

SCHIP & KA

30e jaargang
nummer 12/1
september 1990



- 👤 'garbage supervisor' aan boord 'spectrum'
- 👤 stagebeleid middelbaar maritieme officieren
- 👤 m.a. busker commissaris stbv
- 👤 introductie 'quality management' aan boord
- 👤 'sunetta' toegevoegd aan onze vloot

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. 12/1
september 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 gepensioneerd 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.

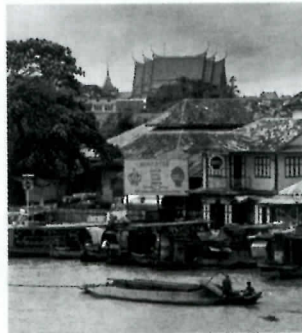
Vormgeving en druk
Tijl Offset Zwolle
Blaloweg 20
Zwolle

100 jaar in dertig pagina's

Nu de 'Koninklijke' een eeuw bestaat is de belangstelling voor de geschiedenis van 's werelds grootste oliebedrijf vanzelfsprekend groot. Voor diegenen die in korte tijd een goed overzicht willen krijgen van de activiteiten van de Groep in het verleden en nu, is de brochure verschenen: *De Geschiedenis van Shell*. In nog geen dertig pagina's biedt dit boekwerkje de lezer een blik op het ontstaan van de 'Koninklijke', de Groep en van de olie-industrie in het algemeen.

De 60/40 verhouding tussen de aandelen van de 'Koninklijke' en Shell Transport blijkt bedongen te zijn door Henri Deterding, op grond van het feit dat de ruwe olie van de 'Koninklijke' rijker was aan benzinecomponenten dan die van 'Shell Transport'. En nu nog is één van de sterke kanten van de Groep het opwerken van zware oliefracties tot hoogwaardige producten.

De geschiedenis van Shell



De omslag van de brochure toont een Shell-station in Bangkok uit de jaren '50.

De brochure is in veel opzichten een heel compacte versie van het jubileumboek 'Koninklijke Olie, de eerste honderd jaar'. Dat boek, geschreven door oud-Shellman Hans Gabriëls, is uitgegeven ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan en als geschenk gezonden aan alle actieve en gepensioneerde werknemers van Nederlandse Groepsmaatschappijen. Het dikke boek is niet in de handel verkrijgbaar en óók niet in grote aantallen beschikbaar voor verspreiding onder Shell-relaties. Daarvoor is de brochure bestemd. De brochure kunt U schriftelijk aanvragen bij afdeling PAS/14 van Shell Nederland, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2757	12.06.90	Helicopter markings (SATCOM)
2758	14.06.90	100-jaar 'Koninklijke' (SATCOM)
2759	18.06.90	Training-computers (SATCOM)
2760	18.06.90	Correctie SR no. 11 (Scheeps-computers) (SATCOM)
2761	19.06.90	Ongevallen-rapportage
2762	20.06.90	OR-verslag (SATCOM)
2762	26.06.90	HSE-Q beleid STBV
2763	26.06.90	'Rapana'-accident (SATCOM)
2764	28.06.90	Overlijden 2e wtk. J.A. Willems (SATCOM)
2765	28.06.90	'Rapana'-accident (SATCOM)
2766	29.06.90	Scheepskrant (SATCOM)
2767	03.07.90	Overdracht 'Sunetta' (SATCOM)
2768	03.07.90	10-jarig dienstjubileum Indonesische opvarenden
2769	10.07.90	Koersen (+ Tekna en Cassa) (SATCOM)
2769	10.07.90	Scheepskrant (SATCOM)
2770	12.07.90	Milieu-enquête actieplan 1990 (SATCOM)
2771	13.07.90	'F'-klasse (SATCOM)
2772	17.07.90	Sea Carrier Security Manual (Ref. Circ. 2703)
2773	19.07.90	Safetygram 25 (perslucht/ongeval en TVEL USCG (SATCOM)
2774	20.07.90	OR-bericht (SATCOM)
2775	20.07.90	Safetygram 26 (slijptollen/slijpstenen) (SATCOM)
2776	23.07.90	'Open leren' aan boord
2777	23.07.90	CAO-resultaten (SATCOM)
2778	25.07.90	Hand-out Cargo Documentation
2779	26.07.90	Introductie Cassa
2780	27.07.90	Kwaliteitsadviseur (SATCOM)
2781	31.07.90	Koersen (SATCOM)
2782	03.08.90	Veiligheidsrapportage (SATCOM)
2783	03.08.90	Calling off Singapore (SATCOM)
2784	07.08.90	Radio Station Administration (SATCOM)



Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

Fossarina
Fossarus
Fulgur
Naticina
Niso

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009



Het opleidingsschip 'Nederlander' viert dit jaar haar 100-jarig bestaan. In 1890 werd op initiatief van Van Ommeren en de Holland Amerika Lijn de Vereniging Opleidingsschip voor de Handelsvaart opgericht. Aanvankelijk werd opgeleid tot matroos en vanaf 1979 tot geïntegreerd scheepsgezel.



100 jaar 'nederlander'

Om dit jubileum te vieren biedt de Vereniging Opleidingsschip voor de Handelsvaart ten behoeve van leerlingen, oud-leerlingen, personeel, oud-personeel en geïnteresseerden werkzaam bij havengebonden bedrijven, een receptie aan op

**vrijdag 30 november 1990
tussen 15.00 en 17.00 uur**

in het bedrijfsrestaurant van

Van Ommeren
Ceteco NV,
Westerlaan 10
te Rotterdam.

In 1988 kwam er door de fusie met de Rotterdamse Middelbare Zeevaartscholen een eind aan het zelfstandig bestaan van de Lagere Zeevaartschool 'Nederlander'.

Onderwijskundig valt de opleiding nu onder het maritiem-technisch instituut Anthony van Hoboken. De opleiding scheepsgezel werd omgezet in de 2-jarige opleiding scheepstechnicus en schipper/machinist. Het opleidingsschip gaat zelfstandig voort als internaat voor LBO-

en MBO-leerlingen. De leslokalen en de praktijkruimte worden verhuurd aan het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, ten behoeve van de opleidingen voor scheepstechnicus, schipper/machinist en de pre-sea opleidingen. De huidige 'Nederlander', gebouwd in 1915, is het derde opleidingsschip van die naam. In de afgelopen 100 jaar voltooiden zo'n 5.000 leerlingen hun opleiding op de 'Nederlander'.

Vóór of ná de receptie kan een bezoek worden gebracht aan de 'Nederlander', Coolhaven 554 te Rotterdam.

Deelname aan de receptie cq bezoek aan het opleidingsschip gelieve U te melden: ☎ 010 - 4748723. Aanvullende informatie wordt U gaarne verstrekt door de Commandeur van het opleidingsschip, de heer W. Padmos.



grootste lucifertanker ter wereld

Tussen de vele reacties op het honderdjarig bestaan van de 'Koninklijke', vonden wij een felicitatiekaart van de heren Blohm en Vergeer. Deze maritieme modelbouwers uit Amsterdam zonden een foto mee. Op deze foto ziet U de STBV-tanker ms 'Niso' op schaal nagebouwd (1:100). Het 265 cm lange model, dat in de afbouwfase verkeert, is geheel vervaardigd uit lucifers. Tot nu toe zijn er 3.000.000 lucifers gebruikt.



pensioenkrant

In verband met de belastingherziening 'Oort' is het reglement van de Stichting Pensioenfonds per 1 juli 1990 op een aantal punten gewijzigd. De in Nederland wonende fondsleden zullen eind augustus op hun huisadres een Pensioenkrant ontvangen, waarin deze wijzigingen worden bekend gemaakt en toegelicht. Daarnaast ontvangen de in Shell-dienst zijnde fondsleden in de loop van november 1990 het gebruikelijke pensioenoverzicht. De reglementswijzigingen zullen daarin zijn verwerkt. Een herdruk van het reglement en het toelichtend boekje 'Hoe zit het nu met mijn pensioen' zal naar verwachting eind 1990 beschikbaar zijn.

in memoriam



Op 27 juni 1990 bereikte ons het ontstellende bericht dat eerder op die dag aan boord van het ms 'Fossarina' 2e werktuigkundige J.A. Willems was overleden op de leeftijd van 44 jaar.

Ton Willems was in onze dienst sinds 9 september 1965. Hij doorliep verschillende rangen en werd op 2 februari 1978 aangesteld tot 2e werktuigkundige. Niet alleen de serieuze benadering van zijn taak, maar ook zijn sympathieke en bescheiden houding maakten hem tot een goed collega en voor velen, een vriend.

De begrafenis heeft inmiddels plaatsgevonden te Lochem op 4 juli 1990. Zowel collega's van kantoor als met verlof zijnde vlootcollega's waren hierbij aanwezig.

Wij wensen zijn echtgenote en beide kinderen de kracht toe om dit plotselinge verlies te kunnen dragen.

Dank aan al diegenen die - elk op hun eigen wijze - blij gaven van hun medeleven bij het zo plotselinge en onbegrijpelijke afscheid van Ton. Uw reacties hebben ons veel goed gedaan.

**Hinke Willems-Bolier
Mark, Annemiek**

afscheid henk steenstra

De door omstandigheden verschoven afscheidsreceptie van Henk Steenstra vindt nu plaats op vrijdag 7 september 1990. Een ieder is van harte welkom in de lunchkamer van het Shell Tankersgebouw, Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam, vanaf 17.00 uur.

raad van commissarissen stbv

In verband met de pensioneringen van de heren H. Hooykaas en J.H. Kelly, zijn respectievelijk de heer P. van Duursen, President Directeur Shell Nederland en de heer I.A. McGrath, Marine Coördinator, benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen van STBV (zie april editie Schip & Ka). Daarnaast is, vanwege juridische uitspraken over de evenwichtige verdeling van zogenaamde binnen- en buiten Commissarissen, besloten de Raad van Commissarissen van STBV uit te breiden met een buiten Commissaris. De heer M.A. Busker, oud-Directeur STBV en thans Voorzitter van de Raad van Bestuur van Smit Internationale NV, is als zodanig benoemd. De Raad van Commissarissen van STBV bestaat nu uit de volgende personen:

Ir. H. de Ruiter -
Voorzitter Raad van Commissarissen
Ir. P. van Duursen -
(binnen) Commissaris
I.A. McGrath -
(binnen) Commissaris
Ir. T.P.J.M. Stoltz -
(buiten) Commissaris
M.A. Busker -
(buiten) Commissaris



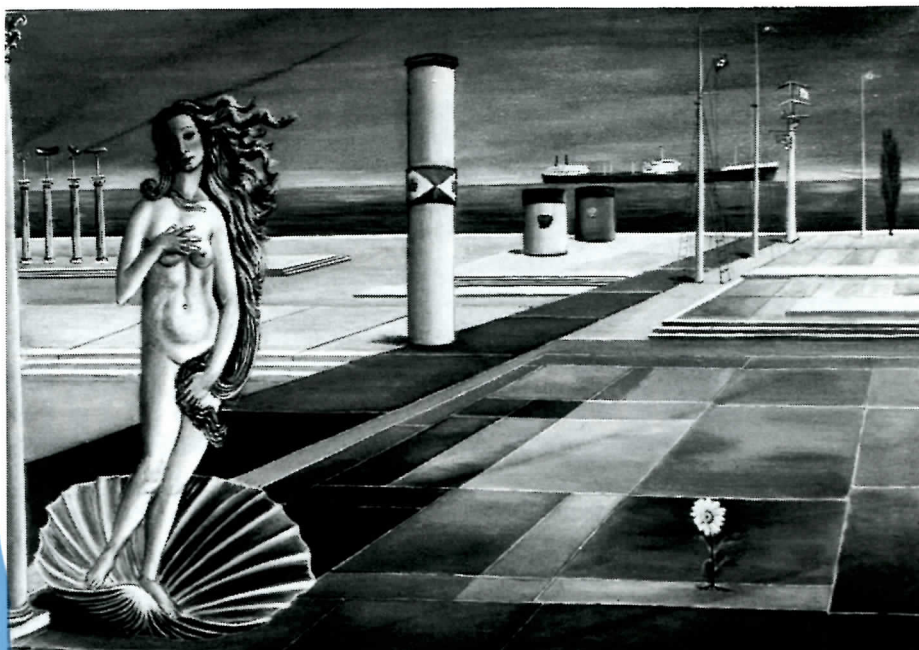
M.A. Busker

Van de heer C. Haas, oud-stuurman STBV, ontvingen wij naast zijn dank voor het geschenk ter gelegenheid van 100 jaar 'Koninklijke', ook een zeer interessante toelichting op het door hem vervaardigde schilderij 'Verleden, heden, toekomst Shell'.

verleden,

'Oorspronkelijk was het ontstaan als een reactie op een poster van een onbekend artiest, hetgeen beledigend en grievend was voor Shell Tankers', aldus de heer Haas. 'Op deze poster stond de Venus van Botticelli afgebeeld besmeurd met stookolie en met op de achtergrond een duidelijk silhouet van een Shell-tanker. Nonsens! Tanker-bemanningen van Shell zijn milieubewust opgeleide mensen, die met de Shell methode 'oil on top' een tanker trachten te maken tot een milieu vriendelijk schip. In het juni-nummer van Schip & Ka staat het actieplan 1990 van Shell Tankers vermeld. Shell Tankers kent zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid voor het milieu. Jammer dat de 'milieubewakers' deze feiten niet kennen en olietankers blijven betichten van iets wat zij trachten te vermijden.

