

# SCHIP & KA

31e jaargang  
nummer 01/02  
september/  
oktober 1992



- 🐚 organisatieschema    🐚 gerard veldt met pensioen
- 🐚 reis-impresie van een docentenstage
- 🐚 koopvaardijdiensten    🐚 or-verslag
- 🐚 afscheid gepensioneerden

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Tweëndertigste jaargang nr. 01/02  
september/oktober 1992

Redactiecommissie  
010-4071828  
Haaije van der Brug  
Hans ten Katen  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Rob Wijmer

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

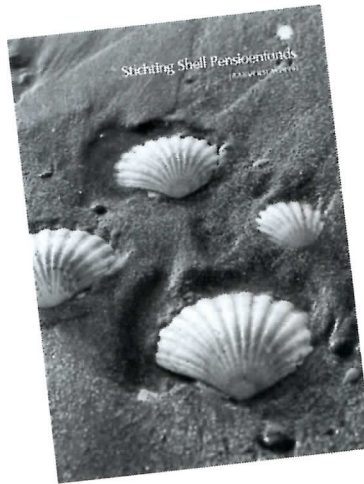
Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving en druk  
Tijl Offset  
Blaloweg 20  
Zwolle

## voor de verzameling

Wie kan mij helpen aan oude scheepsfoto's van de 'Thelidomus'. Mis ook nog de 'Marpessa' en 'Kermia'.

P.C. Bergmans  
Rochussenlaan 33  
4875 AT Etten Leur



## stichting shell pensioenfonds

Onlangs is het 43ste jaarverslag verschenen van de Stichting Shell Pensioenfonds. Belangstellenden kunnen in het bezit komen van een exemplaar door een rechtstreeks verzoek te richten aan Stichting Shell Pensioenfonds, afdeling PF/0, Postbus 65, 2501 CB Den Haag.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0075	21.07.92	Correctie serie SR II
0076	22.07.92	Marine Personnel Safety Performance 1992 (SATCOM)
0077	23.07.92	HSEQ-beleid STBV
0078	27.07.92	EPIRBS (SATCOM)
0079	22.07.92	Werkzaamheden op de brug (SATCOM)
0080	30.07.92	Correctie serie Annual Business Plan 1992
0081	30.07.92	Correctie serie Ship Management Manual
0082	31.07.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0083	03.08.92	Uitslag enquête stagiaires 1991/92 (SATCOM)
0084	07.08.92	Correctie serie Ship Management Manual
0085	07.08.92	Correctie serie Ship Reporting Manual
0086	05.08.92	Vlootmutaties (SATCOM)
0087	11.08.92	Correctie serie Ins and Outs on Ports world wide
0088	18.08.92	Resultaten CAO-onderhandelingen
0089	31.08.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0090	01.09.92	Quality Manager (SATCOM)
0091	31.08.92	Correctie serie Ins and Outs on Ports world wide
0092	31.08.92	Correctie serie Ship Reporting Manual
0093	07.09.92	Geïntegreerd scheepsdagboek (SATCOM)
0094	15.09.92	Correctie serie Scheepsreglement deel I
0095	17.09.92	Aanstellingen (SATCOM)

## VEILIGHEIDSRESULTATEN 1992

Tot 17/09/92

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	4
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	2
Herhalingsfrequentie 1*	1,6
Herhalingsfrequentie 2*	2,4

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

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	2
Gerapporteerde bijna-ongevallen	20
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	1

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 38, hetgeen gelijk is aan 0,4 miljoen manuren.



## OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	1854
ENTALINA*	664
ERINNA*	1122
ERODONA*	652
ETREMA*	1132
NATICINA	444
NISO	37
SERICATA*	2129
SHELLTRANS	2400
SIDELIA*	2026
SIRATUS*	601
SOLARIS*	2495
SPECTRUM	106
SPONSALIS*	2141
STELLATA	141
SUNETTA*	808
ZARIA*	926
ZAFRA*	1141

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

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Entalina  
Erinna  
Erodona  
Etrema

Naticina  
Niso  
Sericata  
Shelltrans

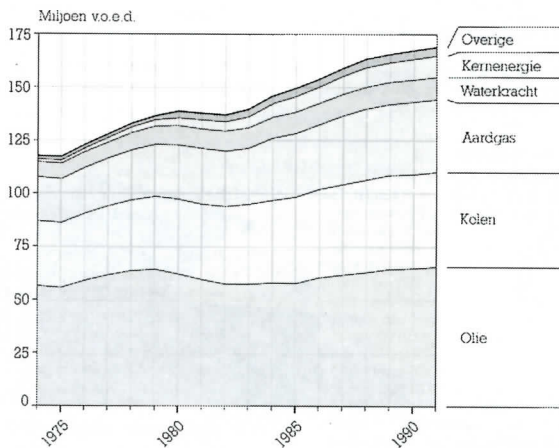
Sidelia  
Siratus  
Solaris  
Spectrum

Sponsalis  
Stellata  
Sunetta  
Zafra  
Zaria

010-4566008

010-4566009

## 'energie in kort bestek' verschenen



Elk jaar geeft Shell Nederland onder de titel 'Energie in kort bestek' een statistische brochure over de energiesector uit. Onlangs is de editie verschenen die terugkijkt op 1991.

De belangrijkste gebeurtenissen op energiegebied waren de nasleep van de Golfoorlog en het uiteenvallen van de Sovjetunie. Beide hadden uiteindelijk echter minder gevolgen voor de

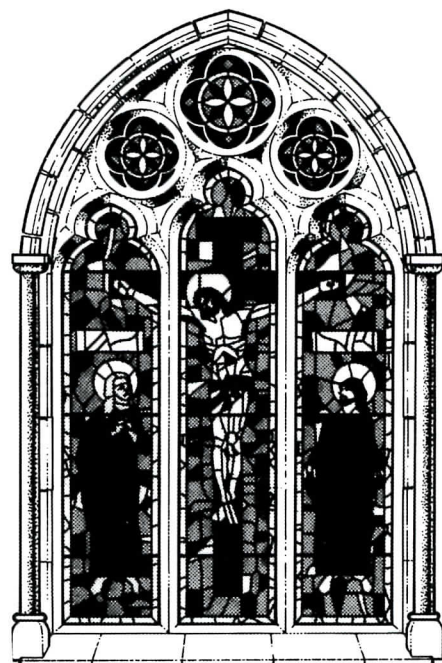
energievoorziening en -prijzen dan aanvankelijk werd gevreesd.

