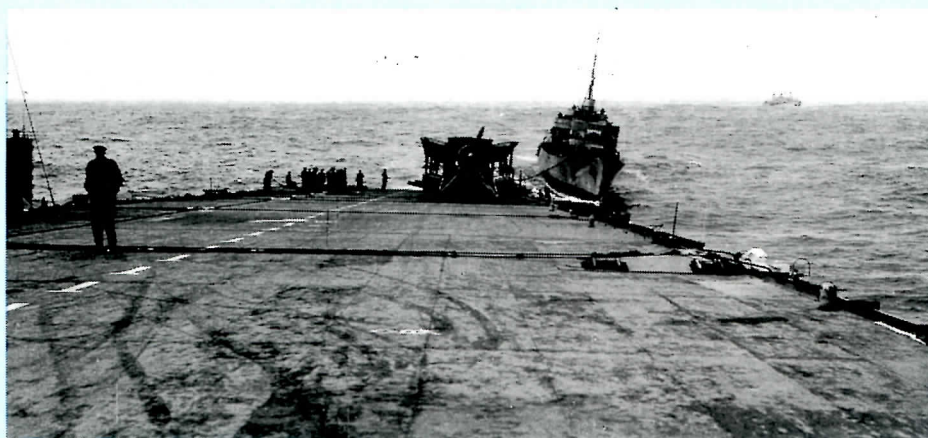
Radar

Een ander 'geheim' dat in dat laatste oorlogsjaar aan boord van de 'Gadila' werd meegevoerd, was een radar-instrument. Het mocht alleen door Marine-personeel bediend worden en zat in een afgesloten ruimte. 'De koopvaardij kende nog geen radar en de Duitsers hadden het ook nog niet, dus het gold als een soort geheim wapen. In Halifax werd bij een Marinecontrole een aanmerking gemaakt omdat de installatie niet goed afgesloten was. Er moest continue wacht bij worden gehouden door een gewapende matroos. Of deze order ooit werd opgevolgd, weet ik eigenlijk niet.'

Echt veel 'leuke' herinneringen of komische anekdotes heeft Kuyper niet. 'Je voelde je bij de ernstige situatie betrokken. Als de vliegtuigen van patrouille terugkwamen gingen we allemaal het dek op om te kijken. Bij een te harde landing gebeurde het regelmatig dat de vliegtuigen door hun wielen zakten. Eén keer miste een toestel door mist de baan en stortte in zee. De bemanning kon gelukkig door een 'rescue'-schip achter het konvooi aan boord gehaald worden.

Bron: Profiel

Een torpedobootjager ontvangt brandstof



KOOPVAARDIJDIENTEN 1993

In de maand november wordt elk jaar in drie steden in Nederland een kerkdienst gehouden, waarin de koopvaardij in het algemeen en de zeevarenden in het bijzonder in de belangstelling staan.

Direct na de Tweede Wereldoorlog is met deze diensten begonnen ter herdenking van de zeevarenden, die in deze oorlog zijn omgekomen. In deze diensten worden ook de zeevarenden herdacht, die in het afgelopen jaar zijn overleden.

Naast dit aspect van herdenking, staan de diensten in het teken van ontmoeting van de koopvaardijgemeenschap en van voorbede voor allen die bij de koopvaardij betrokken zijn. Naast de zeevarenden is iedereen welkom, die zich op de één of andere manier bij de Nederlandse koopvaardij betrokken voelt of deze een warm hart toedraagt.

Deze oecumenische diensten worden gehouden:

In **Groningen** op zondag **7 november 1993** om 4 uur 's middags in de Doopgezinde Kerk (Oude Boteringestraat) te Groningen. Voorgangers: ds. J. Bakker, pastor A.H.M. van de Sande, ds. H. Wubs.

In **Rotterdam** op zondag **14 november 1993** om 4 uur 's middags in de Grote of Sint Laurenskerk te Rotterdam. Voorgangers: ds. J. Bakker, pastor W. van den Heuvel, ds. A.H. Leatomu.

In **Amsterdam** op zondag **21 november 1993** om half 3 in de Engelse Kerk op het beginhof. Voorgangers: ds. J. Bakker en pastor K. van der Zalm.

In alle diensten wordt er medewerking verleend door een koor, is er een kindercrèche en wordt er na de dienst koffie aangeboden. Tijdens de koffie is er gelegenheid afscheid te nemen van ds. Bakker die per 1 december met de VUT gaat.

nieuwe gezichten bij stbv

In de vorige Schip & Ka heeft U onder het kopje 'Nieuwe gezichten' kunnen lezen dat Eamon Ross bij STBV in dienst is getreden. Eamon heeft zijn stage volbracht op het ms 'Etrema'. Tijdens het vierde studiejaar heeft hij een afstudeeropdracht geschreven over omgekeerde osmose. Het doet ons plezier dat Eamon met deze afstudeeropdracht de prijs van de hogeschool Zeeland, sector Maritiem Instituut 'De Ruyter' heeft gewonnen. Deze prijs is 3 september jongstleden tijdens de opening van het academisch jaar door de partner van Eamon in ontvangst genomen.

Marijn Doorgeest
24 jaar
ex-Amsterdam



'Omdat ik 's zomers veel op zee zeil, heeft het varen altijd al mijn interesse gehad. Ook tijdens mijn HAVO-periode in Utrecht. Ik had geen geduld meer om deze af te maken en ben naar de zeevaartschool in Amsterdam gegaan en heb daar mijn diploma SIV-Kleine Handelsvaart (KHV) gehaald. Omdat in de KHV de Marof ook al in opkomst was, heb ik mijn WIV in IJmuiden erbij gehaald. Om mijn mogelijkheden nog meer te vergroten deed ik gelijk met mijn WIV-examen extra wis- en natuurkunde. Daarna ben ik in augustus 1989 begonnen aan de opleiding maritiem officier op de zeevaartschool in Amsterdam, die ik dit jaar heb afgerond. Tijdens mijn stage heb ik gevaren op de 'Solaris' en de 'Erodona'. Verdere hobby's van mij zijn, roeien, schaatsen, skieën, wandeltochten maken en vooral reizen en dat hoop ik tijdens mijn verlof nog veel te doen.'

M. Doorgeest
MO4
ms 'Etrema'

Marcel Ligtenberg
21 jaar
ex-Delfzijl



'Ik zal mijzelf even voorstellen. Mijn naam is Marcel Ligtenberg en 21 jaar geleden geboren in het Twentse Nijverdal waar ik nog steeds woonachtig ben. Als hobby deed ik altijd aan sport. Voetbal en gymnastiek waren mijn favoriete bezigheden, maar daar is helaas weinig tijd meer voor over. Op 15 jarige leeftijd ben ik in de binnenvaart als vakantiewerker begonnen, en ben mij zodoende voor een varend beroep gaan interesseren. Omdat het varen mij goed beviel heb ik na de MAVO de opleiding maritiem officier aan de zeevaartschool te Delfzijl gevolgd. Ter beëindiging van de zeevaartschool heb ik mijn stage met veel plezier aan boord van het ms 'Entalina' volbracht. In de toekomst hoop ik dit werk net zoals mijn stage met veel plezier te doen.'

M. Ligtenberg
MO4
ms 'Stellata'

Rob de Bot
23 jaar
ex-Vlissingen



'Ik ben Rob de Bot. Geboren te Enschede, getogen in Groenlo en sinds kort woonachtig in Lossert samen met mijn vriendin. Het varen zat al jaren in mijn bloed. Ik ging als jongen van tien jaar al mee op de binnenvaart. De keus is later toch gevallen op de zeevaart en ik ben na de LTS dan ook naar de M.s.v.s. en later naar het Maritiem Instituut 'De Ruyter' in Vlissingen gegaan. Mijn stage heb ik niet bij Shell Tankers volbracht en Shell is voor mij dus nieuw. Naast studie/werk ben ik enkele jaren verkennerleider geweest maar dat moet ik nu laten varen. Verder mag ik graag fietsen, modelbouwen en klussen rond en in huis. Ik denk dat U zo een aardig beeld van mij heeft gekregen en hoop dat U en ik als collega's een goede tijd tegemoet gaan.'