Persoonlijk denk ik positiever over Shell, omdat ik altijd in mijn werk geloofd heb. Deze positieve gevoelens heb ik in een schilderij tot uitdrukking willen brengen. Dit schilderij moest uitbeelden 'Verleden, heden, toekomst Shell'. Dwars over het schilderij loopt een diagonaal, die de geboorte van Shell gesymboliseerd door een godin - die uit een schelp omhoog rijst - verbindt met een boom. Die boom stelt de toekomst voor; dit naar aanleiding van een artikel in Shell Venster (Shell in Bosbouw). Zelfs in een verre toekomst, wanneer de aardolie en steenkool uitgeput raken, kunnen hopelijk met geavanceerde technologie producten gemaakt worden uit hout, terwijl de bomen



er zorg voor dragen het CO2 gehalte in balans te houden, zoals het artikel vermeld. Mooier kan het niet.

heden,

Zoals vermeld heb ik de legende - waarin verhaald wordt dat Venus werd geboren uit een schelp - gebruikt als symbool voor het ontstaan van Shell. De sierschelp uit Japan, waar Marcus Samuel vanaf 1830 handel in dreef - werd het uitgangspunt. Diverse periodes in de geschiedenis van Shell zijn gesymboliseerd door verschillende schoorstenen. Zoals het allereerste begin met het embleem van de Koninklijke. Dan de periode van de amalgame - dat wil zeggen de samensmelting der belangen van de Koninklijke en Shell (voorgesteld door de gele schoorsteen) tot de periode dat Shell zich gaat profileren zoals het thans is (voorgesteld door de rode schoorsteen).

De ontwikkeling in de loop van honderd jaar heb ik tot uitdrukking willen brengen door de diverse masttypen. Ook de vlaggen ondergaan verandering in de loop der tijd. Zal de toekomst een groene zijn? Antieke ionische zuilen met op de

kapittels geplaatste moderne attributen - zoals satelliet schotels, radar etc. - benadrukken verleden, heden en toekomst. Waar verleden en toekomst elkaar raken ligt het heden. In de moderne natuurkunde probeert men dit begrip met het tijdruimte diagram van Minkowski te verduidelijken. Daarom zijn die 'gekleurde tegels' zodanig gerangschikt volgens een bepaald patroon, dat zij het begrip tijdruimte symboliseren. Toegevoegd een gekunstelde oplossing. Een reactie van een mevrouw op dit patroon was: 'Ik zou best zo'n tapijt willen hebben.'

toekomst

Honderd jaar geschiedenis houdt in 'het is geschied'. Er kan niets meer veranderd worden. Vandaar de keuze om de godin als een beeld uit te drukken. Het totale schilderij beeldt alles uit, alles schijnt verstaend te zijn. De margriet - symbool van de koopvaardij - geeft aan het totaal een surrealistisch tintje.'

Shell?

boeken voor sophia kinderziekenhuis

Het Sophia Kinderziekenhuis in Rotterdam krijgt een nieuwe behuizing: naast het Dijkzigt ziekenhuis wordt voor 145 miljoen gulden een nieuw gebouw neergezet. Wat nog ontbreekt is geld voor een logeerhuis voor ouders, voor spel- en recreatiefaciliteiten, onderwijsmiddelen en dergelijke. Om dat bedrag, een dikke tien miljoen, bij elkaar te krijgen werd onder andere aangeklopt bij het bedrijfsleven.

De afdeling donaties van Shell Nederland verleende steun door de aanschaf van 10.000 boeken over het Sophia Kinderziekenhuis. Shell-werknemers kunnen die boeken bestellen voor de helft van de prijs: slechts f 2,25. Elk boek is genummerd. Het biedt via dat nummer kans op een prijs in een loterij. Het boek, met gedichten van Toon Hermans en tekeningen van Rien Poortvliet, kan worden besteld door f 2,25 over te maken op bankrekening 50.02.54.400 bij de ABN Rotterdam (giro 709), ten name van Shell Nederland BV, afdeling PAG/31. Vermeld daarbij 'Actie

'Sophia Kinderziekenhuis'. Een exemplaar van het boek wordt dan verstuurd naar het adres dat is aangegeven op de overschrijving. Heeft U het boek eenmaal, dan maakt U onder meer kans op het winnen van een Fiat Panda of een vakantie naar Florida.

ijskast

Bij de 'Shell Post' in Den Haag kwam het bericht binnen dat een buurman het jubileumgeschenk in ontvangst had genomen en het voor de zekerheid maar in de ijskast had gelegd, niet wetende of de inhoud kon bederven.

zeevarende gevraagd naar welzijn aan boord

De Stichting Zeemanswelzijn Nederland houdt een enquête onder alle zeevarenden. De enquête vindt plaats in de maanden september, oktober en november van dit jaar. De Stichting heeft als doel het welzijn voor de zeevarende aan boord te bevorderen. De afgelopen jaren is er in de samenleving aan boord een en ander veranderd. Dat heeft ook invloed gehad op de welzijnssituatie aan boord. Via de enquête wil de Stichting daar inzicht in krijgen.

De vragenlijst is bedoeld om inzicht te krijgen in het gebruik van de bestaande welzijnsvoorzieningen. Tevens wil de Stichting graag de mening van alle zeevarenden over deze voorzieningen. Als er wensen zijn op het gebied van ontspanning, informatievoorziening of

studie, kan men daar op inspelen door bestaande faciliteiten te verbeteren of nieuwe op te zetten.

verspreiding

De enquête heeft overigens alleen succes, als zoveel mogelijk zeevarenden het formulier invullen. De meeste betrokkenen zullen de vragenlijst op haar schip waarop ze de komende maanden varen onder ogen krijgen. Aan STBV is namelijk verzocht de enquête-formulieren op hun schepen te verspreiden. Maar er zijn natuurlijk zeelui aan wal in deze periode of er is een andere reden, waarom iemand de enquête misloopt.

Stichting Zeemanswelzijn Nederland verzoekt deze mensen vriendelijk een vragenlijst aan te vragen. Dat kan bij de Bibliotheek voor Varenden. De bibliotheek zorgt namelijk voor de uitvoering en verwerking van de enquête. Het adres: Westewagenstraat 74, 3011 AT, Rotterdam (☎ 010 - 4112389).



bibliotheek
VOOR
varenden
en nederlanders in het buitenland

De bibliotheek zamelt ook de ingevulde formulieren weer in.

uitslag

De Stichting Zeemanswelzijn Nederland benadrukt dat het van groot belang is, dat zoveel mogelijk zeevarenden de enquête invullen. Omdat alleen dan de welzijnsvoorzieningen kunnen worden opgezet, waar werkelijk behoefte aan is en omdat alleen dan de bestaande voorzieningen kunnen worden verbeterd. 1 december sluit de enquête. De resultaten zullen te zijner tijd onder andere via het weekblad 'Wacht te Kooi' bekend worden gemaakt.

'sunetta'

Op 21 juli jl. heeft STBV te Curacao de 'Sunetta' overgenomen van de vorige eigenaar Sanko. Het schip is in 1975 gebouwd en heeft een draagvermogen van 87.813 ton.

roepnaam: ELCN5
Satcom no.: 1243662

Marine Equipment Trade Show:

Europese aanpak krijgt veel bijval

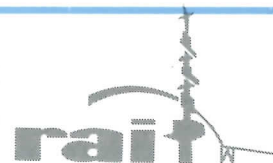
Gezien de grote internationale belangstelling van handel en industrie zijn de vooruitzichten voor 'METS 90' meer dan rooskleurig te noemen. De Marine Equipment Show heeft vooral veel interesse bij de Scandinavische landen gewekt. Zowel Denemarken als Zweden

nemen met een landeninzending deel aan de vakbeurs voor scheepsuitrusting, -materialen en -toebehoren. Eevenals vorig jaar komen Amerikaanse en Engelse bedrijven met een eigen paviljoen. 'METS 90' vindt plaats van 13 tot en met 15 november 1990 in het RAI Tentoonstellings- en Congressentrum in Amsterdam.

De organisator RAI Gebouw BV verwacht ook nu nog enige groei in het aantal deelnemers. Het succes is voor een groot deel te danken aan het puur vakmatige karakter van de beurs. Vorig jaar kende de beurs een ongekende groei van 100 procent in deelnemende bedrijven. De buitenlandse bezoeker staat centraal in de voorbereidingen voor 'METS 90', om zo de internationale identiteit van de beurs te garanderen.

Met de tweede editie vorig jaar heeft METS bewezen zowel qua deelnemers als bezoekers een sterke Europese beurs te zijn. Van de 3995 bezoekers kwam ruim 20 procent van buiten Nederland, met name uit West-Duitsland, Groot-Brittannië, België, Frankrijk en Zweden.

Maar liefst de helft van de exposanten op 'METS 89' kwam uit het buitenland; een veelbelovende ontwikkeling voor deze Europese beurs. Naast de Nederlandse deelnemers trok METS 120 exposanten uit 13 verschillende landen.



PAUL HENDRIKS 'GARBAGE SUPERVISOR' AAN

Tijdens zijn tewerkstelling aan boord van de 'Spectrum' heeft scheepstechnicus Paul Hendriks dagelijks een groot gedeelte van zijn vrije tijd pro deo besteed aan het milieubeheer aan boord. Hij is er alleen mee begonnen en nu heeft hij wat het milieu betreft 'alle opvarenden' en vaak ook nog walcollega's in de vuilverwerkende sektor in de Arabische Golf en Japan onder zijn bezielende leiding. Maar wat wil je als Green Peace-lid. Paul Hendriks zond ons, in samenwerking met gezagvoerder Ton van Haaften, onderstaand verslag.

Zoals een ieder bekend neemt de 'welvaart' toe, maar met deze toename ook een vermeerdering van de zogenaamde 'welvaartziekten' en problemen. Eén van die problemen is het afval in de ruimste zin van het woord. Over het algemeen is het afvalprobleem aan boord van schepen nogal van een behoorlijke omvang, tenzij de zee als grote vuilnisstortplaats wordt gebruikt. In het verleden was het allemaal niet zo'n punt: 'Gooi maar in de grote store' (voor niet terzake kundigen dit is/was in scheepstaal de zee). Men dacht echt van 'dat zien we nooit meer terug'. Alhoewel nooit?

Na verloop van tijd vinden we dit dan onder andere weer terug: vervuilde stranden, dode vogels, vissen etc., maar ook de micro organismen en die zijn van levensbelang voor mens en dier. Op de schepen van STBV zijn veelal de restant lading en afgewerkte olieproducten niet meer het probleem, maar het zogenaamde 'huisvuil'.

Op de 'Spectrum' zijn we allereerst eens begonnen met het verzamelen van het vuil. Hiervoor is een systeem aan boord bedacht, dat inmiddels in de praktijk goed werkt.

werkwijze

In de kombuis wordt door bedienden en hoofdvoeding het afval separaat gehouden (plastic, blikken, flessen, dozen, etc.) en afgevoerd naar de bakboords-midscheepsstore. Lege flessen en blikken worden door het civiele dienst personeel direct schoongespoeld. Dit ter voorkoming van ziekten, het aantrekken van bacteriën, vliegen e.d. en ter voorkoming van stankoverlast! Vanuit de kombuis worden nu alleen nog etensresten in zee gestort. De bedienden verzamelen en sorteren het vuil vanuit de verblijven en voeren dit af naar speciaal gemerkte drums die op ieder dek in een ruimte uit het zicht zijn geplaatst. Het voordeel hiervan is dat er door de civiele dienst geen plastic vuilniszakken meer gebruikt worden (financieel voordelig) en dat er minder plastic in het milieu terecht komt.

Aan dek wordt het afval door de CPO en crew ook verzameld en in verschillende - duidelijk gemerkte - drums opgeslagen (zoals plastic, rubber, overige verpakkingsmaterialen en de rest in 1 drum, met uitzondering van oude verf en verfattributen). Afgewerkte oliën worden na overleg met de hoofdwerktuigkundige afgevoerd in de sludgetank en zodoende gebruikt voor de ketels. In de machinekamer en de werkplaats staan ook diverse drums. Als de opvarenden meer milieu-bewust zijn geworden, zal het aantal kunnen verminderen omdat men dan waarschijnlijk genegen is enige meters te lopen om vuil op de juiste wijze af te voeren. Eén en ander beperkt de ophaal/sorteertijd aanzienlijk. Aan boord zijn we



bijna zover dat een ieder in de scheepsgemeenschap zijn collega's niet alleen op veiligheidsgebied maar ook ten aanzien van milieu controleert en corrigeert. Ook als brandpreventie is in een onbemande machinekamer een juiste opslag van vuil een vereiste.

geschrokken

Op de plaats waar eerder vele monsters stonden opgeslagen, staat nu tijdelijk het verzamelde scheepsvuil. Iedereen aan boord is toch wel een beetje geschrokken van de grote hoeveelheden scheepsvuil. Enige keren per week wordt het afval nog eens gesorteerd en tevens wordt het volume zo klein mogelijk gemaakt (bijvoorbeeld plastic en papier bundelen, ditto karton, glas versplinteren, blikjes samensperren; kortom alles zo compact mogelijk).

Regelmatig wordt gebruik gemaakt van de kleine aan boord zijnde handpers. Ideaal is dit niet, maar bij gebrek aan beter een acceptabel alternatief. Het verbranden aan boord als afvoerwijze is niet zo eenvoudig, aangezien de diverse materialen bij een bepaalde maar onderling totaal verschillende temperatuur moeten worden verbrand. Ook is het onzeker of de verbrandingsgassen schadelijk zijn voor ons, het milieu en wat ten aanzien van de restproducten? Ook zijn vele materialen voor hergebruik geschikt. De door ons ingestelde verzamelwijze resulteert onder andere in de mogelijkheid van hergebruik van papier, hout, glas, staal en dergelijke. Laten we ons tot juiste afvoer naar de wal beperken en de rest aan de deskundigen aan de wal overlaten.

onvoorstelbare hoeveelheid

Heeft U er enig idee van om hoeveel afval het eigenlijk gaat aan boord van een vrij nieuwe, moderne STBV-tanker. Schrikt U niet: één reis van de Arabische Golf naar Japan resulteert in zo'n 20m3 volume. Dat is gemiddeld 1m3 per dag, waarbij is uitgezonderd het extra vuil na bijvoorbeeld de ontvangst van jaarlijkse stores en proviand voor enige weken. Alles is dan nog zo klein mogelijk in volume gemaakt! Uw huiskamer zou dus na enige tijd aardig vol zijn!