Olie was in 1990 de voornaamste primaire-energiebron (40 procent), gevolgd door kolen (26 procent), aardgas (21 procent), waterkracht, kernenergie en een restje 'overige', waaronder wind- en zonne-energie. Van de fossiele brandstoffen maakt aardgas sinds het begin van de jaren zeventig de sterkste groei door.

In afzonderlijke hoofdstukken wordt dieper ingegaan op olie, aardgas en steenkool.

Wat aardgas betreft, is de rol van Nederland al jaren opvallend. Na 'giganten' als het GOS, de Verenigde Staten en Canada, is ons land in volume 's werelds vierde aardgasproducent en de derde exporteur.

De brochure 'Energie in kort bestek' en de Engelstalige versie 'Energy in profile' zijn schriftelijk aan te vragen bij Shell Nederland BV, Afdeling PAS/14, Postbus 1222, 3000 BB Rotterdam.



## koopvaardijdiensten 1992

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

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

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

Deze oecumenische diensten worden gehouden in:

**Groningen op zondag 1 november 1992**  
om 4 uur 's middags in de Doopsgezinde Kerk (Oude Boteringestraat)  
Voorgangers: pastor W. van den Heuvel, Ds J. Bakker en Ds H. Wubs.

**Rotterdam op zondag 8 november 1992**  
om 4 uur 's middags in de Grote of Sint Laurenskerk  
Voorgangers: Ds. H. Wubs, Ds. J. Bakker en pastor A.H.M. van der Sande.

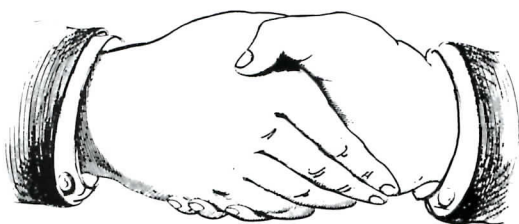
**Amsterdam op zondag 15 november 1992**  
om 15.30 uur in de Engelse Kerk op het Begijnhof (vanaf half drie is de kerk open en wordt er koffie aangeboden).  
Voorgangers: Ds. J. Bakker en pastor K. van der Zalm.

In alle diensten wordt er medewerking verleend door een koor, is er een kindercrèche en wordt er na de dienst (behalve in Amsterdam) koffie aangeboden.

## afscheid gaan nemen

Op 18 november a.s. zal in Café-restaurant 'Engels', Stationsplein 45, Rotterdam een afscheidsreceptie worden gehouden voor vlotcollega's die de actieve dienst van

Shell Tankers BV hebben verlaten. Een ieder is daarbij van harte welkom. De receptie begint om 16.30 uur in de Rotonde-zaal.



2e Werktuigkundige  
J.C. Ganzinga

Hoofdwerktuigkundige  
J.B. van Haaster



Hoofdwerktuigkundige  
J. Hensbroek



Hoofdwerktuigkundige  
H. Kuijper



Algemeen Scheepsvakman  
K.G.J. Schefferlie



Hoofdwerktuigkundige  
W. Vrolijk



Hoofdwerktuigkundige  
J. Wielart

# reis-impressie van een docentenstage

*Bert Hamming, leraar bedrijfskunde aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam, werd onlangs de kans geboden een oriëntatierisje mee te maken aan boord van een STBV-schip. Het meevaren van docenten is noodzakelijk voor het blijven met de moderne ontwikkelingen. Sommige meevarende docenten gaven te kennen dat zij bepaalde ervaringen al in het studieprogramma hebben kunnen verwerken. De oorspronkelijke opzet was 'een paar dagen meevaren op een tanker op de Noordzee'. Verrassing en enthousiasme voor Bert Hamming dus na de mededeling van Janny Kalkman dat de vertrekhaven Aruba of Bangkok zou worden! Van Bert Hamming ontving de redactie het onderstaande verslag.*

STBV heeft in haar laad- en loshavens een 'agent', die van alles regelt ten behoeve van de schepen en haar bemanning. Zo staat er bij de uitgang van het vliegveld van Bangkok een vriendelijke Thai met een stuk karton: 'Mr. Hamming - Stellata'. Er volgt een taxirit dwars door Bangkok. Ik kom ogen te kort: meters hoge reclameborden voor allerlei multi-nationals en voor nieuw ontwikkelde bouwprojecten, een overvolle weg, hoge hotels en



Hoofdwerktuigkundige Leo Jorissen en leraar bedrijfskunde Bert Hamming

kantoren met elk z'n eigen omheinde stukje park annex parkeerterrein. Daartussen veel 'bidonville' zoals de fransen dat noemen: zelfgebouwde hutjes en in het stof langs de weg winkeltjes en cafes. Soms ook een stukje authenticiteit Thailand: rijk versierde houten huizen met veel puntdakjes en grote palmbomen er omheen. Een gezellige chaos. We stoppen voor een pilsje. De hitte valt op me als ik uit de auto stap.

## 'Stellata'

Het kantoortje van de agent heeft een terras met uitzicht op de baai van Sriracha. Er liggen tientallen schepen ten anker. In de verte zie ik ook de 'Stellata' met z'n rode schoorsteen en daarop de bekende gele schelp. Het is laag water. Op het strand zoeken mensen iets van hun gading. In de tuin onder het terras: fel rode bloemen en een vlinder zo groot als een vogeltje. De burens hebben een klein aapje, dat rond loopt met een air alsof het huis van hem alleen is. Na wat Thais in een 'motorola' brengt de

auto mij naar een pier. Men laat m'n tas in een kleine open boot zakken. Wat is de 'Stellata' hoog, nu we dichtbij zijn! Na wat lichte acrobatiek sta ik in de hitte aan dek. Er klinkt een monotoon geloei. Het bootje van de agent is al op de terugweg naar de groene heuvels in de verte. Kapitein Willem Moll heet mij welkom aan boord en wijst mij m'n hut (heerlijk koel!): mijn docentenstage is begonnen.

De 'Stellata' is nog aan het lossen (vandaar dat geluid aan dek). De haveninstallatie bestaat uit een paar boeien om aan en af te meren en twee circa 50cm dikke slangen om de olie over te pompen. In de controlekamer volgen twee officieren (Carien en Peter) aan een groot paneel met veel meters en knopjes op monitors het lossen en ballasten. Peter legt mij uit dat het schip een paar graden naar achteren en naar bakboord moet overhellen, zodat elke tank in het laagste punt helemaal leeg gepompt kan worden. De dikvloeibare aardolie wordt in de tanks verwarmd om het te kunnen overpompen. De lege tanks vult men met 'inert' gas om brandgevaar te voorkomen. Het lossen zal nog bijna een etmaal duren, zodat er de volgende dag gepassagierd kan worden.