R. de Bot
MO4
ms 'Erinna'

Debby de Rijk
21 jaar
ex-Terschelling



'Na mijn geboorte in de stad Utrecht heb ik daar ook de HAVO doorlopen. Toen de keuze van het vakkenpakket voor de deur stond, was het voor mij al zeker dat ik een technische richting zou kiezen. Dit is de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' te Terschelling geworden. Dat ligt nogal voor de hand niet? Na mijn stage bij de rederij Van Ommeren heb ik de specialisatie werktuigkunde gehaald. Als ik niet bezig ben met mijn eten koken houd ik mij vooral bezig met het lezen van boeken en af en toe een stuk fietsen. Nu ga ik dus voor Shell werken en ik denk wel dat ik het hier prima naar mijn zin zal hebben. Ik hoop op een plezierige samenwerking.'

D. de Rijk
MO4
ms 'Erodona'

Wilko Visser
24 jaar
ex-Rotterdam



'Eindelijk! Nu kies ik nog maar voor één ding; het ruime sop. De zee, schepen, varen, het boeide me al toen ik nog maar een klein zeemannetje was. Die interesse is me wellicht door mijn vader meegegeven, doch het leek me verstandig eerst een zo breed mogelijke studiebasis te leggen. Na stage aan boord van de 'Niso' ben ik dan ook in beide disciplines afgestudeerd. Ik eindigde mijn studietijd met een kopcursus Maritieme Bedrijfsvoering. Tussendoor was er gelukkig altijd wel tijd om wat te klussen of was het weer gunstig om te windsurfen, maar nu Nu ga ik beginnen aan mijn grootste hobby. Eindelijk!'

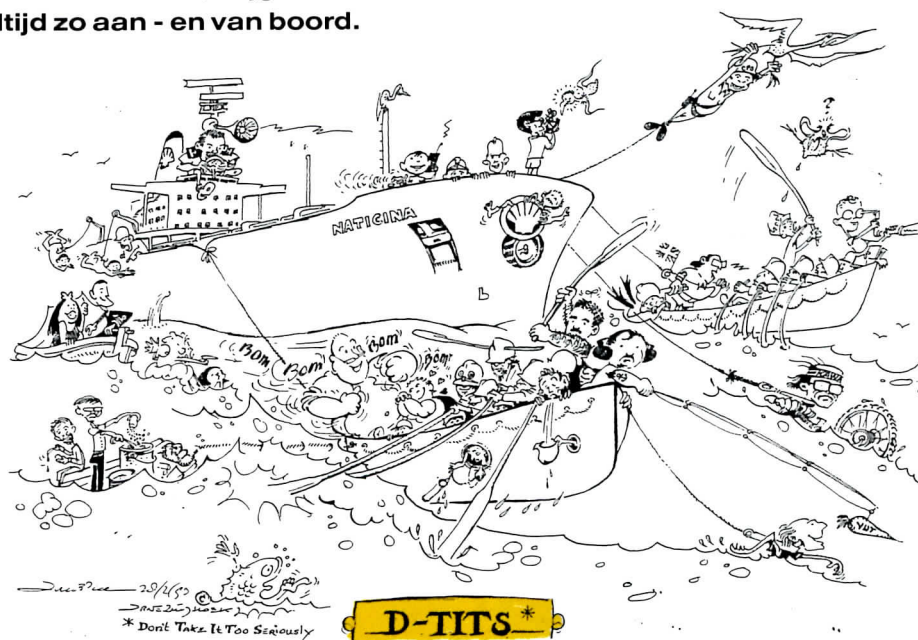
R.W. Visser
MO4
ms 'Cardissa'

geen drie seconden verveeld

De 'Naticina' lag in ballast. Een gigantische drijvende olie-opslagplaats. Je zag alleen haar steile, hoge rode wand. Er viel moeilijk een varend schip in te ontdekken en nog moeilijker was het je voor te stellen dat een handjevol mensen dit zware geval kon regeren. 'Ga aan boord en zie dat het kan', had de directie van Shell Tankers mij uitnodigend gezegd, een invitatie die ik met beide handen aangreep. En zo stond ik dus die 22e januari 1993 te Long Beach (Californië) op de barkas die naast de 'Naticina' op en neer deinde. Iedereen maakte een goed doordachte sprong naar de valreep. Tankerlui, en zo ook hun dames, krijgen daar handigheid in: zij moeten vrijwel altijd zo aan - en van boord.

Daar sta je dan op een vreemd dek: 213,7 meter voor het frontschot van de opbouw en 51,4 meter erachter. Ik had heel wat dekken gezien. Dekken met laadmasten en -bomen en -spieren; dekken met volgetuigde masten of vol containers; dekken met stalen luiken of persennings over houten luiken; dekken ook met zwembaden en zonneterassen. Maar een groen dek vol geheimzinnige sissende leidingen, buizen, afsluiters en waterkanonnen, dat nooit. Dit werd een ervaring die slechts weinig mensen buiten de tankerfamilies mogen meemaken, een ervaring die een buitenstaander als ik een mensenleven zal koesteren.

De bemanning liet weinig na mij in hun midden op te nemen en me in het een en ander in te wijden, voor zover mijn bevattingvermogen dit toeliet natuurlijk. Uiteraard, er was aanvankelijk wat argwaan. Wat deed zo'n kunstenaar hier? Kon die niet even het schot bij het zwembad volschilderen met palmbomen en mooie dames, of elke opvarende vlot verblijden met een schilderij waarbij het



werk van ene Rembrandt in het niet verzinkt? Nee dus, daarvoor gaat de tijd te snel. De kern van de invitatie was mij in staat te stellen de zilte sfeer op te snuiven, schetsen te maken en, vooral, aantekeningen te kunnen maken voor het boek 'Leven aan boord' van onze koopvaardij schepen uit de naoorlogse periode. De tankervaart dreigde in dit werk buiten de boot te vallen. Die dreiging is middels deze reis opgeheven. Misschien komt er nu wel te veel Shell in het boek.

'Als de heer Arne Zuidhoek zijn goede humeur meeneemt, dan zorgen wij wel voor de sterke verhalen', had kapitein Arie Both getelefd. Inderdaad, en zelden werd een gast zo hartelijk ontvangen als ik op de ms 'Naticina'. Aan sterke verhalen heeft het niet ontbroken. Hilarische momenten overstemden met gemak de voortdurende alarmsignalen. De meest zorgwekkende situatie aan boord zou zijn dat de gezagvoerder in thee of koffie kon stikken omdat de baas juist dat moment voor een

van zijn fantasieën uitkoos. Als de 'Naticina' ooit barsten zou die reis, dan van het lachen. Ongelukkig genoeg voor Shell was deze reis hoofdwerktuigkundige Gerrit de Goede's laatste. Een gouden machinist, ondanks de sores altijd in een stralend humeur. Soms moesten er klussen geklaard worden, te somber om hier weer te geven, maar een ploeg onder deze baas ging aan het werk als de Zeven Dwerfen van Sneeuwwitje: zingend en fluitend. Overdrijf ik?, zou kunnen, maar ik dacht het niet.

Zeelui zijn echter niet aan boord om de hele dag te lachen. Iedereen weet dat koopvaardijpersoneel tot de meest consciëntieuze werknemers van Nederland behoren, het plichtsbesef is er het grootst. Ik bedoel: WIJ weten het. Het Nederlandse volk weet het niet, dat heeft nog nooit van een koopvaardij schip gehoord. Er is veel werk op een oudje als de 'Naticina', van 1967. Ze heeft nog kenmerken van de 60'er jaren: een stuurwiel, en houten potdeksels op de brug. Eigenlijk is ze een afgeragde oude dame. Een scheurtje in de make-up hier en daar, een hap uit de propellor; ze trilt met



Arne Zuidhoek

haar handen; ze verwaarloost haar gebit en haar hoge hoed walmt wel eens wit van woede over haar drukke en ondankebare leven. Maar ze doet nog altijd haar best, hoewel een miljoen vergende dokbeurt niet kan verhelen dat ze slecht ter been is.

Al spoedig werd me Shell-werkkleding aangemeten: de gele overall, helm, oorbeschermers en werkschoenen. Maar net zo min als Prins Bernhard ondanks zijn admiraalspak een admiraal is, ben ik een echte tankerman. Wel stroopte ik het schip af, van Suez-licht tot schroefas, van radarmast tot tankbodem. Deskundige verslaggeving hierover leg ik liever in meer capabele handen, van zeevaartschooldocenten bijvoorbeeld die regelmatig een reis met een Shell-schip krijgen voorgeschoteld.