Waaruit bestaat het afval dan? Er zijn toch maar zo'n 20 opvarenden aan boord. Drinken en eten zij dan zoveel? In volgorde van hoeveelheid komen we tot ongeveer tot het volgende afval: plastic, rubber, pakking materialen, poetskatoen/lappen, papier, dozen, ijzer/staal, kunststof

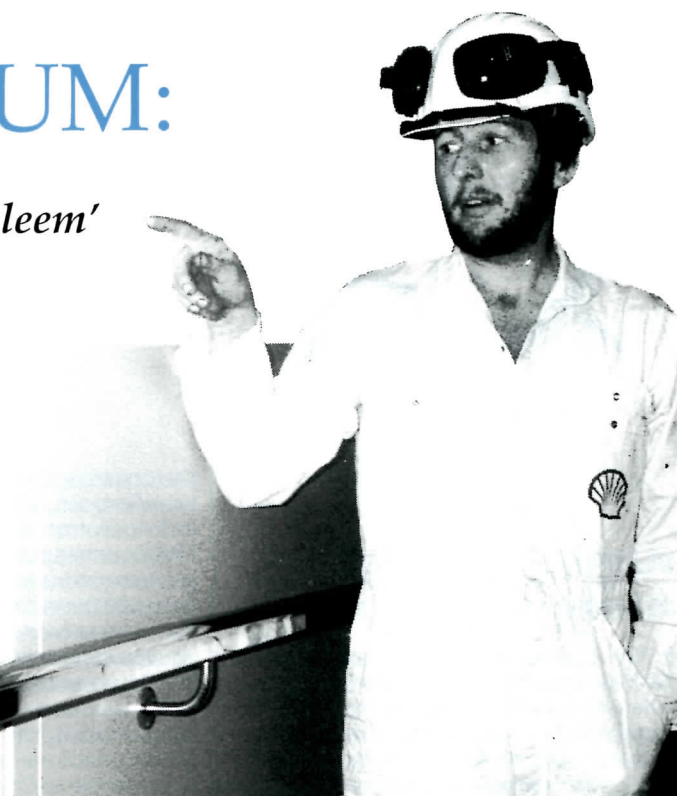
BOORD SPECTRUM:

'huisvuil steeds groter probleem'

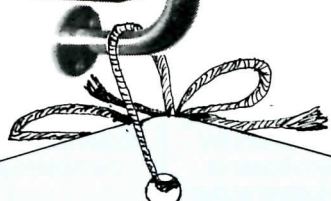
touwwerk, tinnen (ex voeding, frisdranken), klein huisvuil, glas, filters van de diverse technische apparatuur, verfristanten, hout, batterijen.

De volgende vragen komen dan op:

'Waarom zoveel plastic als verpakkingsmateriaal?', 'Waarom zoveel blik in plaats van bijvoorbeeld glas?', 'Waarom geen batterijen die weer opgeladen kunnen worden?'. Het verbruik van poetskatoen en poetslappen zal misschien verminderen bij gebruik van absorberend papier (minder volume,



Garbage Supervisor
Paul Hendriks



Als aanvulling op het verhaal van de 'Spectrum', dat een voorbeeld geeft van een spontaan initiatief aan boord van één van onze schepen is het goed te wijzen op het algemene milieubeleid van Shell Tankers BV.

milieu-enquête

In het kader van het milieubeleid van Shell Tankers BV is een Milieu-actieplan 1990 opgesteld. Onderdeel daarvan is een inventarisatie van de milieubelasting die door de schepen wordt veroorzaakt. Op 13 juli jl. is daartoe een uitgebreide enquête naar alle schepen verzonden, die voortaan aan het eind van iedere maand dient te worden ingevuld, zodat een goed beeld verkregen wordt van de diverse hoeveelheden afval aan boord.

indeling

De enquête is ingedeeld in een aantal rubrieken. Zo begint de enquête met enkele algemene vragen over schip, opvarenden en verbruikte hoeveelheden smeerolie. Daarna volgen rubrieken

waarin vragen zijn opgenomen gericht op het huishoudelijk afval en de (on)mogelijkheid het aan een haveninstallatie af te geven en vragen betrekking hebbende op het machiniekamer-afval, zoals afgewerkte olie, metaal e.d. Ook is een rubriek waarin nader wordt ingegaan op de ladingrestanten en wat daarmee gebeurd is.

De enquête bevat in totaal 47 vragen verdeeld over vier rubrieken. Indien alle schepen zo volledig mogelijk meewerken aan deze enquête, zal in elk geval het inzicht in de milieu-problematiek aan boord sterk vergroot worden. De volgende stap is natuurlijk het waar mogelijk verminderen van de belasting van het milieu. De resultaten van de enquête zijn onontbeerlijk om tot realistische oplossingen en plannen ter zake te komen. De positieve medewerking van alle schepen wordt dan ook zeer op prijs gesteld: uiteindelijk is dat in ieders belang. Voor de uitgangspunten van het milieubeleid en het milieuplan verwijzen wij U overigens naar het middenkatern van het juni-nummer van Schip & Ka.

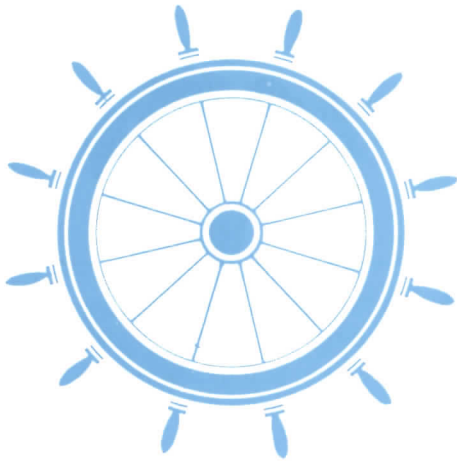
minder kosten, doelmatiger gebruik). Is kunststof touwwerk nu wel zo goedkoop in het gebruik? Het heeft veelal een kortere levensduur in verband met zonlicht en is in verband met statische eigenschappen beperkt te gebruiken. Kunnen er geen filters voor hergebruik ingevoerd worden? Waarom geen invoer van frisdranken in grootverbruik flessen? Zal de aankoop prijs dan wellicht ook verminderen?

Dit zijn slechts enkele vragen van de opvarenden van één schip die bereid zijn zo nu en dan eens rond de tafel te gaan zitten om over milieu-zaken te praten en na te denken. Aan boord komen regelmatig milieuzaken aan de orde binnen de veiligheidscommissie, het scheepsmanagementteam, het dagelijks werkoverleg en speciale milieu-meetings van zo'n 0,5 tot 1 uur in aanwezigheid van alle opvarenden. Met goedkeuring van de wal is inmiddels aan boord op gelijke wijze als bij 'Safety' een Milieu-item voor de komende twee maanden vastgesteld in het Engels, Nederlands en Bahasa en dit is ook voor derden te aanschouwen (is Quality Management!). Deze maand is het milieu-highlight: *hoe kunnen wij het scheepsafval beperken.*

betrokkenheid

Een ieder aan boord en aan de wal (in alle rangen en standen) moet ervan overtuigd zijn en er zich van bewust zijn dat er niet (meer) met het milieu in de ruimste zin van het woord geknoeid mag worden. Een ieder kan en is min of meer moreel verplicht daaraan mee te werken. Deze medewerking kan op zijn/haar manier, in elke functie. Laten we aan de toekomst denken voor ons en al die anderen na ons!

**groeten van alle 'Spectrum' Green
Peace opvarenden**



VAART

stagebeleid middelbaar maritieme officieren

In 1990 zullen voor het eerst leerlingen van het Middelbaar Maritiem Onderwijs in de gelegenheid worden gesteld om hun verplichte stage aan boord van een Shell-tanker door te brengen. De redenen om dit te doen zijn van tweeërlei aard, namelijk enerzijds een puur pragmatische en anderzijds een meer strategische reden.

Om met de eerste te beginnen: elk jaar stelt Shell Tankers BV zo'n dertig stageplaatsen ter beschikking aan leerlingen van het Hoger Maritiem Onderwijs (HBO-niveau). Voor de periode 1990-1991 hebben zich echter slechts 6 kandidaten aangemeld! Dit teleurstellende lage aantal heeft dus tot gevolg dat er een groot aantal stageplaatsen beschikbaar is, maar ongebruikt zou blijven tenzij

Welnu, omdat vanuit het Middelbaar Maritiem Onderwijs een grote vraag naar stageplaatsen bestaat, die in de sector waar dit onderwijs zich normaliter op richt - de Kleine Handelsvaart - niet of slechts ten dele kan worden beantwoord, heeft Shell Tankers BV besloten deze groep MBO-stagiairs ter wille te zijn, waardoor als het ware twee vliegen in één klap worden geslagen. De lege stageplaatsen worden opgevuld en de MBO-leerlingen kunnen hun stage lopen.

Deze stage heeft overigens in grote lijnen dezelfde opzet als die voor de leerlingen van het Hoger Maritiem Onderwijs. Zo zullen zij een takenboek moeten bijhouden, zij het dat bij hen het accent meer op praktische vaardigheden ligt. Tevens zullen zij begeleid worden door mentoren uit de nautische- en scheepswerktuigkundige disciplines, die door de gezagvoerder dienen te worden aangewezen.

Het aannamebeleid van Shell Tankers BV richt zich wat betreft officieren overigens nog steeds op de Maritiem Officier die zijn opleiding heeft gevolgd in het Hoger Beroepsonderwijs (HBO). Het is niet de bedoeling om op korte termijn verandering aan te brengen in dit op de HMO gerichte beleid.

Desondanks, en dan komen wij op de tweede reden, is het niet ondenkbaar dat er in de toekomst een zodanig tekort aan HMO's ontstaat dat Shell Tankers BV wel gedwongen is om ook andere officieren, in casu MMO's in dienst te nemen. Er zijn trends en ontwikkelingen gaande, die erop zouden kunnen wijzen dat de toekomstige beschikbaarheid aan voldoende ervaren HMO's wel eens drastisch terug zou kunnen lopen. Niet zozeer vanwege het teruglopende aantal, maar omdat de vraag naar Maritieme Officieren sterk toeneemt.

Ten einde goed voorbereid te zijn op deze mogelijke ontwikkelingen en nu reeds praktische ervaring op te doen en inzicht te krijgen in het opleidingsniveau en de praktische handvaardigheden van deze categorie MMO's, heeft Shell Tankers BV besloten 6 stageplaatsen beschikbaar te stellen voor MBO-stagiairs. Hoewel er dus thans geen concrete plannen zijn om in de nabije toekomst MMO's in dienst te nemen, vindt Shell Tankers BV het toch uiterst zinvol om deze optie voor de toekomst in gedachten te houden. Dit kan op de langere termijn, zowel voor Shell Tankers BV als het Middelbaar Maritiem Onderwijs en de gehele Koopvaardij, zowel Grote- als Kleine Handelsvaart, grote voordelen hebben.

beoordelen: een continue proces

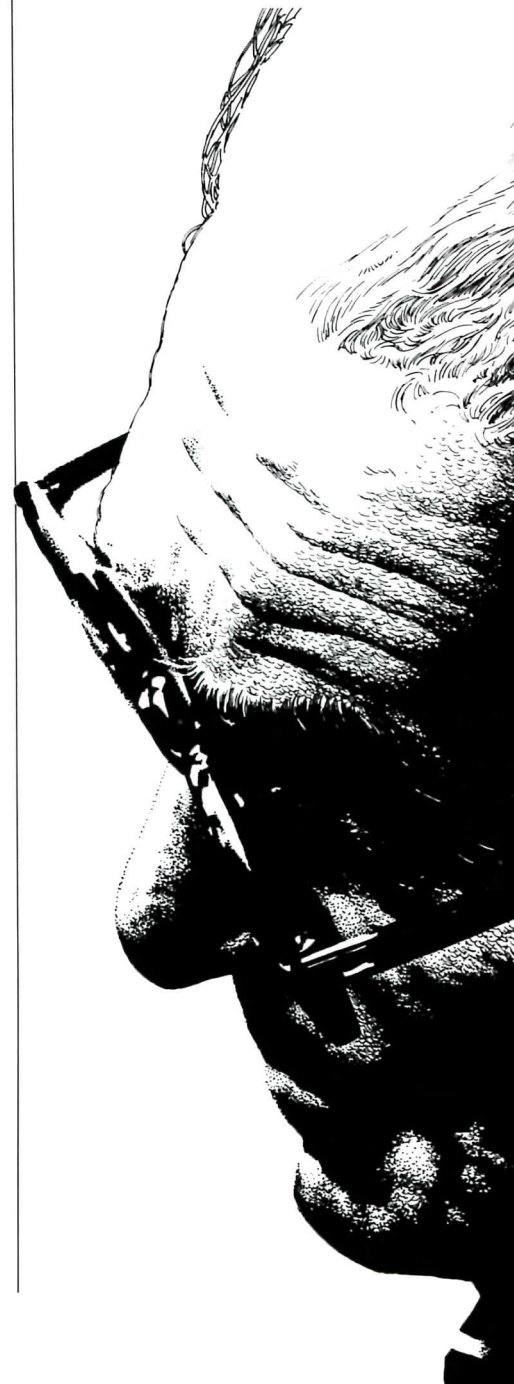
Ruim een jaar geleden is een tussentijdse evaluatie van het nieuwe beoordelingsformulier naar de gezagvoerders gestuurd. Ook tijdens de '6x6'-bijeenkomsten van het afgelopen jaar is 'beoordelen' een vast onderwerp op de agenda geweest met als doel een beter gebruik van het formulier te bewerkstelligen.

opgaande lijn

Eén en ander heeft duidelijk resultaat gehad. Het is bijzonder verheugend te constateren dat er een duidelijk opgaande lijn valt waar te nemen in de manier waarop de beoordelingsformulieren worden ingevuld. Toch komt het nog steeds voor dat formulieren bijna louter uit 'kruisjes en handtekeningen' bestaan. Met dergelijke summiere gegevens kun je aan de wal

geen gerichte follow-up geven. Ook van de kant van de beoordeelden is commentaar welkom. Gelukkig maken velen, zowel beoordelaars als beoordeelden, een goed gebruik van deze mogelijkheid.

Teneinde goed inzicht te krijgen en te houden is het van groot belang regelmatig onderzoek te doen naar hoe het beoordelingsproces in de praktijk werkt, onder andere door middel van enquêtes onder de betrokkenen.