## Pattaya

De boot van de agent brengt ons weer naar de wal. De kapitein moet naar een tandarts. Ik ga gezellig met Leo, Bas en



Marleen de markt van Sriracha bekijken en een Bhoedistische tempel. De agent heeft ons uitgenodigd voor een Thais maal! 's Middags: Pattaya-beach: grote nieuwe hotels, een palmenboulevard en veel gezellige straathandel. We zien vaak 'een wat oudere Westerse heer met een jong Thais meisje'. Bas en ik nemen een duik. Het water is minstens 35 graden en veel zouter dan ik gewend ben. 's Avonds rijst de 'Stellata' nog hoger op uit het water nu zij bijna leeg is. De baai is rijk versierd met lichtjes van andere schepen en de dorpen op de heuvels.

## In het zweet

Er is een telex van Shell-Londen: 'slow steaming - Fujairah for orders - give eta Fujairah'. Dat betekent, dat er nog niet is beslist waar geladen zal worden en dat we op reis naar de Arabische Golf nadere orders zullen krijgen. (De 'Stellata' is door STBV via een Time charter verhuurd aan Shell-Londen, die op de vervoermarkt opdrachten verwerft).

Kapitein Moll legt mij uit, dat het daardoor niet zeker is waar en wanneer ik van boord kan, temeer omdat ik alleen een paspoort heb en geen monsterboekje, wat in sommige havens moeilijkheden kan geven. Het alternatief is al na drie dagen in Singapore van boord gaan. Na een geruststellende telex (Janny heeft het even nagevraagd bij de agent in Fujairah) kan ik gelukkig echt een tijdje varen en het leven aan boord ervaren.

Er volgt een gezellige tijd, waarin ik meestal 's morgens iemand assisteer bij een inspectie- of onderhoudsklus en na het middageten vrij heb om het schip te bekijken en af en toe even in het zwembad te gaan. Om 5 p.m. worden de werkzaamheden besproken en de werkafspraken voor de volgende dag gemaakt.

Het werken aan boord van een schip vind ik bijzonder zwaar door de combinatie van het slingeren van het schip, de sauna-achtige atmosfeer, de decibels en de eindeloze trappen in de machinekamer. Ik voel me uitgeput als ik na een uurtje sleutelen al die trappen weer op ga voor de



koffie. Hoe kunnen de scheepstechnici en de marofs dat elke dag vele uren uithouden? ('Ja, dat vraag ik me eige ook af' zal Rein zeggen als hij dit leest.) Ervaring (zuinig met je energie) en een flinke dosis humor, doen veel, denk ik. Carien legt mij uit dat ik af en toe een zoutpil moet nemen.

## Singapore

De interessantste inspecties die ik meemaak zijn de afdaling in een ballasttank en het nood-stuursysteem. In tegenstelling tot de wat verf verliezende buitenkant van het schip is de binnenkant heel gaaf. De 20 meter hoge wanden en de spanten zien er uit als een nieuwe 'tefalan'. De hoofdwerktuigkundige (Leo) wijst mij echter op enkele buigingsscheurtjes, verder is hij gelooft ik niet ontevreden. Later verken ik met Henne nog een paar kruipruimtes (onder andere de 'bilges' onder de hoofdmotor); overal hetzelfde beeld: als nieuw na zes jaar varen! We varen inmiddels in de Straat Malakka, na de prachtige Manhattan-achtige skyline van Singapore gepasseerd te zijn. Tawakit en Djoko hebben een pop (een met poetsdoeken gevulde overall) aan de

railing van het achterschip gezet (alsof er een man op wacht staat) en brandslangen klaargelegd. Er wordt gewaarschuwd tegen piraterij. Hut op slot! 'Sparks' (alias Norman onze Schotse radio-officier) meldt dat er juist die nacht weer een scheepsoverval heeft plaatsgevonden. Het is een druk bevaren gebied. Op de brug is veel te doen en veel te zien.

## Oversteek

Aan de noordpunt van Sumatra ligt het eilandje Pulau We. Daar begint met echte deining de oversteek naar Sri Lanka. Er is dagenlang alleen maar zee en geen andere oriëntatie dan de Satnav. De snelheid is 'afgeslact' tot 9 knopen in verband met de golfslag (normaal 14 knopen).

Nu is ook duidelijk het doorbuigen van het schip te zien. Ongeveer zoals den ijs onder je gewicht kan golven, zo zie je ten opzichte van de bak het middenschip omhoog gaan en weer zakken. Je weet, dat juist door die elasticiteit de kans op breken klein is, maar ik merk dat ik bij het zien van die beweging toch de neiging heb richting sloependek te gaan.

Doordat tegenwoordig de meeste schepen via Satnav een exacte koers aan kunnen houden en dus de kortste lijn tussen Sri Lanka en Pulau We kunnen volgen, kom je ook midden op de oceaan nog andere schepen tegen. Zo heeft Holger, gedurende de hondenwacht, 's nachts een gezellige babbel met zijn vroegere collega's op de 'Nedlloyd Asia'. Op de radar heel klein een zeiljacht, kennelijk zonder Satnav op weg naar Australië: 'Wilt u ons uw positie doorgeven?'

De bellen op de gang rinkelen: Sloepenrol. Ik weet waar ik mij met zwemvest en helm moet melden. Een van de sloepen wordt inderdaad een stukje neergelaten om het bedienen van de davids te oefenen. De sloep is een vrij grote overdekte motorboot. Aan de opbouw zit een buizenstelsel dat zeewater op de sloep spuit, als er door brandende olie gevaren moet worden.

## Lekkage

Midden tussen Indië en de Golf van Oman



blijkt er lekkage te zijn! Rein en Koos repareren de terugslagklep van een zoutwateruitlaat. Het zeewater heeft zich door het gietijzeren huis gevreten (kennelijk is de rubberen binnenbekleding ervan beschadigd). De buitenafsluiter aan de scheepswand is afgesloten maar uit het gat in de terugslagklep blijft een straal zeewater spuiten. Dat betekent dat de buitenafsluiter ook lek is! De zoutwateruitlaat zit, nu we in ballast varen maar een paar decimeter onder de waterlijn, toch komt er een behoorlijke straal uit. Stel je voor dat de tanker geladen is en het lek 10 meter dieper onder water. Als dit niet op zee of in Fujairah gerepareerd kan worden, dan zal er geen lading ingenomen kunnen worden en moet de 'Stellata' dus 'nee' verkopen aan haar opdrachtgevers!