Evenmin waag ik me aan vergelijkingen met 'vroeger' toen een stuurman niet Henk maar stuurman heette en zelden een ketelpak droeg, laat staan een ketelpak dat even smerig werd als van een matroos of olieman die nu als G1 of G2 wordt aangeduid. Ook ga ik niet zeuren over het instituut Marof. Wel begon het vrij spoedig bij me te dagen dat ik tussen mensen verkeerde die overal verstand van hadden en alles moesten kunnen aanpakken, die als op een fabriek voortdurend met allerhande apparaatjes en (kolossen van) apparaten in de weer zijn. En dat in de toevallige omstandigheid die fabriek annex opslagruimte ergens naar toe moest, en nog wel over de oceaan. De enigen die werkelijk voeren waren, leek me, twee

stuurlieden en, vooral, de kapitein. Alleen op zeilschepen zag ik kapiteins die zo het gezag voerden als deze gezagvoerder. Die in sommige situaties - zoals bij het ankeren als de hoofdmotor het begebe had - zelf het wiel nam omdat hij dan, zei hij, beter aanvoelde wat het schip wilde en/of kon doen. Voor kapitein Arie Both geldt dat hij kapitein is, en geen overgehaalde 'ship's manager'.

Al met al ging de reis voor mij opeens langer duren dan oorspronkelijk gepland. Van Long Beach via Esmeraldas naar Yosu, Korea, dat was de bedoeling. Daarna verder mee naar Singapore (om vandaar uit makkelijker naar Indonesië te kunnen reizen), dat mocht van 'kantoor'. De scheepsleiding vond echter, en ik eigenlijk ook, dat een reis met een tanker aan de PG niet compleet was. PG! De Perzische Golf, met associaties van zinderende hitte en luchtspiegelingen, oliesjeiks, laag overvliegende raketten en woestijnen van zand en supermegatankschepen. En zie, ook dit verzoek werd door 'Rotterdam' ingewilligd. Dit maakte de reis tot een geheel andere beleving, de informatie over de oliewereld en haar schepen sijpelde nu als vanzelf binnen. Aanwezigheid aan boord werd iets vanzelfsprekends, de gebeurtenissen raakten me persoonlijk. Zo zag ik het trotse trio Gerrit de Baas/Gerrit de Meester/Gerrit de Slaaf ruw uiteengescheurd worden; de aflossing van een complete Indonesische bemanning; de kanaalkoorts van de verlofgangers makke van een werkend schip; de spanning van een mogelijke volgende bestemming; en vooral, de monotonie van de lange oversteken. Mij

maakte het niet uit, al dat water. Een mens zit al lang genoeg op het land. Normaal gesproken krom ik me de hele dag over de schrijf- en/of tekenafel, dus genoot ik van het buiten zijn. Aan dek, op de brug en brugvleugels en op de bak. Een deel van mijn belangstelling ging uit naar het gebeuren rondom het schip, met name (de kleuren van) de zee, de wolken, (de veranderingen van) het weer, de combinaties ervan en dat in verband met schepen. Dit alles naast de enorme tegenstelling van het binnenste van het schip. De machinekamer, de pompkamer, de tanks, alles stond voor me open mits ik 'overal met m'n tengels vanaf bleef'.

Merkwaardig genoeg viel een hoogtepunt van de reis op de laatste dag, op de rede van Fujairah, 23 april 1993. Vroeg in de ochtend ging 'Naticina's' anker op, op weg naar haar Koreaanse collega 'Honam Jade' die 'in de zon' lag te wachten een STS, een ship-to-ship-mooring (alles is tegenwoordig in het Engels) teneinde een smak Egyptische olie over te nemen. Voor Shell-mensen misschien maandelijks kost, en vaak in ongunstiger omstandigheden dan op deze vrijwel



rimpelloze Arabische Zee. Voor een liefhebber als ik echter een spectaculair theater van een uur of drie. Drie maanden had ik toen aan boord doorgebracht en in die tijd zijn er slechts drie havens aangedaan. Ik overdrijf niet als ik besluit met de opmerking dat ik me nog voor geen drie seconden heb verveeld. Het was een geweldige ervaring, mede dankzij de instelling van de opvarenden. Vanaf deze plaats daarom de 'Naticina'-bemanning een driewerf hartelijk dank en behouden vaart gewenst. Evenzeer geldt dit de anderen bij Shell Tankers BV, van hoog tot minder hoog, die deze reis voor mij mogelijk maakten en regelden!

Terwijl het bootje van de 'Naticina' naar Fujairah jakkerde, werd het schip kleiner en kleiner, tenslotte een speldekknop op het wijde water. Ik me nauwelijks voorstellen dat ik haar nooit meer zou zien.

Arne Zuidhoek



OVERSLAG

Aanwezig bij de vergaderingen op 26 en 27 augustus waren:

Groep A:
Jos Govers
Henne Hennis
Floor Kuyt
Nico van der Palen
Chris Sliker

Groep C:
Jan van Overbeek

Hieruit blijkt dat het quorum niet aanwezig was, zodat de vergaderingen als werkvergaderingen werden aangemerkt. Er is overleg gevoerd met Joop Elias (DF) en Rob Wijmer (DFP/2). De notuliste was verhinderd, zodat de notulering door de OR-leden zelf werd verzorgd.

Op de agenda stonden naast de vaste onderwerpen: adviesaanvraag voorgenomen verkoop 'Niso', STBV-resultaat tweede kwartaal 1993, evaluatie van zowel het alcohol- en drugsbeleid als het training- en opleiding beleid en de verkiezing van de ondernemingsraad.

'Cardissa': Aanpassingen zijn goed verlopen, zo ook de trials bij het 'F3'-platform. Hierbij is er bijna twee 2 dagen 'op DP gelegen' (Dynamic Positioning). Er volgt rond 15 september nog een tweede trial waarbij met name de telemetrie (afstandbediening tussen platform, laadtoeren en 'Cardissa') getest moet worden.

Asgeneratoren 'S'-schepen: Dankzij de inzet van Sander Zijlmans draaien deze nu alle vijf (op de 'Spectrum' als laatste). Hierdoor zullen de Stork Werkspoor diesels minder worden belast.

'Sunetta': Door een zogenaamde kleine commissie is een rapport samengesteld over het gebeuren bij Mombassa. Dit is gepresenteerd aan de Marine Coördinator en aan de voorzitter van het CMD. Zij waren vol lof over het rapport (uiteraard niet over het gebeurde). Een samenvatting van dit rapport zal naar de vloot gaan en ook zullen alle gezagvoerders door middel van een brief op de hoogte worden gesteld.

Blue Tickets: Hierover wordt onderhandeld met de FWZ. Er waren al goede vorderingen, totdat als eis werd gesteld dat de gages van de Indonesische opvarenden aan ITF normen moesten voldoen. Dit betekent een loonstijging van 1,5 miljoen US Dollar per jaar, hetgeen niet acceptabel is voor STBV. Hierdoor hebben we sinds 31 maart geen vrijwaring tegen

mogelijke boycot-acties door de vakbonden.

'Halia': Deze is op 25 augustus aan STBV overgedragen en is onderweg van Incheon (Korea) naar Singapore om te laden voor Hong Kong. Zo spoedig mogelijk wordt ze omgevlagd naar Nederlandse vlag. Bij DGSM is een aanvraag ingediend voor inschrijving in het Bare Boat Register en er zal ook een aanvraag voor subsidie worden ingediend. Een persbericht hierover is in voorbereiding.

Maritiem Keerpunt: Een rapport met deze naam is door de KVNR bij Minister May-Weggen ingediend. Hierin wordt gevraagd om meer steun voor de Nederlandse koopvaardij (500 miljoen in plaats van de toegezegde 150 miljoen). Steun is onontbeerlijk voor overleving van deze bedrijfstak. Door lobbyen bij onder andere de regering, het parlement en DGSM hoopt men deze steun te krijgen. In dit kader is ook een nota aan DGSM overhandigd betreffende de scholing en opleiding aan de maritieme instituten. De eisen in Nederland zijn hoger dan die vermeld in het STCW-verdrag. Zij zouden moeten worden aangepast.