HOUDEN



Op deze wijze wordt een goed beeld verkregen hoe men één en ander ervaart en kan waar nodig bijstelling plaatsvinden.

evaluatie beoordelingsformulier

Bij de introductie van het nieuwe formulier in 1988 is met de ondernemingsraad afgesproken dat het formulier na twee jaar zou worden geëvalueerd. Om tot een verantwoorde evaluatie te komen is het gewenst de gebruikers, waaronder beoordelaars en beoordeelde, naar hun ervaringen te vragen. Binnenkort zal een vragenformulier naar de vloot worden gestuurd, waarop men zijn/haar mening kenbaar kan maken.

uitslag enquête: grote response

Hoe belangrijk een goed formulier ook is, het blijft een hulpmiddel. Belangrijker nog is het beoordelingsgesprek zelf, dat begint met een goede voorbereiding en dat wordt gevolgd door één of twee gesprekken en een follow-up.

Om daar meer inzicht in te krijgen hebben we de afgelopen periode een vragenlijst voorgelegd aan een aantal vlootmedewerkers. In de rubriek 'Vaart Houden' van februari jl. is daarover bericht. Deze - anonieme - enquête is inmiddels afgerond en met de OR besproken. In totaal zijn er 103 vragenlijsten ingevuld. In een aantal gevallen heeft men twee formulieren ingevuld, één als beoordelaar en één als beoordeelde. Dit gold met name voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen.

Op de volgende pagina staan de resultaten van de enquête die, voor zover relevant, van commentaar en aanbevelingen zijn voorzien. Hierin zijn de resultaten van de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

in de rol van beoordeelde niet verwerkt. Deze resultaten wijken overigens niet significant af van de andere uitkomsten. De resultaten zijn inmiddels met DFM besproken. Afgesproken is dat in de tweede helft van dit jaar de huidige beoordelingsprocedure van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen kritisch zal worden bekeken. Daarbij zullen ook de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen worden betrokken.

eigen initiatief belangrijk!

Onlangs vond een gesprek plaats met een werktuigkundige die twee volle contracten op één van de 'S'-Tung schepen had gemaakt zonder dat er één beoordeling was opgemaakt. Betrokkene had gemiddeld twee maanden met de diverse gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen gevaren die er allen kennelijk van waren uitgegaan dat het beoordelingsgesprek al door de voorganger was gevoerd. Vanzelfsprekend had de betrokkene zelf ook aan de bel kunnen trekken. Hoe dan ook, het maken van duidelijke afspraken hierover behoort tot de standaardzaken die bij een overdracht van werkzaamheden aan de orde dienen te komen. Bovengenoemd voorval is een uitermate betreuenswaardige zaak. Helaas is het niet een op zichzelf staand incident.

Ter voorkoming van herhaling, wordt aan gezagvoerders verzocht met ieder waarmee zij minder dan twee maanden

BEOORDELINGS PROCES

- * MAAK TIJDIG CONCEPT
- * BASEER OORDEEL NIET OP INCIDENTEN
- * PROBEER OBJECTIEF TE ZIJN
- * WEES EERLIJK, MAAR KONSTRUKTIEF
- * NEEM DE TIJD
- * CREEER SITUATIE VAN
RUST
GELIJKWAARDIGHEID
- * GEEF BETROKKENE TIJD OM NA TE DENKEN
- * WEES BEREID MENING TE HERZIEN
- * DOE GEEN TOEZEGGINGEN DIE U ZELF NIET KUNT
WAARMAKEN

BEOORDEELDE

1. BEREIDT U GOED VOOR
2. ANALYSEER UW STERKE EN ZWAKKE PUNTEN
3. WEES OP TIJD
4. STEL U NIET DEFENSIEF OP
5. VRAAG OM KRITIEK/AANDACHTSPUNTEN
6. GEWENSTE TRAINING
7. EIGEN WENSEN VOOR DE TOEKOMST
8. VERMELDT UW COMMENTAAR OP HET FORMULIER

DOEL BEOORDELEN

PRESTATIES AFGELOPEN PERIODE
REAKTIES BETROKKENE
SALARISVASTSTELLING/PROMOVEERBAARHEID
TAKEN/AANDACHTSPUNTEN
TRAINING
EIGEN WENSEN
POTENTIEEL

VERLEDEN

TOEKOMST

maar wel minstens drie à vier weken hebben gevaren een beoordelingsgesprek te houden en dit schriftelijk vast te leggen, door middel van het beoordelingsformulier. Uiteraard zal in dit soort situaties het formulier minder uitgebreid kunnen worden ingevuld en zal het oordeel in vele gevallen een voorlopig karakter dragen.

video: nuttig hulpmiddel

Tijdens de diverse '6x6'-bijeenkomsten hebben wij een aantal keren de video getoond 'Beoordelen of Veroordelen'. Ook is deze door een Vlootsuperintendent gebruikt bij zijn bezoek aan een tweetal schepen. De response was positief. De video is niet alleen voor beoordelaars maar voor iedere belangstellende te zien. Beoordelen is namelijk een proces waarbij beide partijen een cruciale rol spelen.

training voor leidinggevenden

Het voeren van goede beoordelingsgesprekken vereist een grote mate van sociale vaardigheid die iedereen zich met goede wil eigen kan maken. Daarvoor is training noodzakelijk. We zijn van plan al dit najaar een aantal één of tweedaagse cursussen in beoordelingsvaardigheid voor leidinggevenden te organiseren. Daarbij zal de nadruk liggen op zelfwerkzaamheid en het houden van rollenspelen welke op video worden vastgelegd, met als doel het leereffect zo groot mogelijk te maken.

resultaten enquête

Vraag 1: Zegt de beoordelaar tijdig wanneer het beoordelingsgesprek zal plaatsvinden?

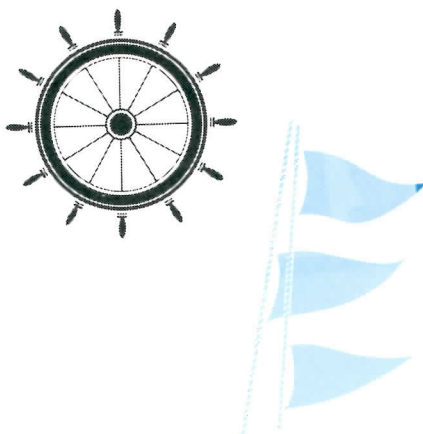
Antwoord: Ja
Beoordelaars: 70 procent
Beoordeelden: 30 procent

Er is duidelijk een grote kloof tussen de mening van de beoordelaars en de manier waarop één en ander door de beoordeelden wordt beleefd. Als vuistregel geldt dat men minstens een aantal dagen van te voren aangeeft wanneer het gesprek zal plaatsvinden en dat een dergelijk gesprek minimaal 1 week plaatsvindt voordat één van beide partijen wordt afgelost. Dat laat natuurlijk onverlet dat er ook tussentijds functioneringsgesprekken dienen plaats te vinden, uitgaande van de stelregel dat een beoordelingsgesprek geen verrassing mag betekenen.

Vraag 2: Bereidt de beoordelaar zich goed voor op het gesprek?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 64 procent
Beoordeelden: 57 procent

De meningen lopen hier vrijwel parallel. Toch schiet volgens eigen zeggen 1/3 van de beoordelaars hierin te kort. Het behoort nauwelijks nadere toelichting dat een goede voorbereiding de kwaliteit van het gesprek ten goede zal komen. Dat geldt overigens evenzeer voor de beoordeelde.



Ook zijn eigen objectieve oordeel over geleverde prestaties en toekomstverwachtingen zijn belangrijk voor een goed verloop van het gesprek. Daarbij geldt dat een defensieve opstelling en een geringe bereidheid tot het accepteren van kritiek, het gesprek in het algemeen negatief zal beïnvloeden.

Vraag 3: Houdt de beoordelaar zich aan de afgesproken tijd?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 69 procent
Beoordeelden: 45 procent

Ook daarover bestaat nogal wat verschil van mening. De beoordelaar dient een tijdstip te kiezen waaraan hij zich - overmacht daargelaten - in principe kan houden. Bedenk wel, het is weliswaar een lastig onderdeel van zijn taak, maar hij weet in grote lijnen wat er gaat komen. Als beoordeelde verkeer je in onzekerheid en spanning over het verloop. Je bent bovendien in belangrijke mate afhankelijk van de beoordelaar. Daarom is het belangrijk dat er niet lichtvaardig met gemaakte afspraken wordt omgesprongen.

Vraag 4: Is de gespreks sfeer goed (niet bedreigend)?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 68 procent
Beoordeelden: 74 procent

Vraag 5: Is de gespreks sfeer open, eerlijk en ongedwongen?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 90 procent
Beoordeelden: 71 procent

Vragen 4 en 5 liggen vrijwel in elkaars verlengde. Het is verheugend om te constateren dat in het algemeen de sfeer als erg positief wordt ervaren. Er blijkt kennelijk over en weer het nodige vertrouwen te bestaan.

Vraag 6: Worden de prestaties bekritiseerd?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 20 procent
Beoordeelden: 50 procent

Vraag 7: Wordt de persoonlijkheid bekritiseerd?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 44 procent
Beoordeelden: 51 procent

De algemene stelregel luidt dat de beoordelaar de taak heeft de prestaties kritisch te beoordelen, waarbij men er voor moet waken dat dit niet in afbrekende zin gebeurt. Met het bekritisieren van de persoonlijkheid dient men zeer terughoudend te zijn. Het verdient verve de voorkeur zich te concentreren op objectieve zaken, die niet de persoon betreffen, in plaats van te gaan 'psychologiseren'. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat men de ander als persoon dient te respecteren.

Vraag 8: Komen voorstellen van de medewerker aan de orde?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 55 procent
Beoordeelden: 46 procent

Naar de mening van circa de helft van de ondervraagden is hier duidelijk ruimte voor verbetering.

Vraag 9: Wordt een actieplan overeengekomen?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 58 procent
Beoordeelden: 30 procent

Ook al wordt er naar de mening van de beoordelaars een actieplan vastgelegd, dan wordt dit in een aantal gevallen niet als zodanig beleefd. Duidelijke afspraken hierover, bij voorkeur op papier vastgelegd, kunnen tot verbetering leiden. Eén van de vragen in de komende enquête heeft betrekking op de mogelijkheden van een actieplan.

Vraag 10: Is de wil tot verbetering van prestaties na het gesprek aanwezig?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 56 procent
Beoordeelden: 48 procent

Vraag 11: Is er vooruitgang na het gesprek merkbaar?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 34 procent
Beoordeelden: 22 procent

De score op vraag 10 is laag. In die gevallen waar de wil wel aanwezig is, blijkt het kennelijk moeilijk de goede intenties om te zetten in concrete resultaten.

Vraag 12: Is de werkverhouding goed?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 94 procent
Beoordeelden: 76 procent

Een verheugende score!

Vraag 13: Zouden ook zonder de eis van STBV beoordelingsgesprekken worden gehouden?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 56 procent
Beoordeelden: 24 procent

Bijna de helft van de beoordelaars geeft aan dat ze deze gesprekken alleen voeren omdat het Maatschappijbeleid is. De beoordeelden hebben hierin nog minder vertrouwen. Het bevestigt de mening van velen dat beoordelen als een moeilijk onderdeel van de taak van een supervisor wordt ervaren. Dit wordt nog versterkt door de uitkomst op de volgende vraag.

Vraag 14: Zou U zich verheugen op een volgend gesprek bijvoorbeeld over een week?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 14 procent
Beoordeelden: 27 procent

Beide partijen zien beoordelen kennelijk als een weinig benijdenswaardige gebeurtenis.

Vraag 15: Wordt er een informeel gesprek gevoerd na het beoordelingsgesprek?

Antwoord: Ja
Beoordelaars: 39 procent
Beoordeelden: 9 procent

De score is laag en bovendien is er een groot verschil in de beleving door de beoordelaars enerzijds en de beoordeelden anderzijds. Een informeel gesprek kan - zeker na een minder goede beoordeling - een positief effect hebben.

uitspraken

Regelmatig door de geënquêteerden op de formulieren gemaakte opmerkingen zijn:

- * De beoordeling wordt kort voordat men van boord stapt, overhandigd.
- * De beoordeling wordt volledig ingevuld op het bureau van de beoordeelde gelegd.
- * Er vindt geen echt gesprek plaats.
- * Men krijgt geen tijd om rustig na te denken.
- * Veelvuldige onderbrekingen (telefoontjes, bezoekers) tijdens het gesprek.

Het zou goed zijn als alle betrokkenen nagaan of ze de gemaakte opmerkingen herkennen en zo ja, welke stappen men zelf kan nemen om daar verbetering in aan te brengen.

Met vriendelijke groeten,

**Tino de Vries
Personnel Manager**

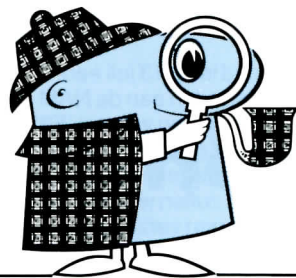
wachtsgebonden aandachtsgebieden

De hoofdwerktuigkundigen Jorissen en Bakker zijn inmiddels tewerkgesteld op de 'Spectrum' (5/7) en 'Zafra' (28/5) en hebben ook hier de wachtsgebonden aandachtsgebieden geïntroduceerd, zodat thans drie schepen met deze proef meedoen. Wij ontvingen in juni de derde rapportage van de 'Stellata' met de persoonlijke reacties van de SMT-leden en alle MO'ers, die allen positief waren. Hoofdwerktuigkundige Japin rapporteerde dat de introductie van aandachtsgebieden voor de 1e stuurman als wenselijk werd ervaren. Na overleg zijn deze opgenomen in de voorlopige handleiding voor de wachtsgebonden aandachtsgebieden, zoals toegepast op de eerder genoemde schepen.

In verband met de aflossing van drie van de vier MO'ers op de 'Zafra' ontvingen wij een vervroegde rapportage, nadat het systeem vier weken had gefunctioneerd. Ook hier wederom positieve reacties. Na toestemming tot publicatie te hebben verkregen van MO3 Taco Franssen volgt hier zijn commentaar.