Besloten wordt door te varen richting Arabische Golf en in de luwte van de kust van Oman een reparatiepoging te ondernemen. De chief-officer (Henne) bepaalt hoe de ballast herverdeeld moet worden, zodat de lekkende afsluiters boven de waterlijn komen. Bij de afsluiters worden takels gehangen en in de werkplaats maakt Tawakit een blindflens (dik 20, diameter 400). 's Morgens wordt in rustig vaarwater de buitenafsluiter losgemaakt en weg getakeld. Heel vreemd om onderin in de machinekamer opeens naar buiten te kunnen kijken en het heldere zeewater van dichtbij te zien (hoe ver is het sloependek ook al weer?). Het verhaal gaat dat Rein, toen hij z'n hand door het zeewater liet gaan, opeens een flinke vis te pakken had. Met een sierlijke boog legt de kapitein het schip in de rendezvous-area tussen de andere ten anker liggende schepen op de rede van Fujairah. STBV heeft in Fujairah een machinefabriek gevonden die direct na aankomst een nieuwe afsluiter plaatst.

## Fujairah bunkers

De gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige zitten in de conferenceroom lang met een zwaarlijvige Indiër te praten. De schipper van de bunkerboot heeft zo'n 80 procent van de olie waarvoor hij betaald wordt geleverd en komt 's even babbelen over de resterende 400 ton (waarde circa f 25.000,-). Dat gaat ongeveer zo: 'Uw bunkers zijn vol, kunt u hier even tekenen?' De Hoofdwerktuigkundige loopt naar het controlepaneel: 'U hebt 400 ton te weinig geleverd'. De bunkerkapitein: 'We zijn nog aan het pompen. Als ik nou 's 200 ton bijlever en we delen het verschil, dan is iedereen tevreden (Allah is groot en in het leven moet je geven en nemen)'.

De kapitein legt mij uit dat die bunkerfiguur gewoon uren blijft zitten in de hoop dat hij toe zal geven om van het gezeur af te zijn en om geen vertraging op te lopen. 'I don't want problems' is zijn reactie als de kapitein dreigt met een 'letter of protest' aan de officiële instanties, maar hij blijft rustig zitten. Als hem duidelijk is dat hij niet onder die 400 ton uit kan, gaat hij naar z'n boot en daar wordt vervolgens druk met de slangen gerommeld! De hoofdwerktuigkundige neemt voortdurend monsters van de geleverde olie, maar het



Henne Hennis

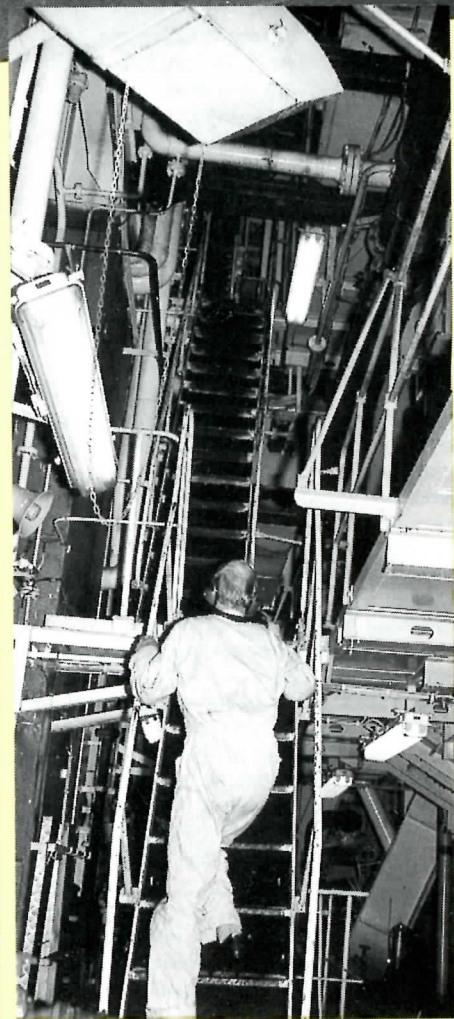
percentage water kun je pas beoordelen als de olie 'gesetteled' is...

Ik heb intussen afscheid genomen en iedereen bedankt, hetgeen ik hier graag nogmaals doe: Ik heb een fantastische reis gehad. Fijn jullie te leren kennen! Bedankt en goede vaart! Een snelle boot van 'Gulf Agencies' brengt me naar de stoffige rotsen van Fujairah. Na een paar keer in een airconditioned container een kwartiertje gewacht te hebben ('Do you have videocassettes?'), zijn we op weg naar Dubai. Een paar uur later zit ik met een paar vriendelijke Arabieren in een armoedig café aan de waterpijp.

Wat ik aan boord als bijzonder positief heb ervaren is de samenwerking. Het schip wordt door iedereen samen gevaren 24 uur per dag. Er doen zich voortdurend onverwachte situaties en problemen voor, waar over in het werkoverleg, maar ook bijvoorbeeld aan de bar van gedachten wordt gewisseld. Iedereen is betrokken bij het vinden van de beste oplossing. Dat stopt niet om 5 uur, zoals op de wal en er kan ook niet even gebeld worden voor een deskundige (een technische dienst, de politie of iets dergelijks). Je zult het samen zelf moeten klaren.

## Stage

Wat betreft het bedrijfskundige aspect van mijn vaarstage zijn vooral van belang de organisatie aan boord (de taakverdeling en het werkoverleg) en het financiële aspect. STBV heeft de budgetverantwoordelijkheid zo veel mogelijk bij het schip gelegd. De hoofdwerktuigkundige en de kapitein stellen voor het komende jaar een begroting op en krijgen vervolgens periodieke afrekeningen waaruit blijkt op welke onderdelen er overschrijdingen of meevallers zijn. Uiteraard is het de bedoeling, dat er van de timecharter inkomsten na aftrek van alle kosten (rente, afschrijving, gages, bunkers, reparaties, havenkosten etc., etc.) nog winst over blijft voor STBV.



De kapitein en de hoofdwerktuigkundige hebben mij in de gelegenheid gesteld in de boeken te neuzen en de communicatie met 'Rotterdam' over de overschrijdingen te lezen. Als we bij de lessen bedrijfskunde de onderwerpen 'budgetteren' en 'werkoverleg' bespreken zal ik graag vertellen hoe dit aan boord van de 'Stellata' wordt gedaan.

Bert Hamming

PS: Als ik nog 's mee mag, heel graag!