Indonesië: Tijdens zijn recente bezoek aan Indonesië is door de heer Elias onder andere gekeken naar de opleiding voor onze Indonesische medewerkers. De bestaande fitterscursus is afgezegd (de

school voldeed niet aan de veiligheidseisen). In Borombong zal een 6-weekse cursus voor iedereen worden gegeven, met een aangepast pakket voor het catering-personeel. Door STBV zal een cursus Engels worden ontwikkeld die in deze 6-weekse cursus zal worden geïntegreerd.

Medische Dienst: Deze zal naar ons eigen kantoor komen. Dokter Louwe zal de beschikking krijgen over drie kamers op de begane grond tegenover de balie. Naar verwachting wordt eind september met de overhuizing begonnen.

Hoge overwerkpercentage 'S'-schepen: Hierover had de OR vragen gesteld. Bij vergelijking bleek dat de budgetbedragen voor dit jaar hoger zijn dan vorig jaar, terwijl procentueel deze schepen nu op ongeveer 50 procent van het budget zitten (dus binnen dat budget), terwijl dat vorig jaar beduidend hoger was. Dus is het eigenlijk een geval van 'verkeerd' budgetteren. Dat is ook te verklaren: deze schepen zijn van de vaste Golf-Japan trade overgegaan op de crude-oil trade, wat niet voorzien was. De laatste is wel een drukkere vaart.

Adviesaanvraag voorgenomen verkoop 'Niso'

Verminderde inzetbaarheid, de hoge leeftijd en de slechte financiële resultaten van de 'N'-klasse schepen waren voor de bestuurder de aanleiding voor de voorgenomen verkoop van de 'Niso'. Verkoop zal geschieden voor floating-storage aan Shell Gibraltar (waarover nog wordt onderhandeld) of voor verschroming. De opbrengst is in beide gevallen dezelfde.

Mede omdat is toegezegd dat de verkoop geen negatieve gevolgen heeft voor bestaande werkgelegenheid kan de ondernemingsraad de bestuurder adviseren de voorgenomen verkoop ten uitvoer te brengen. Dit advies moet nog wel formeel bekrachtigd worden tijdens een OR-vergadering, waarbij het quorum aanwezig is. Inmiddels is de verkoop van de 'Niso' enige tijd uitgesteld.

De inzetbaarheid van de 'Naticina' werd vrij plotseling minder (wegens strengere toepassing van IMO voorschriften in Ras Tanura), zodat deze eerst zal worden verkocht voor de sloop. Hiervoor is overigens geen adviesaanvraag nodig, omdat de 'Naticina' geen eigendom is van STBV.

Resultaat STBV tweede kwartaal 1993
In vergelijking met het budget heeft STBV het uitstekend gedaan. Twee miljoen meer inkomsten, terwijl de uitgaven binnen het budget bleven. Zeker dat laatste is een goed resultaat. Dat er toch een operationeel en netto verlies is komt door de slechte prijzen op de vrachtenmarkt. Dat hebben we uiteraard niet in de hand.

De drie dokkingen in de afgelopen periode ('Cardissa', 'Solaris' en 'Sunetta') bleven binnen of gelijk aan het budget. Alleen de 'Solaris' overschreed de periode met een dag. Dat was voornamelijk te danken aan

OR-allerlei

- Inmiddels is de uitslag van de verkiezing in de groep A bekend:

	Naam	Rang	Aantal stemmen
1.	N.J.C.M. van der Palen	MO 1	144
2.	D.J. Mittelmeijer	1e Stm	142
3.	A.J. Verheul	Gezagv	131
4.	J.W. Nieuwerf	Gezagv	130
5.	B.E. Broekhuijsen	Hwtk	124
6.	J.H. van Zanden	MO 1	121
7.	H. Hennis	1e Stm	119
8.	C.B. Slieker	Gezagv	109
9.	W.D. Pols	MO 3	105
*			
10.	F.A.J. Boot	2e Wtk	104
11.	W. Holwerda	1e Stm	84
12.	B.K. Frans	2e Wtk	73

* De nummers 1 tot en met 9 zijn gekozen.

- In kiesgroep 'B' hoefde geen verkiezing te worden gehouden, daar er net zo veel kandidaten waren als plaatsen te bezetten in de ondernemingsraad. Zij worden geacht te zijn gekozen: Hovo J.H.A.J. Orië en Scheepstechnicus J.J. van Triët.
- In de kiesgroep 'C' is om dezelfde reden voorlopig J. van Overbeek gekozen. Zodra duidelijkheid is over de bezetting van de nieuwe STBV-walorganisatie zal een aanvullende verkiezing worden gehouden. Er mogen door de groep 'C' twee plaatsen worden bezet in de ondernemingsraad.
- De OR was vertegenwoordigd bij het afscheid van Tino de Vries. In de afgelopen vier jaar is met hem op een constructieve, maar ook prettige, manier samengewerkt en overlegd. Wij wensen hem veel succes in zijn nieuwe functie van Director Human Resources van Shell International Shipping.
- Het Jaarverslag 1992 van de OR is goedgekeurd en uitgekomen. Exemplaren zijn naar de schepen verstuurd en binnen de kantoororganisatie verspreid. Om dit ook te doen naar alle huisadressen van de zeevarenden is ondoenlijk. Belangstellenden kunnen een exemplaar aanvragen bij het secretariaat, tel. 010-4071842.
- Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.

de extra reparatie van de ladingpompen. De scheuren in de fundatie van de hoofdmotor zijn inherent aan het type motor volgens B&W. De kosten voor reparatie zijn voor STBV daar de garantieperiode voorbij is.

De dokking en modificatie van de 'Cardissa' is goed verlopen en bleef binnen budget; totale kosten circa 30 miljoen.

STBV organisatie/herstructurering

Overplaatsing naar Londen: Het organogram van de nieuwe SIS organisatie is geaccordeerd. Op 23 september a.s. is er een stuurgroepvergadering in Londen, waar de namen voor dit organogram ingevuld gaan worden. In de week na 26 september zullen de STBV-medewerkers, die genomineerd zijn voor een functie in Londen, benaderd worden over de voorwaarden waarop zij daar zullen gaan werken. Gedurende de eerste drie jaar zullen volledige EBAS-voorwaarden van toepassing zijn zoals die destijds zijn gepresenteerd door W. van Erp van Human Resources. De medewerkers, die een functie in

Londen is aangeboden, wachten nu nog met een beslissing tot de precieze voorwaarden aan hen worden meegedeeld. Tot op heden heeft nog niemand het aanbod geweigerd.

Overplaatsing naar elders (binnen of buiten Shell): Medio september worden de eerste reacties verwacht op de aanbieding van STBV-personeel binnen de Groep. In de week na 26 september zijn er gesprekken met de betrokkenen. Hierna zullen er nog gesprekken plaatsvinden met B. Knoester (DFP/5) en met de personeelsafdelingen van Shell-maatschappijen. Eind oktober hoopt men meer duidelijkheid te hebben over de mogelijkheden voor deze STBV-medewerkers. Indien nodig wordt per 1 november begonnen met de outplacement procedure. Men is al bezig met een inventarisatie van outplacement-bureaus. In de week na 26 september zal ook het organogram van de nieuwe STBV-organisatie, met namen en functies, bekend worden gemaakt.

HSEQ

De veiligheidsperformance van STBV over het eerste halfjaar was uitstekend.

Helaas werden er in het derde kwartaal twee LTI's gemeld (beide gebroken armen: bij meeroperatie en bij handmatig starten van een sloepsmotor) en 1 MTC (uitglijden in de machinekamer). Als enige groepsvloot zitten we nog binnen de targets en zijn we dus de beste, maar de targets zijn wel bereikt. Willen we binnen de targets blijven, dan mag er dus geen ongeval meer gebeuren. Daar dienen we met zijn allen aan te werken.

Kwaliteit: Er is een audit gedaan bij de afdeling van Shell Jakarta, die voor STBV werkt, zodat het als onderdeel op ons Certificaat kan worden bijgeschreven (na een audit door Lloyd's). Desgevraagd legde de bestuurder in het kort uit wat het Vessel Response Plan inhield: hoe te reageren bij een oil-spill. Dit VRP is aan boord van de schepen geïntroduceerd op last van de USCG.