Alhoewel de ervaring met het systeem 'wachtsgebonden aandachtsgebieden', hierna afgekort tot WGAG, die ik aan boord van de 'Zafra' heb opgedaan gering is gezien het korte tijdsbestek dat verstreken is sinds de introductie van dit systeem, als gevolg waarvan wellicht niet alle facetten van het systeem mij bekend zijn, is het mijns inziens toch zinvol om enige opmerkingen te plaatsen, temeer daar zich op andere schepen ontwikkelingen voordoen die er toe leiden dat het al daar gehanteerde systeem wezenlijk afwijkt of gaat afwijken van dat zoals aan boord van de 'Zafra' geïntroduceerd.

Het creëren van aandachtsgebieden voor de MO'ers is ontstaan nadat diverse collega's hadden aangedrongen op een meer gespecificeerde terrein afbakening van de aan boord uit te voeren taken door de MO enerzijds en een vergroting van de eigen verantwoordelijkheid betreffende die taakuitvoering anderzijds. Dit resulteerde in een discussie die duidelijk maakte dat het eerste vooral leefde bij de jongere MO'ers en het laatste meer bij de wat oudere meer ervaren MO'ers, waaronder ook de van oorsprong conventioneel opgeleide officieren, die al dan niet terecht bang waren voor een terugkeer naar het subgroepen systeem. Zelf heb ik deel genomen aan de tweede bijeenkomst omtrent de aandachtsgebieden en ik ben van mening dat aandachtsgebieden voor MO'ers tot een verhoging van de jobsatisfaction zal leiden, maar dat wanneer dit ranggebonden gaat plaatsvinden de voordelen niet zullen opwegen tegen de nadelen van ondermeer het subgroepeneffect.



Het nu geïntroduceerde WGAG-systeem neemt mijn inziens voor de meeste van ons de bovengenoemde nadelen weg, daar aan boord van het schip door het regelmatig wisselen de groepen onder ieders aandacht komen, waardoor het subgroepeneffect niet kan optreden. Bovendien wordt hiermee voorkomen dat persoonlijke voorkeuren van MO'ers, voortkomende uit hun basisopleiding, het integratieproces aan boord negatief beïnvloeden.

Als laatste wil ik nog gaarne een opmerking maken betreffende het verantwoordelijk zijn voor een bepaalde job. Het kan nooit de bedoeling geweest zijn bij het creëren van aandachtsgebieden een verschuiving van verantwoordelijkheden teweeg te brengen. Dit is niet mogelijk en ook niet wenselijk. Maar het is dacht ik, voor een ieder duidelijk dat de officier van tegenwoordig, als gevolg van maatschappelijke veranderingen anders reageert dan laten we zeggen 20 jaar geleden en dientengevolge ook in zijn werk meer betrokken wil zijn bij de besluitvorming. 'Befehl ist befehl' stuit velen van ons tegen de borst en heeft vooral een negatief effect bij de huidige bemanningsaantallen aan boord van onze schepen. Daar is een werksfeer die zich kenmerkt door samenwerking en overleg dacht ik meer gewenst. In deze context moet men dan ook het verantwoordelijk willen zijn door de MO'ers zien en niet als een poging om 'de macht' over te willen nemen.

Tot slot heb ik het WGAG-systeem aan boord van de 'Zafra' als bijzonder positief ervaren en zie het als een grote stap vooruit in het integratieproces. Ik hoop dan ook dat het WGAG-systeem de kans krijgt om te bewijzen wat het waard is door het op een uniforme wijze te introduceren op de daartoe geëigende schepen en daar ook gedurende een zekere periode onveranderd te laten functioneren.

Tot zover zijn reactie. Het ligt in de bedoeling om een beslissing ten aanzien van wachtsgebonden aandachtsgebieden te nemen zodra de bovengenoemde hoofdwerktuigkundigen met verlof zijn. Tegen die tijd verwachten wij in totaal ongeveer 40 schriftelijke reacties te hebben ontvangen.

'C'-klasse

Zoals bekend is op 13 juli een 'C'-klasse schip aangeboden aan de NAM in verband met de ontwikkeling van het 'F3'-veld, dat in 1993 olie zal gaan produceren. Wij wachten met spanning af of wij geselecteerd zullen worden om de shuttle-service te mogen verzorgen.

Op 21 juli jl. werd de 'Cardissa' voor 1 jaar vercharterd aan Maraven. De verwachting is dat aan het eind van dit jaar de 'Caurica'-charter met Maraven wederom voor 1 jaar vernieuwd zal worden. Gezien de zorgen die wij betreffende de 'C'-klasse hebben zijn dit toch bijzonder verheugende ontwikkelingen die in niet geringe mate te danken zijn aan de uitstekende reputatie die is opgebouwd door alle opvarenden die op de 'Caurica' hebben dienstgedaan cq nog dienst doen. We verwachten dan ook dat binnenkort in het Caraïbisch Gebied gesproken zal worden over 'de jachten van Maraven'.

DSM



Nadat de 'Zaphon' het DSM-charter Arzew-Antwerpen van de 'Stellata' had overgenomen, hebben wij een aantal bijzonder positieve schriftelijke en mondelijke reacties ontvangen. DSM stelt vast dat 'de 'Stellata' is voor ons in alle opzichten een goed schip geweest' en bedankt allen die op het schip hebben gevaren gedurende de charterperiode.

Gezien de wens van DSM om indien mogelijk wederom een Nederlandse Shell-tanker op deze route in te zetten, heeft SIM toegezegd hier gevolg aan te geven, vooropgesteld dat dit kosten neutraal kan geschieden. In de praktijk betekent dit dat er een witte lading gevonden moet worden van het Midden Oosten naar de Middellandse Zee of NW-Europa, zodra één van onze 'Z'-schepen beschikbaar is.

radio-officier

Het gebied waar nu reeds gevaren kan worden zonder radio-officier breidt zich steeds verder uit. Dankzij de medewerking en rapportage van de 'Spectrum' heeft het



Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken besloten de zogenaamde 'radiovrijstellings-gebieden' drastisch uit te breiden.

Momenteel kan vrijstelling aangevraagd worden voor de navolgende gebieden: NW-Europa, Middellandse Zee, Zwarte Zee, Noord-Atlantische Oceaan (tot 72° N), Zuid-Atlantische Oceaan (tot 40° Z) met uitzondering van een gebied van 50 mijl uit de oostkust van Zuid-Amerika, Indische Oceaan, Rode Zee tot 150 mijl uit de westkust van Noord- en Midden-Amerika, Panamakanaal, Caraïbisch Gebied, Golf van Mexico, Straat van Malakka en Straat Singapore.

De volgende stap zal waarschijnlijk de Pacific en de Arabische Golf worden en de 'Spectrum' zal hier ongetwijfeld wederom zijn steentje aan bijdragen.

pompkamerveiligheid

Recentelijk hebben zich in een kort tijdsbestek drie ernstige ongevallen met betrekking tot pompkamers voorgedaan, waarbij een aantal van onze collega-zeelieden jammerlijk het leven hebben verloren.

Het betreft hier de 'Manila Victory' waarop de pompman in de pompkamer werd bedwelmd door verdamping van lekkende witte ladingproducten. De tweede stuurman ging zonder ademhalingsapparatuur achter hem aan en kwam zelf ook in moeilijkheden. De reddingsploeg is er uiteindelijk in geslaagd beiden op tijd aan dek te brengen en gelukkig zijn zij volledig hersteld. Dit ongeval kan men 'klassiek' noemen en is veel veelvuldig voorgekomen, niet alleen op tankers, maar ook in besloten ruimten waarbij een zuurstoftekort de oorzaak was.

Het tweede ongeval betrof de 'Mega Borg' waarbij een aantal collega's het leven lieten. Wij kunnen in verband met dit incident nog geen commentaar geven,

omdat er nog geen officiële rapporten beschikbaar zijn.

Het derde ongeval behelst de 'Rapana' waar aan boord drie van onze Engelse Shell collega's omkwamen. Omtrent de juiste toedracht en wat de preciese ontstekingsbron is geweest heeft men nog geen onomstotelijke bewijzen. Het onderzoek loopt nog steeds.

Voorgaande is voor ons aanleiding geweest om een onderzoek in te laten stellen naar mogelijke ontstekingsbronnen in de pompkamers van onze schepen. Vervolgens hebben wij ons intern beraden over eventuele aanvullende procedures en/of het aanbrengen van apparatuur ter verhoging van de veiligheid. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld permanent aangebrachte snuffelapparatuur welke een explosieve atmosfeer signaleert en alarm slaat, additionele beveiliging van pompen en doorvoeringen, verbetering van afvoerfannen, enz. enz.

U zult zich realiseren dat een en ander tijd vergt. Tevens is het aan te raden om deze zaak in overleg te doen met de andere vloten en met SIM. In de tussentijd zullen wij nauwlettend de bestaande procedures moeten volgen en uitvoeren zoals omschreven in het Scheepsreglement en in de 'International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals' (ISGOTT).

Willem Drost

In juni is Willem Drost getroffen door een hartaanval die tot gevolg had dat hij moest worden opgenomen in het plaatselijke ziekenhuis. Inmiddels is hij gelukkig weer thuis en herstellende en ik neem aan dat ik namens U allen spreek als wij Willem een spoedig en algeheel herstel toe wensen.

Met vriendelijke groeten,

Joop Elias
Fleet Manager

'quality management'



op de vloot

In april 1990 werd een aanvang gemaakt met het bezoeken van onze schepen door ondergetekende in de hoedanigheid van QMA (Quality Management Advisor), om het kwaliteitsbeleid op de vloot te introduceren. Inmiddels zijn een zestal schepen, namelijk de 'Sericata', 'Naticina', 'Erinna', 'Niso', 'Etrema' en 'Zaria', bezocht.

Een eerste stap in de richting van QM werd gedaan door invoering van 'Quality Fleetimage Appearance', onder andere door de nodige aandacht aan het cosmetisch aanzicht te geven met de 'three minutes impression'-rapportage, de gele overalls, herziene uniformvoorschriften, naam- en functiebadges en visitekaartjes voor gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen en eerste stuurlieden.

Kwaliteitsbeleid (Quality Management) gaat weer een stap verder en moet uiteindelijk gaan leiden tot een kwaliteitsverbetering. De introductie van het kwaliteitsbeleid is de eerste aanzet hiertoe. Dit houdt ondermeer in het begrip 'kwaliteit' aan boord toe te lichten en een bewustwordingsproces naar QM op gang te brengen.

wat is kwaliteit?

Kwaliteit op zich is eigenlijk heel simpel. Het betekent niets anders dan 'conformance to requirements', dat wil zeggen: voldoen aan de eisen van de klant, niet meer, maar ook niet minder dan dat. Een vereiste is, dat die eisen dan ook duidelijk kenbaar worden gemaakt, zodat we hieraan kunnen voldoen. Dit is eigenlijk zo simpel, dat het moeilijk is om het te begrijpen. De introductie op de vloot dient om dit begrip duidelijk te maken. Kwaliteitsbeleid houdt tevens in, dat we ons denkpatroon moeten gaan veranderen. Omdat we bij kwaliteitsbeleid te maken hebben met mensen is dit een moeilijk en langdurig proces. Het blijkt namelijk, dat er van een groep mensen een deel zeer enthousiast is om te veranderen, het overgrote deel twijfelt nog en een deel ziet het helemaal niet zitten. Gelukkig is dit de kleinste groep en in de praktijk blijkt, dat het grootste deel van deze laatste groep op den duur ook over de streep kan worden getrokken.

andere manier van denken

Dit veranderingsproces betekent, dat niet alleen de manier van werken verandert, maar betekent ook een structurele verandering in het dagelijkse denkpatroon en gedrag van iedereen. Kwaliteit dient dan ook een permanent onderdeel te worden en te zijn van ons dagelijks handelen en denken. In de praktijk blijkt gelukkig dat niemand tegen kwaliteit is. Beter gezegd, iedereen is er voor, omdat men begrijpt dat het leveren van kwaliteit het voortbestaan van het bedrijf betekent. Bovendien zal men ten opzichte van de concurrent wel een kwaliteitsbeleid moeten gaan voeren, om geen marktaandeel te verliezen. De concurrent doet namelijk óók aan QM.

gele kanaries aan boord?

De 'Quality Appearance' is op de schepen inmiddels redelijk ingeburgerd. Wat betreft het dragen van de gele overalls zelfs geheel volgens 'de letter', namelijk van 'uiterton tot uiterton'. Dit had ondermeer op één der bezochte schepen tot gevolg, dat 's morgens de messroom nog bezet was met een koppel 'gele kanaries', terwijl tijdens pikheet deze kanaries in spreuwen waren veranderd. De kanaries hadden namelijk de spoelluchtruimte van de hoofdmotor schoongemaakt.

uitvoering introductie QM aan boord

De introductie van QM bestaat uit het vertonen van twee korte video-films en een lezing. De eerste film dient om het begrip kwaliteit kenbaar te maken en de laatste geeft de mensen het inzicht, dat kwaliteit alleen maar bereikt kan worden door teamwerk en door naar de inbreng van individuele ideeën te luisteren en deze ook serieus te nemen. De betrokkenheid van de werknemers in het bedrijf is een absolute noodzaak om een

kwaliteitsbeleid uit te kunnen voeren.

Kwaliteitsbeleid kan namelijk niet door één man of vrouw uitgevoerd worden, maar slechts met de inzet van allen binnen het bedrijf of de organisatie. Verder wordt er door het samenstellen van gespreksgroepen gediscussieerd, welke problemen we moeten oplossen welke een goed kwaliteitsbeleid in de weg staan. Al deze punten worden door mij genoteerd en in een rapportage naar kantoor uitgewerkt. Hierna zal er actie genomen moeten worden om de opgebrachte probleemstellingen tot een oplossing te brengen.

niet alles tegelijk!