# nieuwe gezichten bij stbv



**Willem Krijnsen**  
23 jaar  
ex-Vlissingen

'Na mijn HAVO-diploma te hebben gehaald aan het 'Buys Ballot'-college in Goes, ben ik naar het het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen gegaan, waar ik mijn diploma maritiem officier heb gehaald. Mijn stageperiode heb ik bij STBV aan boord van de 'Fossarina' gevaren. Mijn vrije tijd vul ik met het sleutelen aan auto's en modelbouw en verder mag ik in de zomer graag een beetje surfen, zwemmen en fietsen.'

W.J. Krijnsen  
MO4  
ms 'Solaris'



**Stefan van den Brink**  
25 jaar  
ex-Terschelling

'Na het behalen van het atheneum-diploma op het Willem van Oranje College in Waalwijk, ben ik op Terschelling naar de hogere zeevaartschool 'Willem Barentsz' gegaan. Ik heb daar zowel het nautische als technische gedeelte gedaan. Mijn stageperiode heb ik met veel plezier op de 'Stellata' gevaren. In mijn vrije tijd ga ik zomers graag surfen en strandzeilen en in de winter voetballen bij de Aester voetbalvereniging op Terschelling.'

S.W. van den Brink  
MO4  
ms 'Sericata'



**Arthur de Jonge**  
23 jaar  
ex-Rotterdam

'Na het behalen van het diploma stuurman/werktuigkundige 6 en 5 van de visserij, ben ik de opleiding S4 op de MTI te Rotterdam gaan volgen. In het jaar daarop heb ik op dezelfde school de opleiding 'wtk A' gedaan, met als gevolg dat ik het diploma MMO heb gehaald. De stageperiode heb ik volbracht bij de firma Spliethoff, waar ik tevens één jaar in dienst ben geweest als SGO'er. Mijn vrije tijd vul ik voornamelijk met zeilen en het organiseren van zeilkampen. Daarnaast doe ik wat kleine klusjes en hou van lekker eten. Ik verwacht een prima tijd te hebben bij Shell.'

G.A. de Jonge  
MO4  
ms 'Etrema'



**Bob Suttorp**  
24 jaar  
ex-Terschelling

'Mijn naam is Bob Suttorp. Ik ben geboren en getogen in Arnhem. In mijn geboortplaats heb ik achtereenvolgens de MAVO en HAVO doorlopen. Dit jaar ben ik geslaagd voor de opleiding Maritiem Officier aan de hogere zeevaartschool 'Willem Barentsz' te West-Terschelling. Aan het begin van mijn opleiding was ik geïnteresseerd in navigatie. Mede door het stagejaar, dat ik heb doorgebracht bij Nedlloyd, heb ik gekozen voor het afstuderen in beide specialisaties, namelijk navigatie en werktuigkunde. Mijn vrije tijd besteed ik aan klussen, muziek maken en eten koken voor mezelf en mijn vriendin die studeert in Nijmegen.'

B. Suttorp  
MO4  
ms 'Erinna'

## richtlijnen voor rookgedrag in het kantoor



**De belangrijke gezondheidsrisico's die verbonden zijn aan het roken, hebben er toe geleid dat velen reeds zijn opgehouden met roken dan wel hun rookgewoonten hebben aangepast. Van medische zijde worden de verschillende gezondheidsbedreigende gevolgen van het roken steeds duidelijker benadrukt. Gevolgen, niet alleen door actief te roken, maar ook in lichtere mate door het inademen van rook door de niet-roker. Voor de niet-rokers komt daar nog bij de hinder van een rokerige omgeving.**

De Maatschappij is dan ook overtuigd van bovengenoemde gevaren voor de gezondheid en wil daarom het roken niet aanmoedigen en ook de blootstelling van niet-rokers aan rook, waar mogelijk beperken. Hierbij erkent zij de eigen verantwoordelijkheid van rokers.

Op voorstel van de HSEQ-werkgroep en de bedrijfsgeneeskundige dienst heeft de

directie richtlijnen vastgesteld voor het rookgedrag in het kantoor van Shell Tankers BV. Dit betreft:

**Ruimten waar een rookverbod geldt**  
In verband met de veiligheid en de bedrijfshygiëne geldt een rookverbod voor de keuken, computerruimte, archief en voorraadruimte. Dit wordt met een bord of sticker aangegeven.