Evaluatie Alcohol en Drugs beleid: Er zijn geen klachten over het beleid als zodanig ontvangen. De ondernemingsraad denkt dan ook dat het beleid voldoet. De resultaten zijn positief, er is geen bovenmatig alcoholgebruik. Te zijner tijd zal nog een evaluatie plaatsvinden van de aan boord geplaatste alcoholtester.

Joop Elias merkt op, dat er in de pers berichten zijn over bedrijven die random-testing op alcohol willen gaan invoeren. Hij benadrukte nogmaals dat bij STBV alleen testen op vrijwillige basis zal geschieden.

Evaluatie Training- en Opleiding beleid

Mede naar aanleiding van de vorig jaar gehouden enquête over dit onderwerp, is de bekendheid met de mogelijkheden die STBV zijn medewerkers biedt groter geworden. Het beleid in deze is goed te noemen, zeker in vergelijking met andere rederijen.

Er zal, naar aanleiding van een vraag van de OR, bekeken worden hoe het met het verloop/rendement staat van de zogenaamde Dirksen-cursussen.

De bestuurder gaf een samenvattende uitleg over de opzet en certificering van de stoom-cursussen die binnenkort van start gaan. Er bestond gevaar dat twee examens moesten worden afgelegd. Er is voorgesteld om het stoomgedeelte uit de opleidingen voor het 'B'- en 'C'-diploma te halen en dat als cursus te geven, zodat de hoogste bevoegdheid voor stoom behaald kan worden. Dit is geaccordeerd door DGSM. De scholen stellen aan de hand van de eisen een cursus samen (met bijbehorend examen). Hierop heeft STBV geen invloed. Het diploma/certificaat dat hierbij hoort moet nog worden ontworpen (door DGSM). Voor het verkrijgen van de Liberiaanse diploma's worden geen problemen voorzien.

Verkiezing OR

Dit loopt volgens plan. De bescheiden van alle schepen zijn ontvangen. Op 6 september komt de verkiezingscommissie bij elkaar voor het tellen van de stemmen. In november gaat de nieuw gekozen ondernemingsraad op retraite.

BLUE CERTIFICATES

Een aantal gezagvoerders heeft vragen gesteld naar aanleiding van het feit dat onze Liberiaanse vlag schepen op dit moment varen zonder 'Blue Certificates'. Indien een schip een dergelijk certificaat niet aan boord heeft, kan het in bepaalde gebieden worden geboycot. Waarom hebben we deze documenten dan nog steeds niet, luidt de vraag. Hoogste tijd voor enige tekst en uitleg.

Blue Tickets worden uitgegeven door de International Transportworkers Federation (ITF), een conglomaraat van vakbondsorganisaties dat gevestigd is in Londen. Een groot aantal nationale vakbonden voor zeevarenden is lid van deze organisatie. Bijvoorbeeld de Nederlandse Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ). De vakbonden eisen dat alle schepen die onder een zogenaamde goedkope vlag varen, bijvoorbeeld de Liberiaanse vlag, een Blue Ticket aan boord hebben. Blijkt bij een inspectie door een ITF inspecteur dat dit niet het geval is, dan wordt het schip aan de ketting gelegd. Een aantal jaren geleden overkwam dit de 'Sidelia'.

Shell Tankers BV kan een Blue Ticket niet direct aanvragen bij de ITF in Londen, maar alleen indirect bij de FWZ in Rotterdam. Dat hebben we ook gedaan. De FWZ stelt echter hoge eisen aan Shell Tankers voordat men bereid is Blue Tickets voor de maatschappij aan te vragen bij de ITF in Londen. Over deze eisen zijn wij op dit moment in onderhandeling met de FWZ. Ter verduidelijking van deze problematiek is het goed een aantal van de gestelde eisen in het kort te behandelen.

De eisen die de FWZ, in overeenstemming met het beleid van de ITF, stelt hebben een strategisch, financieel en arbeidsvoorwaardelijk karakter.

Strategie: eerste onderhandelingsrecht FWZ

De FWZ eist het eerste onderhandelingsrecht op met betrekking tot CAO-onderhandelingen. Logisch, zolang het de belangen van Nederlandse zeevarenden betreft. De maatschappij heeft hier geen enkel probleem mee. Onlogisch is het dat de FWZ ook eist dat zij het eerste recht heeft om over de belangen van de Indonesische zeevarenden te onderhandelen. De CAO die wij hanteren voor Indonesische opvarenden sluiten wij immers af met de Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), gevestigd in Jakarta. Sedert 1 april jl. hebben wij een nieuwe CAO met de KPI. Tussen de KPI en STBV bestaat hierover overeenstemming. De FWZ stelt echter dat deze CAO niet voldoet aan de eisen van de ITF en erkent deze CAO daarom niet. In het verleden is de FWZ erin geslaagd af te dwingen dat STBV dit eerste onderhandelingsrecht erkent. In principe vinden wij echter dat de KPI beter voor de belangen van onze Indonesische opvarenden kan opkomen dan de FWZ. Net zo goed als de belangen van Nederlandse zeevarenden beter door de FWZ behartigd kunnen worden, dan door de ITF in Engeland.

Financiën: afdrachten aan FWZ en ITF
De FWZ eist dat wij voor elke Indonesische werknemer jaarlijks 230,- US Dollar storten in het zogenaamde ITF Welfare Fund. Daarnaast dient de maatschappij voor elke

Indonesische opvarende f 282,- aan de FWZ te betalen. Het gaat dan om een vergoeding van contributiederving, omdat Indonesiërs geen lid zijn van de FWZ. In het verleden hebben wij deze bedragen

Vlootplan

vernieuwing en afstoot

De vloot van Shell Tankers BV ondergaat de komende tijd belangrijke wijzigingen. Belangrijkste kenmerk van deze wijzigingen is dat de maatschappij een aantal oudere schepen afstoot en state-of-the-art tonnage verwerft. Een ander punt van belang is dat de nieuwe schepen onder Nederlandse vlag zullen varen.

Op 16 september werd de 'Siratus' te Fujairah overgedragen aan Shell Tankers UK Ltd. Een dag later werd te Chittagong de 'Naticina' overgedragen aan Eckhardt Marine GmbH. De verwachting is dat het schip begin oktober zal worden gebeached, om vervolgens te worden gesloopt. Voor gezagvoerder Leen Groendijk een opmerkelijke afsluiting van zijn maritieme loopbaan. De toekomst van de 'Niso' is nog onzeker.

Het in de vaart brengen van de Halla-schepen verloopt volgens plan. Op 20 juli jl. werd te Inchon (Korea) de 'Halia' gedoopt door mevrouw G. Herkströter. Op 25 augustus is het schip overgenomen van de werf. De maiden trip van het schip verloopt goed. Op 23 september werd de 'Hastula' te Inchon gedoopt door mevrouw B. Slater, echtgenote van de heer P. Slater, de eigenaar van het schip.

De Halla's zullen onder Nederlandse vlag gaan varen en worden ingeschreven in het recent geopende 'Bareboat-register', hetgeen een forse versterking van de Nederlandse vlag betekent.



ook altijd betaald. Op jaarbasis gaat het om een bedrag van bijna f 200.000,-. De betaling gaat echter niet van harte. Het Welfare Fund heeft tot dusverre geen Welfare activiteiten in Indonesië ontplooid. Een zeemanshuis in Jakarta zou een stap in de goede richting zijn. Het is maar zeer de vraag of van al het geld dat wij inmiddels afgedragen hebben er iets ten goede van onze eigen Indonesiërs is gekomen. Wij betalen voor ons Indonesisch personeel het lidmaatschap van de KPI in Jakarta. Het feit dat wij daarnaast voor iedere Indonesiër f 282,- aan de FWZ moeten betalen is op zijn minst onlogisch. De betalingen zijn echter een voorwaarde om Blue Tickets te verkrijgen.

Arbeidsvoorwaarden: meten met twee maten
De FWZ stelt aan de arbeidsvoorwaarden voor Indonesiërs aan boord van

Liberiaanse vlag schepen andere en beduidend hogere eisen dan aan de arbeidsvoorwaarden die gelden aan boord van Nederlandse vlagschepen. Het verschil in basisgageloope belooft voor vele rangen circa 150,- US Dollar per maand.