Dit zal voor de 'grote' problemen geschieden van 'project tot project'. Alle problemen zullen dus niet gelijktijdig aangepakt worden. Het moet namelijk voor iedereen duidelijk blijven, waar we op een gegeven moment mee bezig zijn. Deze discussies binnen de groepen zijn bij mij, als Quality Management Advisor zeer goed overgekomen. Duidelijk is, dat de vlootmedewerkers mee denken in de organisatie van het bedrijf. Het is dan ook belangrijk, dat er van die ervaring en kennis gebruik wordt gemaakt.

positief ontvangen

De introductie van QM is door de opvarenden positief ontvangen. Ook degenen, die aanvankelijk sceptisch tegen mijn bezoek aan boord aankeken, moesten naderhand erkennen, dat kwaliteitsbeleid noodzakelijk is ('proof of need!') en dat dit beleid uiteindelijk moet resulteren in kwaliteitsverbetering. Nog steeds geldt namelijk: stilstand is achteruitgang. Deze kwaliteitsverbetering moet uiteindelijk leiden tot grotere winstgevendheid, met welke winst nieuwe investeringen kunnen worden gedaan.

Uit de reacties van de opvarenden van de bezochte schepen kan worden opgemaakt, dat men door de Quality Management Advisor gegeven introductie van QM, het begrip kwaliteit anders is gaan bezien en begrijpen.



Vloot Kwaliteits
Adviseur
Arie Vlaar

nieuwe aanwinsten voor maritiem museum

Met steun van de Vereniging Scheepsvaart- en Havenmuseum Rotterdam, de vriendenvereniging van het museum, werd een model van een 'drijverschuit' of 'zalmschouw' verworven. Dit schip heeft een belangrijke rol gespeeld in de riviervisserij en ontbrak jammer genoeg in de kollektie van het museum. IJzeren drijverschuiten werden gebouwd tussen circa 1890 en 1928 en werden gebruikt voor het vissen op rivier-trekvissen als zalm en steur. Bijzonder is dat dit model van plaatijzer vervaardigd is en dat het, zelfs op deze kleine schaal, geklonken is; een techniek die vroeger in de scheepsbouw werd toegepast en door de lastechniek is verdrongen. Het schitterende model werd gemaakt door de heer Eekels te Bokhoven die hiervoor historische gegevens verzamelde bij oud-vissers.

De laatste aankoop van het museum is een vakkundig gemaakt model van de radersleepboot 'Ragnar'. De Rijnsleepboot 'Ragnar' werd in 1922 bij Scheepswerf en Machinefabriek P. Smit gebouwd en behoorde met een lengte van ruim 77 meter en een breedte van bijna 20 meter tot de 'reuzen van de Rijn'. Het schip kon een aantal grote sleepschepen tegelijk stroomopwaarts slepen en door de geringe



diepgang van 1.40 meter was het bijzonder geschikt voor het bevaren van de Boven-Rijn, waar schippers veelvuldig rekening moesten houden met lage waterstanden. Het model, vervaardigd van polystyreen, is bijzonder gedetailleerd en het is een lust

voor het oog om te kijken naar de schaalgetrouw gebouwde onderdelen van het schip of de steenkolen die liggen te glimmen in de bunkerruimten. Het model werd vervaardigd door de heer K. Bierhaus te Dordrecht.

35E SHELL WORLD-WIDE GOLF- TOURNAMENT



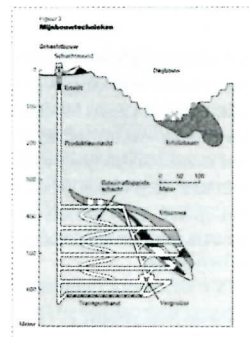
In het kader van het bovenstaande toernooi zal de gezamenlijke competitie in Nederland dit jaar worden gespeeld op 21 september in Noordwijk en op 6 oktober in Zweeloo. Zoals gebruikelijk zullen de scores van de beste speler en speelster meetellen voor de internationale uitslagen. Bent U lid van een officieel erkende golfclub, heeft U een officiële handicap en bent U employé/ gepensioneerde van één van de tot de Shell Groep behorende maatschappijen en wilt U ook eens meedoen? Neem dan contact op met mevrouw A. Klop, MLF/3, SNV Rotterdam, ☎ 010 - 4696617. Degenen die al eerder meegespeeld hebben ontvangen binnenkort automatisch een uitnodiging.

brochure 'metalen' verschenen

De instabiliteit van de energiemarkt na de eerste oliecrisis in de jaren zeventig, was voor de grote oliemaatschappijen aanleiding om te diversificeren. In gewoon Nederlands: niet in de eigen kernactiviteiten investeren, maar in andere bedrijfstakken. Voor de hand liggend was te kijken naar ondernemingen die toch een zekere verwantschap met olie bezaten. Bedrijven in de metalensector hebben die: hun basis ligt ook in de opsporing en winning van ondergrondse delfstoffen. Daar kwam bij dat de vooruitzichten voor stijgende prijzen van de meeste basismetalen gunstig waren.

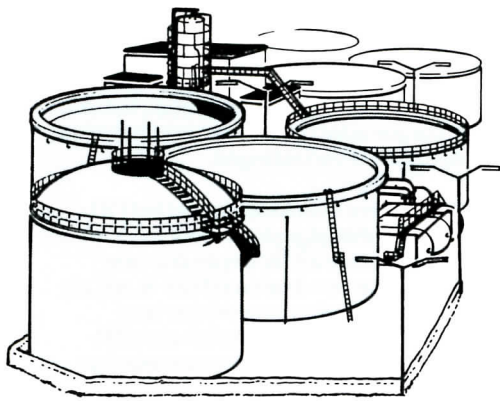
Helaas, vrij kort nadat veel oliemaatschappijen belangen in 'metaal' hadden opgebouwd, daalden de vraag - en de prijs - onder invloed van de hoge olieprijs (beter gezegd: de daaruit voortvloeiende economische crisis). Inmiddels hebben veel oliemaatschappijen de metalen weer de rug toegekeerd. Alleen Shell heeft een strategisch belang aangehouden, in de vorm van de Billiton-groep. De onlangs verschenen SBS-brochure 'Metalen' geeft een helder overzicht van de non-ferrometalenbedrijfstak. Het valt daarbij op dat er duidelijke overeenkomsten zijn met de olie-industrie. De opsporing en winning van metalen (meest in de vorm van ertsen), de bewerking tot zuivere metalen en de

De brochure 'Metalen' kunt U schriftelijk aanvragen bij Shell Nederland BV, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam, ter attentie mw Funnekotter.



prijsvorming op enkele grote markten zijn herkenbare zaken. Acht belangrijke metalen worden in de brochure meer in detail besproken.

De komende jaren zal voor de metaalondernemingen het milieu 'agandapunt nummer één' zijn. Meer hergebruik van metalen, het in de oude staat terug brengen van het landschap - na beëindiging van de mijnbouwactiviteiten - en het op verantwoorde wijze omgaan met de afvalstoffen van de ertsverwerking zijn enkele van de vele milieu-aspecten binnen de metalensector. De jaren negentig zullen turbulent zijn en het vermogen om onverwachte ontwikkelingen om te buigen in 'business opportuniteiten' zal bepalend zijn welke ondernemingen succes hebben. De kwaliteit van mensen, installaties en beschikbare grondstoffen zijn daarbij beslissende factoren.



open havendag en marine vlootdagen in rotterdam

Reusachtige kranen, bijzondere schepen, meer dan 1 miljoen containers en olietanks van flinke afmetingen; de haven van Rotterdam toont zaterdag 22 september het Nederlandse publiek haar dagelijkse werkzaamheden. Op deze Open Havendag kan iedereen tussen tien en vijf uur op vijf lokaties bekijken wat voor werk in 's werelds grootste haven wordt verzet.

Op dezelfde dag beginnen de Vlootdagen van de Koninklijke Marine op de Parkkade. Deze duren tot en met 23 september, twee dagen lang dus. Er liggen dan tussen half tien (zondag vanaf 09.45 uur) en vijf uur 8 schepen aan de kade, die van binnen en buiten te bekijken zijn.

De Open Havendag laat de bedrijvigheid op zowel het land als op het water zien. Talloze schepen en een drijvende kraan, maar ook allerlei transportmiddelen op het land en opslagloodsen zijn van dichtbij te bekijken. Daarnaast zijn er excursies met bussen en boten en houden enkele bedrijven een open dag. Aan sommige activiteiten kan het publiek zelf deelnemen. Zo vaart er bijvoorbeeld een loodsboot die mensen aan boord van een groot schip brengt. Ook een landschap vol containers, immense containerschepen en kranen die alle kanten op bewegen, kunnen worden bewonderd. De politie, brandweer en GGD booten een ongeval na en de havenbeveiligingsdienst laat zien hoe speciaal getrainde honden reageren op dieven. Voor de kinderen is er onder andere een midgetgolfspel en een Havenspel, waarbij zij als havenbaronnen containers over de hele wereld moeten verhandelen. De fax en telefoons maken het spel echt. Verder kunnen de kleintjes zich door een hijskraan zeven meter de lucht in laten tillen.

windmolenpark

De Open Havendag is dit jaar geconcentreerd op drie lokaties in de

haven. Het terrein van Pan Ocean in de Botlek is er één van. Deze plek - waar onder andere olie en chemische produkten worden opgeslagen, verwerkt en vervoerd - staat in het teken van milieu en veiligheid in de haven. Op het terrein van Interforest in de Eemhaven is te zien hoe stukgoed en containers worden vervoerd. Vanaf dit punt is de grootste container-overslagmaatschappij ter wereld te bewonderen.

De derde plek is de Mullerpier. Hier is een havenexpositie opgezet, waar te zien is wat voor goederen in de haven worden overgeslagen en hoe ze worden vervoerd. Naast de activiteiten op deze punten zijn er excursies naar onder andere het Distripark Eemhaven - een distributiecentrum - en naar het grootste baggerdepot ter wereld, de Slufter. Ook het windmolenpark op de Maasvlakte staat op het programma. Het op- en overslagbedrijf van vloeibare lading, Matex in de Botlek, stelt bovendien haar bedrijf voor publiek open. Het van binnen bekijken van een tank met een inhoud van 13.000 kubieke meter, een demonstratie met een vatenvulinstallatie, een boottocht langs de tanks en een kinderkermiss is slechts een greep uit het aanbod.

De veerdienst North Sea Ferries in de Beneluxhaven in Europoort opent ook haar poorten op de 22-ste. Haar aandeel aan de Open Havendag staat meer in het teken van toerisme; Engelse en Schotse reisbureaus presenteren zich, er zijn muziekbands uit die landen en belangstellenden kunnen de schepen van de lijndienst bezichtigen.

lynx-helikopter

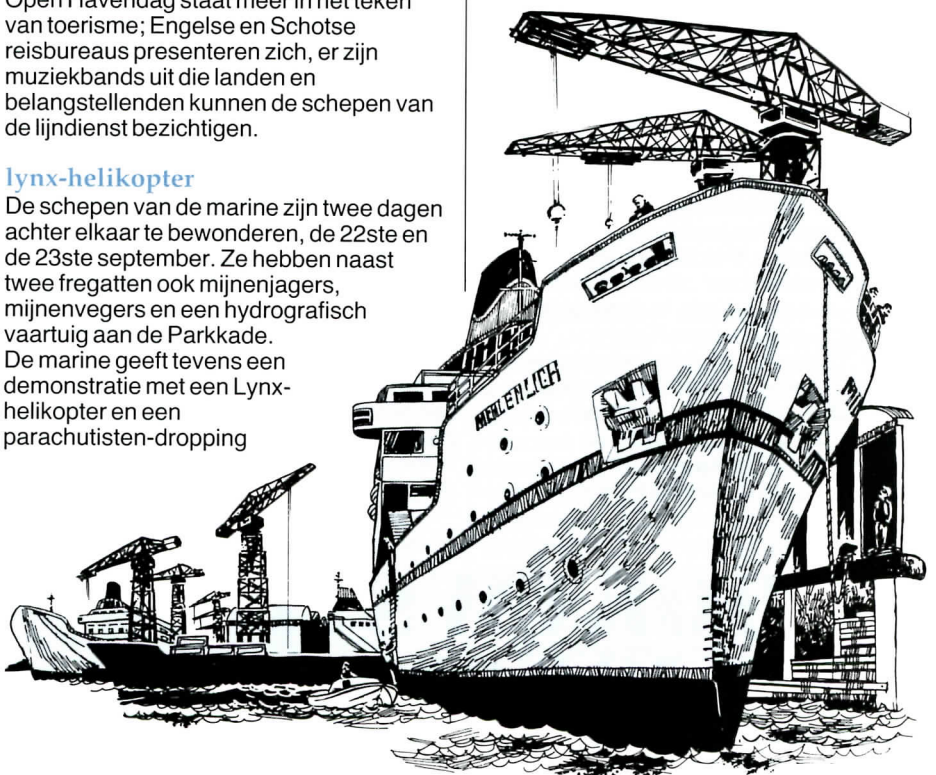
De schepen van de marine zijn twee dagen achter elkaar te bewonderen, de 22ste en de 23ste september. Ze hebben naast twee fregatten ook mijnenjagers, mijnenvegers en een hydrografisch vaartuig aan de Parkkade. De marine geeft tevens een demonstratie met een Lynx-helikopter en een parachutisten-dropping

door het korps mariniers. Ook is er een demonstratie afdalen vanaf het Maastunnelgebouw door mariniers. Tussen één en kwart voor twee speelt de Marinierskapel. Er is ook een tentoonstelling over de taken en middelen bij de Koninklijke marine.

pendelboten

Alle lokaties die op 22 september voor het publiek zijn opengesteld, zijn met pendelbussen en -boten aan elkaar verbonden. De bussen hebben een vertrekpunt op station Zuidplein en op het Centraal station. Het publiek bepaalt zelf waar ze naartoe gaat en waar ze op- en uitstapt. De routes van de bussen en de boten voeren door de haven. Onderweg wordt informatie gegeven over de haven. Kaarten voor de Open Havendag kosten vijf gulden. Wie zo'n kaart koopt, kan de hele dag alle bussen nemen, op alle boten meevaren en met excursies mee. De tickets zijn op de bussen en in de boten verkrijgbaar. De Open Havendag is een initiatief van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en wordt in samenwerking met een groot aantal Rotterdamse bedrijven uitgevoerd.