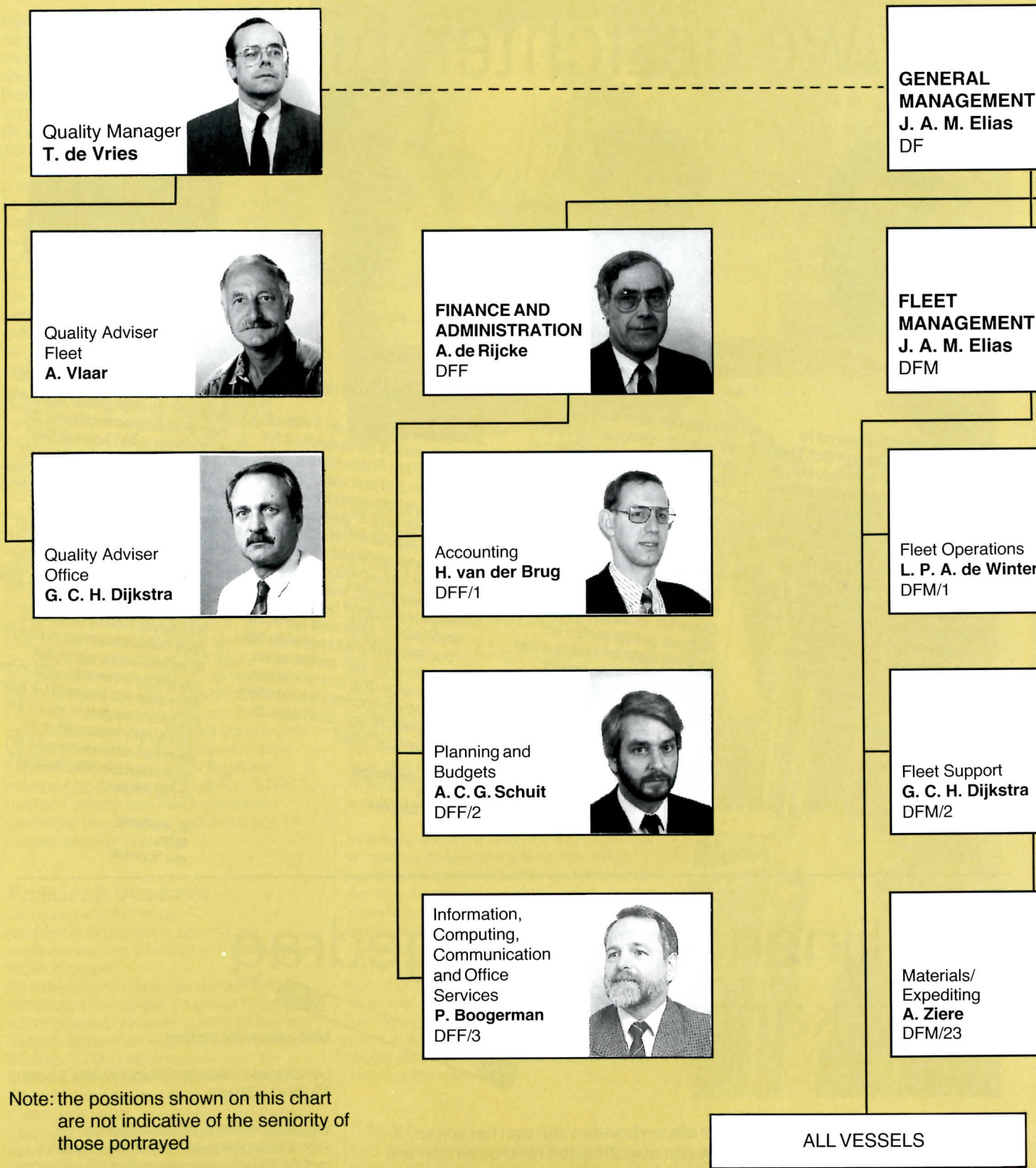
### Niet-roken discipline

**Lunchkamer:** tijdens de lunchtijden, tussen 12.00 - 13.30 uur.

**Vergaderkamers:** de voorzitter van de vergadering bepaalt - rekening houdend met de situatie in de vergaderzaal - of en zo ja, wanneer er gerookt kan worden (bijvoorbeeld na een bepaald tijdstip of door het instellen van een rookpauze).

**Werkkamers:** bij gemeenschappelijk kamergebruik wordt verwacht dat afspraken ten aanzien van het rookgedrag worden gemaakt in goed onderling overleg.

**Verstrekking rookartikelen**  
Ten behoeve van bezoekers, te organiseren recepties, bijeenkomsten en vergaderingen zullen van maatschappijwege geen rookartikelen worden verstrekt.



Note: the positions shown on this chart are not indicative of the seniority of those portrayed

# Reporting set-up

as on 1-9-1992






Medical  
**R. G. Louwe**  
 DF/1




**PERSONNEL**  
**T. de Vries**  
 DFP





Fleet Personnel  
**R. van Kranen**  
 DFP/1




Personnel  
 Relations and  
 Information  
**R. Wijmer**  
 DFP/2




Planning SMT  
 DFP/11  
 Shore Personnel  
 DFP/5 ▲  
**B. C. Knoester**




Wages and  
 Administration  
 Fleet Personnel  
**C. van der Burgh**  
 DFP/3



▲ Reports directly to DFP



Social Welfare  
**M. J. Kors**  
 SNV-PNRA/3



# Shell Tankers BV

# V A A R T   H O U D E N

## recrutering

Het is verheugend te constateren dat sinds begin van dit jaar meer dan dertig maritieme officieren onze gelederen zijn komen versterken.

Ondanks deze goede resultaten gaan we door met het plaatsen van advertenties. Op grond van onze langere termijn behoefte is er zeker plaats voor nog tien officieren. Een Shell brochure voor HBO'ers is in ontwikkeling. Daarin nemen wij ook een aantal pagina's voor onze rekening.

## risbo onderzoek

Tijdens de laatste overlegvergadering waren twee medewerkers van de Erasmus Universiteit - de heer Dr. Th. Veld (nee geen spelfout) en Drs. R. van der Aa - uitgenodigd om een toelichting te geven op het Risbo-onderzoek. Op het eerste gezicht wijken de STBV-resultaten niet significant af van de totaaluitkomsten. Ruud van de Aa zal echter in de komende editie van Schip & Ka een artikel schrijven waarin nader wordt ingegaan op de uitkomsten, met name hoe STBV scoort in vergelijking met andere rederijen.

## enquête ex-stagiaires

Eén reactie kregen we binnen. Daarin werd om een nadere toelichting op de negatieve score met betrekking tot het alcoholbeleid gevraagd. Kort samengevat komt die hierop neer:

- te weinig alternatieven (sappen);
- kunt geen rondje geven;
- gezagvoerder controleert als politie-agent elke ochtend aantal streepjes;
- waarom geen gemiddeld aantal per week of maand.

Ik ben ervan overtuigd dat er voldoende mogelijkheden binnen het bereik van het scheepsmanagementteam zijn om hier een oplossing voor te vinden.

## verloop

Alhoewel we tevreden mogen zijn over de recrutering, heeft ook een aantal officieren onze dienst verlaten. Gelukkig wijkt ons verlooppercentage volgens de Risbo-onderzoekers zeker niet af van wat landelijk in de industrie gangbaar is. Toch is er in een aantal gevallen sprake van onnodig verloop. Het betreft hier medewerkers die vaak na minder dan een jaar - soms na één kontrakt al - onze dienst verlaten. Zij zijn met name teleurgesteld over het gebrek aan zelfstandigheid en inbreng in het werkoverleg, de grote

sociale afstand - in stand gehouden door het scheepsmanagementteam - en soms door de slechte werksfeer aan boord. Dat is bijzonder jammer, zeker als we in aanmerking nemen dat we zoveel moeite doen om officieren voor ons bedrijf te interesseren. Ik vraag met klem Uw aller aandacht en medewerking in dit opzicht.

## nieuwe instroom

Alhoewel het aantal eerstejaars HBO-studenten landelijk met circa 20 procent is gedaald - vooral in de technische sektor wordt de alarmklok geluid - is de instroom naar de maritieme instituten vrijwel konstant gebleven. De lagere instroom is een gevolg van het uitgewerkt zijn van de geboortegolf in de begin jaren zeventig.



## bedrijfsresultaten

De resultaten van zowel STBV als van de Marine Sector zijn ronduit bedroevend. Kostenoverschrijdingen maar vooral de lage chartertarieven en lage dollarkoers spelen ons danig parten. Het is dan ook belangrijk dat we onze kosten in de hand houden en met betrekking tot de uitgaven de uiterste terughoudendheid betrachten.