De maatschappij is in principe van mening dat iedereen die hetzelfde werk verricht dezelfde beloning moet krijgen. Indien onze maatschappij alle salariseisen met betrekking tot Indonesisch personeel inwilligt, verhoogt dit de kosten van onze Indonesische payroll met circa 1,5 miljoen US Dollar. Dit zou een volstrekt onverantwoorde verhoging van onze kosten zijn. Zeker nu de operationele resultaten van de maatschappij geraamd worden op een verlies van circa f 30 miljoen gulden voor 1993. Het uiteindelijke doel is natuurlijk dat de Indonesische zeevarende geleidelijk uit de markt worden geprijsd. Dit is echter niet in het belang van

onze zeevarenden, of het nu Indonesisch of Nederlands personeel betreft. Sterker nog, dit streven brengt ook de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden in gevaar.

De maatschappij heeft in het verleden in het algemeen op een zeer constructieve manier kunnen samenwerken met de FWZ. Het is op zich een goede zaak dat er een vakbond voor zeevarenden is. Het is echter ook duidelijk dat er grote verschillen van inzicht zijn tussen de FWZ en de maatschappij op het gebied van de Blue Certificates. Door de dreiging met boycotacties, die op de achtergrond altijd aanwezig is, worden de onderhandelingen echter wel op een zware manier onder druk gezet.

Stoom- en Gascursus

Op maandag 27 september jl. is de eerste groep van tien officieren begonnen aan de cursus 'kennisbewijs stoomvoortstuwing' die wordt gegeven aan de Hogeschool Amsterdam. De cursus duurt zes weken en wordt gevolgd door een week voorbereiding op de examens die plaats vinden op 22 en 23 november a.s.

Deze cursus leidt op tot een geïntegreerde examenmogelijkheid waardoor men in het bezit kan komen van het 'kennisbewijs stoomvoortstuwing'. Dit bewijs levert de hoogste bevoegdheid op. Een en ander is recentelijk tot stand gekomen op instigatie van STBV en met grote voortvarendheid door DGSM behandeld.

Naast het nieuwe kennisbewijs blijft de bestaande, voorheen facultatieve methode voor het behalen van de kennisbewijzen 'Stoomvoortstuwing B en C' voorlopig bestaan. Op termijn zal dit echter worden afgebouwd. De Rijksexamencommissie Zeevaarddiploma's maakte in augustus jl. het volgende bekend.

Quote:

Bekendmaking

Aanvulling examinering voor het 'kennisbewijs stoomvoortstuwing' (hoogste niveau) bij de Rijksexamencommissies Zeevaarddiploma's

Tot 1 januari 1989 was de examinering van

de kennis op het gebied van stoomvoortstuwinginstallaties een integraal deel van de examens voor de diploma's A, B en C als scheepswerktuigkundige. Na deze datum werd deze kennis, op grond van de thans geldende vaarbevoegdheden, niet meer als zodanig vereist voor enig diploma als scheepswerktuigkundige. De mogelijkheid bleef echter dat men nog steeds, voortaan facultatief, een examen kan afleggen ter verkrijging van het separate kennisbewijs 'Stoomvoortstuwing B' (SVI-B) eventueel gevolgd door het kennisbewijs 'Stoomvoortstuwing C' (SVI-C).

Op basis van een gebleken behoefte om deze trapsgewijze procedure kort te sluiten is thans een alternatieve examenmogelijkheid opengesteld teneinde daarmee eveneens in het bezit te geraken van het hoogste kennisbewijs inzake stoomvoortstuwinginstallaties. Deze zal voortaan worden aangeduid als het 'kennisbewijs voortstuwing', waarmee men dan tevens de hoogste vaarbevoegdheid kan verwerven.

Met ingang van de derde examenzitting in 1993 is daartoe de eerste mogelijkheid opengesteld om naast de twee separate examens, SVI-B en SVI-C, één geïntegreerd examen af te leggen (SVI). De toelatingsnorm voor dit SVI-examen is overeenkomstig de toelatingseisen voor het SVI-B-examen, namelijk het bezit van het diploma MA.

Opgemerkt dient te worden dat de mogelijkheid om examens af te leggen voor de separate kennisbewijzen SVI-B en SVI-C tot nadere bekendmaking mogelijk blijft.

Het examenprogramma en de uitgewerkte exameneisen voor hoger genoemd SVI-examen zijn te verkrijgen bij het secretariaat van de Examencommissie

Zeevaarddiploma's, telefoonnummer 070-3955672 te Rijswijk.

Het eerste geïntegreerde examen SVI zal worden afgenomen op maandag 22 november en dinsdag 23 november 1993. De inschrijving daarvoor kan op de gebruikelijke wijze geschieden terwijl de sluitingsdatum is vastgesteld op 24 september 1993.

Unquote.

Naast de cursus 'kennisbewijs stoomvoortstuwing' wordt er van 29 november tot 3 december a.s. een gascursus verzorgd door SGS Depauw en Stokoe (België). Deze cursus geeft recht op het zogenaamde gascertificaat.

Officieren die in het bezit zijn van een (oud) kennisbewijs 'stoomvoortstuwing C', dan wel het nieuwe 'kennisbewijs stoomvoortstuwing', alsmede het gascertificaat, zijn bevoegd dienst te doen aan boord van LNG/LPG schepen met een stoomvoortstuwinginstallatie. STBV zal gekwalificeerde officieren in de gelegenheid stellen ervaring op te doen aan boord van deze schepen om zodoende in de nabije toekomst zelf deze schepen te kunnen gaan bemannen.

Met het opzetten van deze cursussen en het beschikbaar maken van onze medewerkers om deze cursussen te volgen wordt eens te meer bewezen dat we bereid zijn te investeren in de toekomst van ons bedrijf en onze mensen. Het succes van onze investering ligt natuurlijk voor een groot deel in handen van onze cursisten, die door massaal te slagen een uitstekend rendement voor de maatschappij en voor zichzelf kunnen behalen. Wij wensen hen daarbij alle succes toe.

situatie aan boord 16.09.1993

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J. Verheul
 1e Stm.: R.M. van der Aa
 Hwtk.: L.W. Jorissen
 2e Wtk.: J.H.A. van Schulten
 MO3: P.A. Zwolle, H.J.A. Stoop, R.C.F. Straver, P. van den Brink, R. van Aalderen
 MO4: R.W. Visser
 StagMO: J. Gelders
 SST: W.H. Klein
 ST: K. van der Sluis
 Hovo: W.C. Kapper
 CPO: Bingen
 PO: Cece Suganda
 G1S: Paulus Wattimena, Ibrahim Cachitar, Bambang Prasetyo, Bin Satimin
 G2S: Maruji, Abdul Karim, Hery Kaharu
 ASTD: Masiran
 2NDC: D. Abdu

ms 'Entalina'

Gezagv.: W. Beekman
 1e Stm.: R. van der Voort
 Hwtk.: N.C. van der Vecht
 2e Wtk.: F.A.J. Boot
 MO4: Y.H. Scheepmaker
 StagMO: M.A. Brunet de Rochbrune, R.J. de Vries
 IJE: E. Sardjono Eko
 Off2: B.E. Priyatno
 Off3: J.L. Takaria, S.A. Sungkowo
 Eng3: S. Wartama
 Eng4: C.A. Nugroho
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: F.X. Djoko Nursjamad, Eddy Nurhati
 G1S: Muyoto, Achmad Dasuki, Ismail
 G2S: Sugiarto, Abdullah B. Moh Arif, J. Yosepanus, Bin Sarmadi Suhairi
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 JSJC: Andi Jamaludin
 CICA: Abd. Rodjak Moh. Ili
 2NDC: Hasjardi

ms 'Erinna'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
 1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
 Wnd. Hwtk.: J.J.F. Govers
 2e Wtk.: J.H. Burger
 MO4: R.E.H. de Bot
 StagMO: D.J. van der Zwaard
 StagHO: B.W.L. van der Mee
 Off2: O. Tilaar
 Off3: Sugino
 Eng3: Nursodik
 Eng4: A.S. Lasimoen
 IJD: Irfan Ahmad
 IRO: R. Nendissa
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Sudjiman, Sulaiman
 G1S: Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin Muhammad, P. Simanjuntak
 G2S: Achmad, Achmad Fadjeri, Wari, Hosen Sani
 ASTD: O. Budiyo
 JSCJ: Bahari Madruisdi
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Erodona'