Info: Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (☎ 010 - 4894110)



Na enige maanden stilte aan dit front, vanwege de vakantieperiode voor Schip & Ka, is dit de derde 'aan de ORde' van dit jaar.



aan de **OR**de

De laatste maal dat U iets aantrof betreffende de OR was in Schip & Ka van juli waarin, als onderdeel van het OR-verslag, gesproken werd over de verkiezingen voor een nieuwe Raad. In die uitgave werd u op de hoogte gebracht van de officiële kandidatenlijst. Dat brengt mij bij het eerste onderwerp, de verkiezingen.

Eind juni heeft Hans Orie een aantal weken het secretariaat bemand en in die tijd de diverse verkiezingsbescheiden in orde gemaakt. Inmiddels is de verzending naar de schepen en de huisadressen een feit. Van vele collega's zijn vanaf de huisadressen inmiddels de stembiljetten terugontvangen. Terwijl u dit leest zullen de verkiezingen aan boord ook in volle gang zijn (3 t/m 17 september). Collega's die niet aan boord kunnen stemmen, zijn nog in de gelegenheid om tot 31 oktober hun stem uit te brengen. Inkomende stembiljetten na die datum zullen terzijde worden gelegd.

Op 5 november zullen de dan met verlof zijnde OR-leden van de verkiezingscommissie op kantoor komen om de stemenvellen te openen en de stemmen te tellen. Middels het opmaken van een procesverbaal zal vervolgens de nieuwe Raad een feit zijn. In de maand december gaat de nieuwe Raad op retraite. Tijdens deze bijeenkomst zal de Raad, naast uiteraard het kennismaken met elkaar en het managementteam, uitgebreid aandacht geven aan het opstellen van een beleidsplan, de samenstelling van de diverse commissies

alsmede het kiezen van een secretaris en voorzitter. Dat brengt mij bij het volgende onderwerp.

voorzitter/secretaris

Hoewel velen van u wel bekend zullen zijn met het onderstaande, toch enige aandacht voor diegenen, zoals veel nieuwe collega's, die het nog niet weten.

Aangezien de omvang van Shell Tankers BV een ambtelijk secretariaat niet rechtvaardigt, in tegenstelling tot vele van onze Shell Nederland collega OR'en en wij tevens te maken hebben met enkele specifieke aspecten van een 'rederij OR' is bij onze Raad de constructie als volgt. De Raad kiest uit zijn midden een voorzitter en secretaris. Tenminste één van deze functies dient te worden vervuld door iemand uit de 'A'- of 'B' kiesgroep, beiden uit de 'C'-kiesgroep mag reglementair niet. De als voorzitter of secretaris gekozen vlootcollega wordt vervolgens op het secretariaat geplaatst, als voorzitter/tweede secretaris of als secretaris. Dit houdt dus voor de bewuste persoon een jaar 'wal' in. Dagelijkse contacten, intern en extern, plannen van vergaderingen en dergelijke, zitting in alle commissies, alsmede zitting in de Centrale Ondernemingsraad van Shell Nederland. Veel contacten en vergaderingen dus.

continuïteit

Vanuit diverse richtingen heb ik, toen met het verschijnen van de kandidatenlijst bleek dat ik deze keer zelf niet mee doe, direct en indirect opmerkingen gehoord. Gaarne wil ik deze gelegenheid even 'misbruiken' om daar iets over te zeggen in de 'ik' vorm. Vanzelfsprekend draag ik alles rond de OR een warm hart toe en kan ik weinig inbrengen tegen opmerkingen over continuïteit. Tezamen met mijn studieverlof voor S1 is er echter sprake van een 'walperiode' van 3 jaar. Aangezien ik, zodra de nieuwe Raad geïnstalleerd is, het varen weer oppak en ik van mening ben dat er veel energie en tijd voor nodig is om

weer thuis te raken in het geheel, heb ik de keuze gemaakt om deze keer niet mee te doen aan de verkiezingen.

Dat betekent uiteraard niet dat het OR-gebeuren een afgesloten hoofdstuk is voor mij. Ten eerste zijn er om de drie jaar verkiezingen en daarnaast kan ik, net als iedereen, ideeën/opmerkingen/en standpunten kenbaar maken aan OR-leden aan boord of aan het secretariaat. Op dit moment reserveer ik gewoon, met onverkort de overtuiging dat het OR-werk belangrijk en nodig is, mijn beschikbare tijd en energie voor het varen, omdat ik denk dat dat vanwege een afwezigheid van drie jaar nodig zal zijn. Uiteraard moeten we diegenen die straks de Raad gaan vormen steunen, zowel door middel van de verkiezingen als door het geven van signalen uit de achterban, waar ik straks opnieuw toe zal behoren.

Tot slot wil ik graag nog enkele punten kort aan de orde laten zijn.

'open leren'

Op 24 juli is circulaire 2776 naar de vloot gestuurd. Deze circulaire vermeldt het feit dat, na overleg in de werkgroep 'Training en Opleiding', in de OR, alsmede na evaluatie van de enquête, het management besloten heeft om te starten met het systeem van 'open leren'. Op alle schepen zullen op korte termijn een extra video-player en tv worden geplaatst, welke uitsluitend voor studie-doeleinden zijn bedoeld. U vindt hieronder een overzicht van de cursussen binnen 'open leren'. Indien iemand in aanmerking wil komen kan hij/zij dit opgeven aan Nel Beugelink (DFP/11 - ☎ 010 - 4071847). Hier en bij ondergetekende (☎ 010 - 4071842) kunt U ook terecht voor informatie over dit systeem.

Cursus:

- *Electrische basisbegrippen A en -B*
- *Inleiding electronica A (dioden en transistoren), -B (stabilisatoren en versterkers) en -C (storing zoeken in analoge schakelingen)*
- *Algemene methoden van storingzoeken*
- *Pneumatiek en hydrauliek*
- *Inleiding in de datacommunicatie*

postvoorziening

In eerder verband is dit onderwerp aan de orde geweest in de OR, voornamelijk toen enige tijd geleden de regels veranderd werden. Momenteel is door de werkgroep 'Communicatie' (dezelfde als van de 'Nieuwsvoorziening') dit item als aktiepunt opgepakt. Er wordt gewerkt aan een overzicht van de nu geldende regels, maar vooral ook de mogelijkheden en onmogelijkheden, om binnen een bepaalde tijd post te verzenden naar diverse havens. In een komende Schip & Ka zal hierover, door de werkgroep zelf, nader worden bericht.

**Goede vaart of prettig verlof,
Ed Barsingerhorn**

OOK UW STEM IS NODIG

Met blijdschap geven wij kennis
van de geboorte van

CASSA,

de geautomatiseerde kapiteins-
administratie van Shell Tankers BV.
Na een totale ontwikkelingstijd van
ongeveer 3,5 jaar zal het programma
met ingang van 1 september 1990
in gebruik worden genomen.



CASSA

Hoe het begon.....?

De eerste stappen die hebben geleid tot de automatisering van de zogenoemde 'kapiteinsadministratie' zijn gezet aan boord van de 'Caurica'. Guido Debets maakte een oriëntatiereis in het kader van het automatiseringsplan STBV. Wij spreken nu over het jaar 1986. Met behulp van Lotus 1-2-3 is door Guido een 'spreadsheet' (lees: rekenblad) ontwikkeld, waarin diverse administratieve gegevens - verband houdende met bovengenoemde 'kapiteinsadministratie' - konden worden vastgelegd. Alle berekeningen werden met behulp van het 'spreadsheet' in een razendsnel tempo uitgevoerd. Zodoende konden op eenvoudige wijze onder andere de kasstaat en de recapitulatiestaat voor Nederlandse opvarenden worden verwerkt.

officiële aanpak

Eenmaal terug op kantoor werd besloten de 'kapiteinsadministratie' in zijn totaliteit op te nemen in het automatiseringsplan van STBV. Doel van het programma was:

- het vermijden van duplicatie van diverse gegevens;
- vereenvoudiging van de berekeningen;
- tijdsbesparing.

Het programma zou de naam CASSA krijgen, hetgeen staat voor 'Captain's Automated System for Shipboard Administration'.

In eerste instantie werd besloten de ontwikkeling met behulp van Lotus 1-2-3 voort te zetten. Met behulp van diverse losstaande modules in de vorm van 'spreadsheets' en menugestuurde invoerroutines is het programma vanaf mei 1987 opgebouwd. In september 1987 werd een testexemplaar afgegeven op de 'Caurica'. Al snel bleek dat fouten in het programma het de gezagvoerder onmogelijk maakten het programma verder te testen. Ook een tweede testexemplaar, geplaatst aan boord van de 'Cardissa', bleek vrij snel na installatie niet goed te werken. Tegelijkertijd werd

duidelijk dat Lotus 1-2-3 niet voldoende capaciteit had om uitbreiding met de gegevens van onze Indonesische opvarenden toe te staan.

koerswijziging

Na rijp beraad werd derhalve besloten de ontwikkeling met behulp van Lotus 1-2-3 te stoppen. Een softwarebureau werd ingeschakeld om te berekenen hoeveel tijd en geld een totaal nieuwe ontwikkeling van het programma CASSA zou gaan kosten. Ook werd een bezoek gebracht aan Nedlloyd alwaar een demonstratie werd gegeven van het programma, zoals in gebruik aan boord van de Nedlloyd-schepen.

In november 1988 is een aanvang gemaakt met de aanpassingen, die noodzakelijk waren om het programma geschikt te maken voor Shell Tankers. In februari 1989 is het programma aan boord van de 'Caurica' en 'Spectrum' getest. De reacties waren over het algemeen positief. Helaas bleek Shell Tankers na de testperiode geen aanspraak meer te kunnen maken op de programmeur van Nedlloyd, die de eerste aanpassingen aan het programma had aangebracht. De tweede programmeur is, na enige tijd bezig geweest te zijn aan het programma, uit dienst getreden.... Maar uiteindelijk is het programma met behulp van een derde programmeur op vlotte wijze vervolmaakt tot de versie die nu aan boord is geïntroduceerd.

extra besparing

Na ontvangst van de 'kapiteinsadministratie' aan de wal vindt controle plaats op berekeningen, enz. Daarna worden de gegevens verwerkt in het boekhoudprogramma, in het gageprogramma van Neddata en worden maandelijks telexen verzonden naar Jakarta ter uitbetaling van de 'monthly allotments' en 'remittance letters'. Vele gegevens moeten worden overgenomen en daarna wederom gecontroleerd. Omdat in de tussentijd de ontwikkeling van

Marinet ver was gevorderd, kon de ontwikkeling van CASSA worden uitgebreid met een vijftal bestanden, die met behulp van Marinet zouden kunnen worden verzonden naar de walorganisatie. Na ontvangst op het kantoor te Rotterdam wordt een tweetal transmissiebestanden overgezonden naar de WANG-minicomputer en ingelezen in het boekhoudprogramma en overgezonden naar het gageprogramma van Neddata. De overige transmissiebestanden zijn bestemd voor de operationele afdeling en de afdeling gage-administratie. Zij bevatten respectievelijk informatie betreffende overuren en gagegegevens van onze Indonesische opvarenden.

U zult begrijpen dat door toevoeging van deze transmissiebestanden in het programma CASSA een aanzienlijke werkbeparing voor de walorganisatie tot stand wordt gebracht. Voor de tot nu toe gehanteerde 'kapiteinsadministratie' wordt gebruik gemaakt van negen formulieren. Na ingebruikname van het programma CASSA zal maandelijks slechts één formulier vanuit het programma worden geprint en worden verzonden naar de walorganisatie. Slechts ter controle zal van tijd tot tijd van een enkel schip de totale maandverantwoording worden opgevraagd.

definitief

In de maand april is aan boord van de 'Zafra' en 'Zaria' nog een test gedaan en een tweetal gezagvoerders heeft op kantoor de laatste versie beproefd en akkoord bevonden. Het programma is, voorzien van een installatieprocedure, handleiding, enz. vanaf eind juli verzonden naar alle schepen. CASSA zal vanaf 1 september 1990 voor zowel gezagvoerders als walorganisatie definitief een einde maken aan:

- duplicatie van diverse gegevens;
- lastige berekeningen;
- tijdrovende werkzaamheden.