## aantal stagiaires

Op het moment dat we de balans opmaken, varen 38 stagiaires op onze schepen. Mogelijk komen er nog twee bij die nog een her-tentamen moeten doen. Dit aantal is iets lager dan verwacht omdat er nogal wat studenten zijn die het tweede jaar over moeten doen. Ook hebben we al 2 afstappers gehad. Voor wat betreft de Hogere Zeevaartscholen zijn de aantallen als volgt:

Amsterdam - 4  
Rotterdam - 9

Vlissingen - 8  
Terschelling - 9

Daarnaast varen thans acht MBO stagiaires bij ons, waarvan zeven afkomstig zijn van Delfzijl en één van Vlissingen. Ook van de andere middelbare zeevaartscholen zouden we graag een aantal stagiaires op onze schepen zien. Daaraan zullen we zeker aandacht besteden tijdens de presentaties die binnenkort weer starten.

## smt- en mo-dagen

In de maanden oktober en november zullen we van start gaan met een nieuwe reeks SMT- en MO-dagen. De bedoeling is over een aantal onderwerpen zoals WAAG, bedrijfsvoering, brugdiscipline en kwaliteitsuitvoering van gedachten te wisselen, waarbij het accent sterk op de input van de deelnemer zal komen te liggen.

## pc-privé

Het heeft de afgelopen maanden 'storm' gelopen met de aanvragen. Velen wilden kennelijk nog van deze laatste mogelijkheid gebruik maken. Per 1 september is de regeling beëindigd. In 1992 werden om precies te zijn 51 aanvragen toegekend.

## veiligheid

Met onze veiligheidsresultaten gaat het slecht. Alhoewel de vier OMA's sinds het begin van dit jaar niet van ernstige aard zijn, is de trend verontrustend. Omdat met name onder onze Indonesische opvarenden relatief veel OMA's voorkomen - mogelijk speelt de taalbarrière een rol - zijn we van plan een Indonesische veiligheidsofficier aan te stellen ter assistentie van de Nederlandse veiligheidsofficieren.

## oil spills

Verheugend is te kunnen melden dat dankzij Uw aller inzet we in 1992 tot nu toe geen enkele oil spill hebben gehad.

## quality management

Het aantal 'non-conformances' bedraagt thans circa 150. Daarvan zijn er circa 35 nog in behandeling. Omdat de procedure ten aanzien van het aan- en afmelden van non-conformances hier en daar voor enige verwarring zorgt, zal er naar de procedure worden gekeken.

Ook de audits op de schepen en in de walorganisatie gaan volgens schema. Eind van dit jaar zullen al onze schepen

'geaudit' zijn. Begin oktober krijgen we bezoek van Lloyd's. Naar verwachting zal dan een aantal schepen op het certificaat kunnen worden bijgeschreven.

### **mbo'ers**

Op dit moment hebben wij zeven maritieme officieren met een MBO-diploma bij ons in dienst. Zonder meer kan gezegd worden dat zij een prima prestatie leveren.

Door de Redersvereniging wordt in samenwerking met de overheid (DGSM) en zeevaartscholen gewerkt aan een vervolgopleiding voor MBO'ers. De gedachten gaan uit naar een modulaire opzet maar ook andere mogelijkheden (bijvoorbeeld schriftelijk of cursus vorm) worden bekeken. Een en ander is noodzakelijk omdat de rangenopleiding per 1 januari 1995 wordt afgeschaft. De versnelde opleiding die de Hogeschool Rotterdam & Omstreken heeft opgezet, is een groot succes geworden. Twaalf (van de dertien) studenten slaagden er in twee jaar in één jaar te doen en zijn nu vierdejaars studenten.

### **training en opleiding**

Het aantal cursusnominaties is de laatste jaren enorm toegenomen. Ruwweg kan men stellen dat onze trainingsinspanningen - en daarmee ook de kosten - in circa drie jaar tijd zijn verdubbeld. Vermeldenswaard is de gestarte vierdaagse cursus Bridge-team training in Southampton (Engeland).

### **cursussen indonesiërs**

Nominaties voor de fitterscursus en de Barambang cursus gaan normaal door. Eind september is laatstgenoemde cursus gestart met vijf STBV medewerkers en half oktober vangt de volgende fitterscursus aan met vijf medewerkers van STBV. Ook wordt er gewerkt aan een cursus reisvoorbereiding voor onze Indonesische officieren. Oud-gezagvoerder R. Knol is bereid gevonden deze cursus te geven. Huidige planning is oktober/november 1992.

### **kontraktduur**

De kontraktduur is - behalve voor enkele topmensen - weer terug op vier maanden.

De volgende stap is te streven naar drie en een halve maand. In de lagere MO-rangen zijn die mogelijkheden vanaf begin volgend jaar aanwezig. Deze stap is als tussenfase naar naar drie-maands contracten.

### **fiscale faciliteit**

Diegenen onder het vlootpersoneel die onder de fiscale faciliteit vallen en een teruggaaf van teveel betaalde loonbelasting krijgen, kunnen eventueel nog in aanmerking komen voor een teruggave van verrekeningsbijdrage. In de door de KNRV uitgegeven brochure staat vermeld hoe dit in zijn werk gaat. Eenvoudiger is om, na ontvangst van een definitieve belastingaanslag met teruggaaf, contact op te nemen met DFP/3. Zij voeren de herberekening uit en verzorgen als dat van toepassing is de terugbetaling via de Gage-betaling. Kontaktpersoon voor herberekeningen bij DFP/3 is Dick Kramers. Hij is te bereiken op toestel 834.

*Ik wens U een behouden vaart,*

**Tino de Vries**  
Personnel Manager

# juniortentoonstelling in maritiem museum

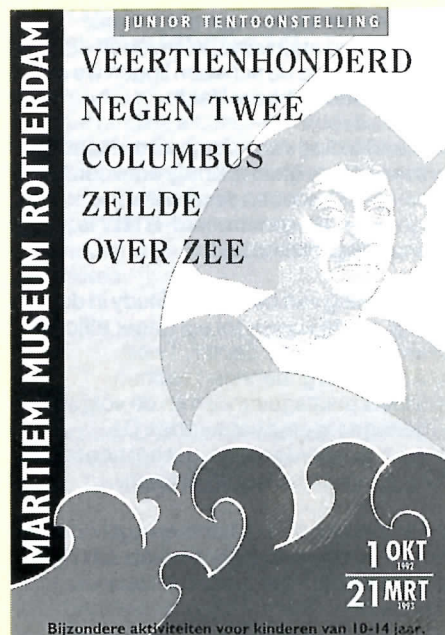
**Op 12 oktober 1992 is het 500 jaar geleden dat Cristoffel Columbus Amerika ontdekte. Door de internationale bekendheid van Columbus als ontdekkingsreiziger wordt dit historische feit wereldwijd herdacht met diverse manifestaties en tentoonstellingen. Het Maritiem Museum in Rotterdam sluit bij deze herdenking aan en richt zich met de tentoonstelling 'Veertienhonderd negen twee, Columbus zeilde over zee' speciaal op kinderen in de leeftijd tien tot en met veertien jaar.**

Het bezoek aan de tentoonstelling verschilt in heel veel opzichten van dat wat men gewend is. Zowel voor schoolgroepen als voor individuele kinderen is er op de tentoonstelling drie maal per dag een speciaal spelprogramma onder begeleiding van museummedewerkers.