Gezagv.: T.H. Tromp
 1e Stm.: F. van Bommel
 Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
 2e Wtk.: A. van Beek jr.
 MO4: D. de Rijk
 StagHO: C. Boldizsar, J.D. Boomsma, J.J. Rem
 Off2: A.M. Husain
 Off3: Mugiarto
 Eng3: Aribowo
 Eng4: Edhy Susetyo
 IJD: W. Adhi
 CPO: Amos Radjah
 PO: Mohamad Sibli, Nurkalam
 G1S: Muh Irwan, Achmad Husin, Panut, M. Komarudin

AFK. - AFKORTINGEN

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

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

G2S: Mardas Bin Jamsir, Nurdin Abu, J.D. Loppies
 ASTD: O. Juhari
 JSCJ: Muhammad Rodji
 CICA: Suparman
 2NDC: Soetamah Achmad

ms 'Etrema'

Gezagv.: F. de Vries
 1e Stm.: J.N.M. Sinnige
 Hwtk.: L.F. Kruyt
 Wnd. 2e Wtk.: J. Kruize
 MO4: M. Doorgeest
 StagHO: R.J. Boers, M. Broekhuizen, E. Kooren, H. Schuurman
 Off2: Arsamada Marwi
 Eng3: M. Pangaribuan
 Eng4: R.G. Masinambow
 IJD: Sabar Manahan
 IRO: Machfud
 CPO: Max Ch. Ferdinandus
 PO: Desmond Kordak
 G1S: Sugandi, Rachman, Muhamad Said, Suhandi Andi
 G2S: A. Siradjudin, Sutomo, I. Bouty
 ASTD: Husein
 JSGJ: Mahsus
 CICA: Tony Sugihartono
 2NDC: Sidik

ms 'Halia'

Gezagv.: H.J. de Vries
 Hwtk.: G.J. van Eijk
 2e Wtk.: J. Klemann
 MO1: H.A. Kamsteeg
 MO2: T. Troost, N.G. Butter
 MO3: P.C. Hollander, A.V. de Groot
 MO4: J.W. Rازenberg
 ST: J. Brederveld, B. Corputty, R.F. Huysers
 CPO: Rustam Zen
 PO: Idit Irianto
 G1S: Max Donald Hosang
 G2S: Dedi Bukhori, Mohamad Sukran, Jakfar, Gondo Gulton, Suparjo
 ASTD: O. Harun
 CICA: Koesman
 2NDC: Musairin

ms 'Naticina'

Gezagv.: L.A. Groendijk
 3e Stm.: D.F.A. Maljers
 Hwtk.: A.J.A. de Groot
 2e Wtk.: C.N.A. Vreke
 3e Wtk.: R.F. van Loon
 MO2: J.P.J.G. IJzerman
 MO4: L.H. van Dijk
 StagMO: M.C.T. Ravensteyn
 StagHO: O.E. Bijstra, M.D. van Putten, H. Visser
 IRO: Joppy Imbiry
 Off3: Sukardi
 Eng4: I. Pandji Mustanto
 IJE: Dan Muharto, Fadjar Wahyutomo
 CPO: Pieter Nikijuluw
 PO: Andrias An Data, Syaful Anwar
 G1S: Rudolf HJ Lapijan, Bin Muridi, Sutjipto
 G2S: Safei Bin Marsan, Rafdianto, Sahid
 ASTD: Djafri
 JSCJ: Moch. Syaifullah
 CICA: Sujai
 2NDC: Aksan Busri

ms 'Niso'

Gezagv.: G.L.A. Martens
 Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
 2e Wtk.: G.J. Harlaar
 MO2: G.H. Reitsema, P.G. Harts
 MO3: P.J.M. Slegers, S.W. van den Brink, D. van Steenis
 SST: F. Oostdijk
 ST: G.H. de Visser, P.P. van der Pol
 CPO: Hendrik Boy Pasumiin
 PO: M. Simandjuntak, M. Kadar
 G1S: Daie, Umar Bin Talan, R. Latuheru
 G2S: Moh. Nasir, Pukasan Bin Jumadin, Napsari Bin Igwan, Mohamad Mursid
 ASTD: O. Suhara
 JSCJ: S.F. Suharto
 CICA: Suharto Bin Jasin
 2NDC: Nawai

ms 'Sericata'

Gezagv.: W. Hoogendijk
 1e Stm.: H. Hennis
 Hwtk.: J. Smid
 MO2: P. Molendijk
 MO3: A. Hummel, R.J.M. van Beynum
 MO4: C. van der Molen
 StagHO: T. Collignon, F. Jager, M.A. Reyhoudt
 ST: J.J. Donleben, S.H.J. Gieling
 Hovo: C.A. Breederland
 CPO: Nicolas Walukow
 PO: Sutrisman
 G1S: Herman Lumohing, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: O. Arif, Djaelani
 ASTD: Hary Kurnia Djaya
 2NDC: T. Kusnadi

ms 'Shelltrans'

Gezagv.: S.S. Abma
 3e Stm.: E.J. Driehuizen
 Hwtk. B.E. Broekhuysen
 3e Wtk.: P.J. Farla
 MO2: W.P. Kolijn
 MO3: M.M. Stuyts, F. van den Berg, E. Boertje
 MO4: E.A.J. Mateman
 StagHO: F.C. Bos
 CPO: Robert Ferdinandus
 PO: Albert Dondokamby
 G1S: Achmad Marpudin, Abdul Aziz, Mohamad Nasir, S. Bachri
 G2S: Timbang, Suhanda
 ASTD: O. Taibe
 CICA: Sugito Mitra S.
 2NDC: Lopies Salvador

ms 'Sidelia'

Gezagv.: A.H. van Haaften
 1e Stm.: A. Breevaart
 Hwtk.: M.F. Koens
 3e Wtk.: R. van der Heide
 MO3: S.F.J. Gerrits, R.C.R. Oldenburger, H.A. van derKoppel
 MO4: A.A. Mooij
 StagMO: H.R.W. van Kempen
 CPO: Sugiman
 PO: Ahmad Serang, Tahalea Joazab
 G1S: Mohammed Raji, Muljono Adhy Sukardi, Djusup BinMaruki, Rukning B. Abuhusen
 G2S: Muniin, Ati B. Pereman, Gutron
 ASTD: Jwan Edmonf Sjafri
 JSCJ: Hayyan
 2NDC: Bambang Suyanto

ms 'Solaris'

Gezagv.: A.J. Both
 Hwtk.: M. Schmidt
 MO1: H. Oudenes
 MO2: M.P. Vogels, H. van den Elsaker
 MO3: C.W.G. Boer
 MO4: N. Labrijn, C. Noordhoek
 StagMO: A. Faber
 StagHO: E.J. Koenz, T. Stammes
 SST: G. Struik
 ST: J.H. Winands
 Hovo: L.J.W. Broenink
 CPO: Moh Sjamsudin
 PO: Nuron Djuhana
 G1S: Sanusi, D. Rodjali
 G2S: Julius Tohmas, Moch. Bachri
 ASTD: Sadikan Sumantri
 2NDC: Endi Suryadi

ms 'Spectrum'

Gezagv.: A. Vlaar
 1e Stm.: K. Cramer
 Hwtk.: J. Kruysse
 MO2: J.X.J. Klaaysen
 MO3: J.D. Kampinga, J. Brands
 MO4: E.J. Lans
 StagHO: J.J.E. Blaak
 ST: R.J. Dekker
 Hovo: H. Otter
 CPO: Jamil Erang
 PO: Ali Mudin
 G1S: Ashari B. Abdullah, Henky Hendrik H.
 G2S: Hasri Kasim, Mohaar Bin Marzuki, Usman Madjoka, Naiman, Mohamad Hosen
 ASTD: A.B. Moniri
 2NDC: Djunaedi Arsim

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: C.J. Clarisse
 1e Stm.: J. van Rooijen
 Hwtk.: J.A. de Groot
 MO2: J. Hoekstra
 MO3: J.E. Toxopeus, G.A. de Jonge, A.C. Droppers
 MO4: E.M. Ross
 ST: N.H. van der Geugten, J.J. van Triet
 StagHO: H.C.M. van Kessel, C.I. Muilwijk
 Hovo: A.P. Maat
 CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
 PO: Supartoyo
 G1S: Sukri Muchtar, Sugiadi
 G2S: Mat Wari Bin Syukur, Muslimin
 ASTD: Fandi Bin Satam
 2NDC: Inuh Bin Tamin

ms 'Stellata'