Mary Bode

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 22.08.1990

m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: N. Venendaal
1e Stm.: F.B. Schröder
Hwtk.: J. Wielart (31/8 E. Dallinga)
MO1: E.S. Petrusma
MO3: J. Buren, G.H. Reitsema
MO4: P.G. Harts, A. Slot
Stag.: 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: C.P. Hoogesteger
CPO: J.D.M. Paath
PO: Cece Suganda
G1S: Madjen Nawi, Sanusi
G2S: Suhanda, Leonard Runtu Lalo
ASTD: O. Juhari
CHCK: Agus Harun

m.s. 'Caurica'

Gezagv.: M.F.D. Becx
1e Stm.: H.A. van der Want
Hwtk.: J.A. de Groot (1/9 C.H.J. van Dijk)
MO2: M.P.M. Boeren
MO3: F.J. Ringersma
MO4: C.G.A. Ligtoet
Stag.: J.M. Zwaard, M.H. Dekker
Roff: D.C. Beckwith
ASV: J.G. Cornelissen, E.H. Vissia
ST: K. van der Sluis
Hovo: J.H.A.J. Orië
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.: R. Agema
1e Stm.: D.M. Alderlieste
Hwtk.: G. de Goede
MO4: B.R.J. Scherpenzeel
Stag.: R. Bijlsma, J. Klomp
Off2: A.K. Pasaribu
Off3: Susmanto
Eng4: Jenafry, 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
1e Stm.: R. Dijkstra (28/8 J. Jongeneel)
Hwtk.: G.J. van Eyk (4/9 I.J. Albrechts)
2e Wtk.: J.D. Compriet
MO4: A.J. Geerds
Off2: F.X.F.A. Luntungan

Off3: F.R.B. Danuwidjaya
Eng3: Aribowo
Eng4: A.S. Lasimoen
IRO: K.B. Nunardja
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 Robot 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.: C. Hemmer (15/9 J.P. Kalkman)
2e Wtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
Off2: A.M. Husain
Off3: B.E. Priyatno
Eng3: B. Agusdin
Eng4: T.H. Sujadi

IRO: D. Sarona
Stag.: L.H. van Dijk, T.B. Jonkers
CPO: Sugiman
PO: Muh Djupri Rachman, Johnny Uruilal
G1S: Mohammed Raij, 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
3e Wtk.: J. Kruize
MO2: H. Ammerlaan
MO3: N.G. Butter
MO4: R.A. Hens, H.A.J. Stoop, N. de Vries
IRO: M.M. Kasio
ASV: R. Mammen
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Dondokambey, Ali Mudin
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.: T.W. Scharrenburg (20/9 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, F.P. van der Star
4e Wtk.: S. van der Zee
MO4: R. van Aalderen, P. Brandinga
Roff: A.M. Mcfaul
ASV: R.E. Curial
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.B. van Leunen, G.R. Bos

MO4: J.W. Gepkens, D.J. Gijsbers
Roff: N. Macaskill (24/8 M. Murphy)
ST: G. Struik, F.J. Tryselaar
Hovo: C.A. Brederland
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
3e Stm.: W.M. de Bruyn (25/8 MO4 J.F. van Dijk)
2e Wtk.: T. Scholte (31/8 J.J.J. Ludekuse)
3e Wtk.: G.J. Harlaar
MO3: H.C. van Petersen
MO4: J. Minnaard
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
1e Stm.: L.A.H. Vader
Wnd. 2e Stm.: H.J. Otte (23/8 2e Stm. P.A.D. Bouwman)
3e Stm.: J.N.M. Sinnige (27/8 M. van der Woud)
Hwtk.: J. Hensbroek
3e Wtk.: P.D. Koudenburg
MO3: C.J. Muyskens
MO4: J.H. Klomp
IRO: S. Ruskam
CPO: Gunugh H. Ritonga
PO: Sjaifullah Siregar, Abdul Rachman
G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muhammad, Mail Bin Toyib, Abdul Halli
G2S: Dedi Bukhori, K. Rukman, Usman Madjoka
ASTD: Umar Bin Salian
JSCJ: Bahari Madruisdi
HECA: Irsal
2NDC: Suparman

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer
1e Stm.: F.J. Kronenberg (12/9 R.A. de Boer)
Hwtk.: F.C. Koens (9/9 W. Muis)
4e Wtk.: H. van Weenen
MO2: P. Molendijk
MO3: J.W. van Duuren
MO4: L.J. Salomons, J.T.E.M. Spoor
Roff: P.D. Waldron
ST: B.A. Amstelveen, E.L. Boldewijn
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'

Gezagnv.: Wnd. Gezagnv.: A. Leffers
1e Stm.: W. Koeze
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: W.N. Bradshaw
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 Hendrik
ASTD: Budiyo
2NDC: Sukian Bin Romli

m.s. 'Sponsalis'

Gezagnv.: F.W. van Oerle
1e Stm.: R. van der Voort
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
MO2: H. Oudenes, P.H. Stegeman, B.A. Glas
Roff: B. Rant
ST: C.H. Roozendaal, E. Kuitens
Hovo: C.F. van der Ende
CPO: Naim Bin Dulask
PO: Mamam Suparman
G1S: Abdul Manika, Adriansjah
G2S: Komarudin, Pukasan Bin Jumadin
ASTD: Mostafa Bin Monai
2NDC: Hasjardi

m.s. 'Stellata'

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

m.s. 'Sunetta'

Gezagnv.: R.W. Overdijkink
Wnd. 1e Stm.: K. Cramer
Wnd. 2e Stm.: M.J.A. Kryvenaer
3e Stm.: M.C. Swart
Hwtk.: W. Vroling (5/9 J.L. van der Rijst)
2e Wtk.: J.W. van Velze
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 Sihirah, 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'

Gezagnv.: F. Kuyt
1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: F. Bakker
MO1: J.C. van Koten
MO2: J. de Boer
MO3: A.C.M. Zijlmans
IRO: S. Rizal
ST: J. Brederveld, J.J. Donleben
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Sulaiman
G1S: Rudolf HJ Lapijan, Muh Irwan
G2S: Sugiarto, Timbang
ASTD: O. Harun
CICA: Abd. Rodjak Mo. Ili
2NDC: Endi Suryadi

m.s. 'Zaria'

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

Gehuwd

07.06.90 - ST J.P.W. Dallmeyer met Mw. J. Roumpong
27.07.90 - MO4 J.F. van Dijk met Mw. C. Plasmeyer

In Memoriam

Op 8 juni jl. is op 79 jarige leeftijd overleden de heer **A. Schoonfeld**, oud-2e werktuigkundige. De heer Schoonfeld verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1961 na 26 dienstjaren.

Op 20 juni jl. is op 64 jarige leeftijd overleden de heer **P.J. Engelsma**, oud-2e werktuigkundige. De heer Engelsma verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1971 na 21 dienstjaren.

Op 22 juni jl. is op 67 jarige leeftijd overleden de heer **G. Pronk**, oud-wafunctionaris. De heer Pronk verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1982 na 35 dienstjaren.

Op 26 juni jl. is op 98 jarige leeftijd overleden de heer **H.T. de Boer**, oud-gezagvoerder. De heer de Boer verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1940 na 25 dienstjaren.

Op 27 juni jl. is op 59 jarige leeftijd overleden de heer **H.A. Kuling**, oud-gezagvoerder. De heer Kuling verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1985 na 30 dienstjaren.

Op 2 juli jl. is op 88 jarige leeftijd overleden de heer **W.L. Happee**, oud-vlootinspecteur. De heer Happee verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1954 na 29 dienstjaren.

Op 11 juli jl. is op 91 jarige leeftijd overleden de heer **A. Swart**, oud-gezagvoerder. De heer Swart verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1953 na 27 dienstjaren.

Op 6 augustus jl. is op 62 jarige leeftijd overleden de heer **J.B.M. Ouwens**, oud-wafunctionaris. De heer Ouwens verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1986 na 37 dienstjaren.

Op 14 augustus jl. is op 77 jarige leeftijd overleden de heer **C.J. van de Weijer**, oud-wafunctionaris. De heer van de Weijer verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1968 na 34 dienstjaren.

Vlootjubilariissen



J. van den Enk
Aank. Kok
10 jaar op 12.08.90



J. Klemann
2e Werktuigkundige
25 jaar op 02.09.90



T.H. Tromp
1e Stuurman
25 jaar op 02.09.90



D. Westdorp
Hoofdwerktuigkundige
25 jaar op 02.09.90



J.L. de Bondt
Hoofdwerktuigkundige
25 jaar op 05.09.90



R.H. de Haan
2e Werktuigkundige
25 jaar op 09.09.90



I.J. Albrechts
2e Werktuigkundige
25 jaar op 22.09.90



A.T. van Es
Gezagvoerder
30 jaar op 26.09.90

Met pensioen

01.07.90 - Gezagnv.: A.J. Bloem

'Bij het afscheid van Shell Tankers BV willen wij U hartelijk danken voor de getoonde belangstelling. Het allerbeste voor de toekomst en een goede vaart toegewenst

A.J. Bloem
Mw. J. Bloem-Spanjer

Behaalde diploma's

'B' - C.J. Muyskens
'S1' - J. Buren
'S1' - J.D.C. Plug
'S3' - C.J. Muyskens
'S3' - J.H. Klomp
'S3' - W.D. Pols
'S3' - P. Brandinga
'SLGS' - R.G. van den Brink
'TECH' - R.G. van den Brink

Her-indienst

23.07.90 - MO3: C.J. Muyskens

Uit dienst getreden

3e Stm.: W.J. Levering
3e Wtk.: P. Hack
3e Wtk.: F.H. de Jong
MO3: R.W. Eeuwijk
MO3: G.J.A.M. Voets
MO3: M.P. Vogels
ASV: F.G.M. van Kleef
ASV: M. Schiphorst

walpersonalia

Waljubilariissen



J. de Ruiter
DFM/1
35 jaar op 08.09.90



B.C. Knoester
DFP/5
30 jaar op 01.09.90



J.A.M. Lindeman
DFP/11
30 jaar op 01.09.90

Rolf van Aalderen
23 jaar
ex-Terschelling

'Na het behalen van mijn VWO-diploma aan de Rijksscholengemeenschap te Meppel, ben ik naar de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' op Terschelling gegaan. Ik heb in 1989 de richting Marof-navigatie afgerond. Daar ik het laatste studiejaar steeds meer interesse kreeg in de technische vakken, besloot ik de Marof-plusopleiding te volgen om theoretisch ook mijn 'C'-diploma te halen. Naast de verplichte vakken voortstuwingsinstallaties, hulpsystemen en elektrotechniek, volgde ik ook nog een aantal andere cursussen, namelijk rederijkunde en stoominstallaties. Mijn grootste hobby is klimmen. In het voor- en najaar houd ik mij voornamelijk bezig met rotsklimmen in België en Duitsland, terwijl ik 's zomers - als het even mogelijk is - een aantal trektochten door de Alpen maak'.



MO4: R. van Aalderen
23.07.90 in dienst
m.s. 'Niso'

Ben van Scherpenzeel
24 jaar
ex-Terschelling



MO4: B.R.J. Scherpenzeel
05.07.90 in dienst
m.s. 'Erinna'

'Na het behalen van het HAVO- en VWO-diploma aan het 'Niiflarake College' te Maarssen, ben ik naar de zeevaartschool op Terschelling gegaan. Wat betreft de ligging was Amsterdam een meer voor de hand liggende keuze geweest, maar alleen al het feit dat de school op het eiland Terschelling stond en het internaat 'Victoria' mij wel leuk leek, deden mij besluiten voor de 'Willem Barentsz' te kiezen. Na mijn stageperiode bij STBV heb ik het Marof-diploma gehaald met de nautische kant als hoofd-afstudeerrichting. Tijdens de stageperiode echter begon ik het technische gedeelte ook steeds interessanter te vinden en zo besloot ik ook de hoogste vaarbevoegdheid te halen in de discipline scheepswerktuigkunde. Tijdens mijn verblijf op Terschelling heb ik ook genoeg aandacht kunnen besteden aan mijn drie grote hobby's, namelijk roeien, zeilen en Jiu Jitsu. In de examenjaren heb ik als 'opstapper' op charterschepen gezeild tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland. Mijn verlof wil ik gebruiken om deze drie hobby's te beoefenen en verder kennissen in het buitenland op te zoeken'.

Henri van den Elsaker
23 jaar
ex-Amsterdam

'In Amersfoort heb ik het HAVO aan de scholengemeenschap de 'Schothorst' gevolgd. Hierna ben ik naar de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam gegaan om scheepswerktuigkundige te worden. Deze opleiding bestond niet meer, dus volgde ik de opleiding tot Marof-W. Gedurende mijn stage heb ik bij Nedlloyd gevaren. In het vierde jaar zakte ik voor het diploma, dus moest ik nog een jaar en deed toen de opleiding voor Marof-N erbij. Dit jaar ben ik geslaagd voor Marof-W en -N. Zelf hou ik van zon, zee en het strand en ik zeil ook. Ik heb namelijk een catamaran - een Hobie 16 - waar ik me regelmatig mee vermaak. Dit jaar heb ik hem alleen maar op de randmeren gevaren, maar volgend jaar neem ik hem mee op vakantie'.



MO4:
H. van den Elsaker
23.07.90 in dienst
m.s. 'Spectrum'

NIEUWE GEZICHTEN BIJ STBV

Willem-Dirk Pols
22 jaar
ex-Vlissingen

'Na mijn lagere schooltijd te hebben volbracht aan de binnenvaartschool, heb ik een 'normale' HAVO gevolgd in mijn huidige woonplaats Terneuzen. Vanaf mijn zestiende werkte ik bij 'Willem Muller' als matroos op de diverse sleepboten, voornamelijk op de Westerschelde en het havengebied van Gent. Na mijn HAVO ben ik toch maar verder gaan leren en heb aan het Maritiem Instituut de Ruyter te Vlissingen het Marof-W diploma gehaald. De stageperiode heb ik bij Van Ommeren doorgebracht op een bulkcarrier. Als hobby's heb ik vooral wielrennen en verder mag ik in de weekeinden graag werken als discjockey in Antwerpen of Gent in de diverse discotheken aldaar'.



MO4: W.D. Pols
21.07.90 in dienst
m.s. 'Sunetta'

Jack Klomp
22 jaar
ex-Vlissingen



MO4: J.H. Klomp
23.07.90 in dienst
m.s. 'Sidelia'

'In een al zeer vroeg stadium - al op de basisschool - ging mijn interesse uit naar de zeevaart. Na de HAVO-opleiding te hebben doorlopen aan het Christelijk Lyceum te Almelo, ben ik naar de zeevaartschool in Vlissingen gegaan. Hier heb ik de opleiding van maritiem officier gevolgd. Mijn stagetijd heb ik volbracht bij Shell Tankers en na het vierde jaar van de opleiding heb ik besloten om hier weer terug te keren. Ik hoop in de komende jaren veel steun te hebben aan mijn vriendin en ouders, iets wat volgens mij van essentieel belang is. De hobby's waarmee ik mijn vrije tijd vul zijn wielrennen en badminton'.

Peter Bandringa
23 jaar
ex-Terschelling

'In mijn woonplaats Assen heb ik de Dr Nassau College gevolgd voor MAVO en HAVO. Na mijn HAVO-diploma te hebben gehaald heb ik de opleiding tot maritiem officier, met als specificatie scheepswerktuigkundige, te Terschelling gevolgd. Ik heb deze opleiding gekozen omdat ik een beroep met vrijheid wou uitoefenen en tevens veel van de wereld wilde zien. Mijn stageperiode heb ik bij Nedlloyd gevaren. Als hobby heb ik sporten, maar mijn voorkeur gaat voornamelijk uit naar voetballen. Mijn grootste hobby is echter toeren op de motor met mijn vrienden. Mijn verlofperioden zal ik dan ook onder andere gaan besteden aan motorrijden'.



MO4: P. Bandringa
24.07.90 in dienst
m.s. 'Niso'