Gezagv.: W.A. Mostert
 1e Stm.: H.J. Otte
 Hwtk.: H. Japin
 MO2: P. Kees, C.G.A. Ligtoet
 MO3: G.J.F. Damen
 MO4: T.G. Holleboom, M. Ligtenberg
 StagHO: J. Ferwerda, G.W.D. Winkel
 StagMO: P.R. van Maaren
 ST: J.P. de Landes
 SST: M.J.W.A. Schuur
 Hovo: J.G. Volleberg
 CPO: Moh Toha
 PO: Daud Sonan
 G1S: Mardjub, H. Abifakih
 G2S: Mohamad Asis, Agus Salim
 ASTD: Moh Rusman
 2NDC: Samsuri Bin Yusuf

ms 'Sunetta'

Gezagn.: F.B. Schröder
 1e Stm.: J.A. Koenraad
 Hwtk.: C. Hemmer
 2e Wtk.: R.J. Bosman
 3e Wtk.: P.J. van den Ende
 MO2: P.J.H.M. van Daal
 MO3: F. Kruythoff
 Eng4: Daar Ismail
 IJE: C. Ganur, J.D.M. Paath, Gunugn H. Ritonga
 CPO: Maman Suparman, Erens Robot Wowor
 PO: G. Gozali, M. Bin Matroyal
 G1S: Amir Hanif, Achmad Danari, Robby Obtom Podung, Mail Bin Toyib
 G2S: Saruly, Mashuri, Mohammed Mosleh, Yac. Faut Ngil Janan, A.H. Sustanto, Sulaiman
 ASTD: Warno S.
 JSCJ: Eddy Djunaedi
 CICA: Moh Idrus Sopandi
 2NDC: Sukiman

ms 'Zafra'

Gezagn.: G.W. Geesink
 1e Stm.: R. Hendriks
 Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen
 MO2: J. Minnaard, M.J. Oosterkamp
 MO3: W.D. Pols
 MO4: G.J. Hellinga
 SST: H. Klijnstra
 ST: E.H. Vissia
 StagHO: A. Visser
 StagMO: F. Eggens
 IRO: K.B. Nunardja
 CPO: Zulani Adjeri
 PO: Dr. Sony Wonok
 G1S: Matrawi Bin Rofi, Solih Muluana
 G2S: S. Nurdin, Morsid
 ASTD: Achmad Mutohar
 CICA: B.M. Adjisman
 2NDC: Bin Ngaripandi

ms 'Zaria'

Gezagn.: N. Venendaal
 1e Stm.: W.J. Netelenbos
 Hwtk.: W. Muis
 MO2: D.J. Gijsbers
 MO3: J.P. Geuze, W.J. Krijnsen
 MO4: D.J. Schutte
 ST: R.G. van den Brink, C.H. Roozendaal
 StagHO: J.A. Spans, P.A. van der Wal
 IRO: S. Rizal
 CPO: Tawakid
 PO: Abdul Rachman
 G1S: Asdi Bin Asmat, Abdul Halil
 G2S: Mohamad Amin, Mujakir
 ASTD: Taufic Nafi
 CICA: Maman Suparman
 2NDC: Abdul Razak

Onze vlootjubilaren



J.P.J.G. IJzerman
 MO1
 10 jaar op 03.11.93



G.H. Reitsema
 MO2
 10 jaar op 17.11.93

Nieuw in dienst



T.G. Holleboom
 MO4



E.M. Ross
 MO4



E.A.J. Mateman
 MO4



J.W. Razenberg
 MO4



E.J. Lans
 MO4



C. van der Molen
 MO4



C. Noordhoek
 MO4



N. Labrijn
 MO4



Y.H. Scheepmaker
 MO4

Aanstellingen

Tot gezagvoerder:

S.S. Abma, M. Buth, R. Dijkstra,
 G.W. Geesink, H.J. Lenstra, W.C.
 Moll, A.G.J. de Wit

Tot hoofdwerktuigkundige:

B.E. Broekhuysen, L.F. Kruyt, H.
 Waitz

Tot 1e Stuurman:

J.N.M. Sinnige, H. Hennis

Tot MO1:

G.R. Bos, P.J.B. de Jong, H.T.J.
 Meijer, J.P.J.G. IJzerman, J.H. van
 Zanden

Tot MO2:

P. Bandringa, A. Blok, H. van de
 Elsaker, J.W. Gepkens, J.C.
 Geuze, P.C. Hollander, J.X.J.
 Klaaysen, P.B. van Leunen, P.
 Reinsma, H.J.A. Stoop, P.C.J.
 Toemen

Tot MO3:

F. van den Berg, C.W.G. Boer, E.
 Boertje, P.H. Bos, G.H. Bosker,
 S.W. van den Brink, H. de Bruin,
 E.J. Driehuizen, P. Frederiks,
 J.J.A.A. Goris, A. Hummel, G.A. de
 Jonge, W.J. Krijnsen, M.M.G.J.
 Kuyl, J.J. Schaap, D. van Steenis,
 M. van Vlierden, J.W. Voortman

Senior Scheepstechnicus:

J.P.W. Dallmeyer, E.R. van Engel,
 H. Klijnstra

Huwelijk

24.11.92, ST R. Mammen met
 mevrouw A.F. Montalbo

09.07.93, MO4 L.H. van Dijk met
 mevrouw G. Dolkens

Geboren

27.06.93 - Anuska, dochter van ST
 R. Mammen en mevrouw A.F.
 Mammen-Montalbo

23.07.93 - Sander Laurens, zoon
 van MO2 Ed Barsingerhorn en
 Hetty Barsingerhorn-Kamsteeg

26.07.93 - Jeroen Thomas, zoon
 van Sander Zijlmans en Annemarie
 Zijlmans-de Waard

Behaalde zeevaarddiploma's

A + S3 - MO4: C. van der Molen
 A + S3 - MO4: M. Doorgeest
 A + S3 - MO4: D. de Rijk
 A + S3 - MO4: Y.H. Scheepmaker
 A + S3 - MO4: E.J. Lans
 A + S3 - MO4: C. Noordhoek
 A + S3 - MO4: M. Ligtenberg
 A - 3e Stm.: E.J. Driehuizen
 S2 - MO4: J.J.A.A. Goris

Over van Groep buiten Nederland

MO2: J. Minnaard (ex-Londen)

Met pensioen

Gezagn.: J. Baard
 Hwtk.: G. de Goede

Uit dienst

MO4: J. Nootboom
 MO4: J.T.E.M. Spoor

Walpersonalia

Geboren



14.09.93 - Zoon Shawn Patrick,
 dochter Kimberly Samantha en
 dochter Dawn Jody van Inge
 Steinz-Van der Muyden (DFF/1) en
 Rob Steinz

In Memoriam

Op 17 september 1993 is op 63 jarige leeftijd overleden de
 heer **P. van der Toorn**, oud-algemeen scheepsvakman. De
 heer Van der Toorn verliet de dienst der Maatschappij met
 pensioen in 1985 na 16 dienstjaren.

Drie maanden Zuidchinese Zee.



Twée maanden Zandvoort aan Zee.



Het is hard werken aan boord van een tanker. Niemand ont- kent dat. Lange dagen, ver van huis. Maar... daar staat natuur- lijk wel die onbetaalbare vrijheid tegenover. De wereld die aan je voeten ligt. De wind die om je oren fluit. En, als je nu als Maritiem Officier bij Shell Tankers aanmonstert, een zee van vrije tijd. Want de maximale vaartijd is bij ons binnenkort drie

maanden waarna je recht hebt op ongeveer twee maanden verlof. In het werelddeel waar je aan wal gaat. Of, met een vliegticket op zak, lekker thuis bij de familie. 'Drie op, twee af', noemen we dat bij Shell Tankers. En 't moet gezegd wor- den, daar varen we wel bij. Interesse? Stuur de bon op of bel 010-407 18 47, dan ontvang je uitgebreide informatie.

Ik heb wel oren naar 'drie op, twee af'. Stuur mij een uitgebreid informatiepakket.

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

Opleiding: _____

Leeftijd: _____

Bon invullen en opsturen naar: Shell Tankers B.V., Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam.

KOM BIJ SHELL TANKERS WERKEN ALS JE VAN VRIJE TIJD HOUDT