Het programma bestaat uit een rollenspel waarbij één groep Columbus en zijn bemanning uitbeeldt en de andere groep de Taino's, de indianenstam die Columbus ontmoet. Ook zijn er muziek- en handvaardigheidsactiviteiten; kinderen kunnen zelf muziek maken, volksmuziek spelen en scheepsbesluit of cassavebrood eten.

Het spelprogramma wordt in de weekends en schoolvakanties drie maal per dag gespeeld; om 11.30, 13.30 en 15.30 uur. Individuele kinderen betalen f 6,-. Voor onderwijsgroepen zijn er aparte programma's en tarieven op schooldagen. Het programma duurt circa anderhalf uur. Voor informatie en reserveringen kan er contact worden opgenomen met de Onderwijsservice; tel. 010 - 4132680.

In de tentoonstelling komen thema's aan bod als: wie was Columbus? Wat waren de motieven voor de reis? Welke voorbereidingen moest hij treffen? Met welke schepen voer hij? Hoe was het leven aan boord? Op welke wijze ontmoette Columbus de oorspronkelijke bewoners? Ook worden de twee gezichtspunten van de 'ontdekking van Amerika' belicht; vanuit het toenmalige Westeuropese standpunt en vanuit dat van de oorspronkelijke bewoners van Latijns-Amerika. Hierbij komen niet alleen de verschillen, maar ook



de wederzijde beïnvloeding tussen de twee volken aan bod: hoe zijn woonden en leefden en de verschillen in voedsel, religie, muziek en wapenarij. Tijdens de duur van de tentoonstelling is over het thema Columbus in de museumbibliotheek een bijzondere postzegeltentoonstelling te zien en worden oude jeugdboeken tentoongesteld.

# O VERSLAG

aanwezig tijdens de overlegvergadering op  
27 augustus waren:

## Groep A

Bart Broekhuijsen  
Nico van der Palen  
Chris Slieker  
Dolf Mittelmeijer

## Groep B

Hans Orië  
Huub Tummers

## Groep C

Jan van Overbeek

De heer G. Veldt behandelde in zijn laatste overlegvergadering allereerst de financiële positie van STBV. Met name de lage dollarkoers en de lage vrachttarieven hebben een negatieve invloed op onze inkomsten. De lage dollarkoers zal vooral merkbaar worden in de tweede helft van dit jaar. Ten aanzien van de vrachttarieven meldde hij, dat de overeengekomen contracten voor onze schepen met gemiddeld 30 procent zijn gedaald.

Wat betreft de Marine Sector, toonde het tweede kwartaal opnieuw een verlies. De vooruitzichten voor het tweede halfjaar zijn somber.

De bestuurder deelde verheugd mede dat tot op heden geen 'spills' zijn gemeld en ook het aantal ladingincidenten beduidend lager is dan vorig jaar.

Het kwaliteitsgebeuren wordt getoetst aan de hand van de non-conformances en customer-complaints. De meerderheid van de aangemelde non-conformances is inmiddels afgewerkt. De zestien gemelde customer-complaints zijn alle tot volle tevredenheid afgewerkt. Wat betreft de quality audits op de schepen liggen we op schema, aldus de heer Veldt.

Naar aanleiding van vragen uit de Raad ten aanzien van de Marine Study antwoordde hij twee taskforces en een aantal subgroepen zijn geformeerd. STBV is hierin vertegenwoordigd.

De bedoeling van de Marine Study in deze vorm is, om te komen tot een meer efficiënt opererende Marine Sector. Twee 'taskforce' vergaderingen hebben inmiddels plaatsgevonden en de volgende vergadering is eind september. De bestuurder deelde mede, dat het nog te vroeg is om conclusies te trekken.

Met betrekking tot het bemanningsconcept voor de 'Halla'-schepen, antwoordde de bestuurder dat indien deze schepen aan STBV worden toegewezen, zij bemand zullen worden met een kernbemanning. Het 'Fase 5'-model is nog niet aan de orde, aldus heer Elias, omdat voldoende vaartijd ontbreekt voor de toprangen.

## personeelssituatie

De heer De Vries meldde dat sedert 1 januari er ongeveer dertig maritiem officieren in dienst waren gekomen. Dit als

**Overleg werd gevoerd met Gerard Veldt (bestuurder), Tino de Vries en Joop Elias (als adviseurs van de bestuurder). Jeanne Dumoulin was aanwezig als notuliste.**

**Op de agenda voor deze vergadersessie stond ondermeer:**

- **Personeelssituatie**
- **Veiligheidscijfers over de eerste helft van 1992**
- **Bedrijfsvoering en projecten**
- **Drugs- en alcoholbeleid**

resultaat van het 'na-ijl' effect van de wervingsadvertentie. Inmiddels hebben helaas veertien MO'ers de dienst verlaten. Deze dienstverlaters zijn in twee groepen te verdelen. De eerste groep is de MO'er die minder dan een jaar in dienst is. De tweede groep is de MO'er van 30-35 jaar, die een keus maakt tussen doorvaren of een walbaan. We gaan opnieuw adverteren, maar op een meer aansprekende manier, aldus De Vries. Intussen zijn er 33 stagiaires op onze vloot geplaatst en mogelijk volgen er nog zes. De Vries vestigde de aandacht op de volgende zaken:

- Er zijn gesprekken geweest met vrijwel alle hoofden voeding. De conclusie is dat ze allemaal willen blijven varen, maar willen meewerken aan een constructieve oplossing.
- Er zijn 51 aanvragen binnengekomen in verband met de PC-privé regeling.
- Shell Den Haag is bezig met een brochure over HBO'ers, waarin ruim aandacht aan Shell Tankers wordt geschonken.
- De werving van Indonesische officieren loopt slecht. Aan de arbeidsvoorwaarden voor deze groep wordt op dit moment veel aandacht besteed.
- Getracht wordt om op de Engelse markt met name tweede stuurlieden te werven.
- In oktober/november zal bij voldoende beschikbaarheid voor Indonesische officieren een cursus Reisvoorbereiding worden gestart in Nederland.

Uit de Raad werd aan de heer De Vries de suggestie gedaan om over te gaan tot het organiseren van MO-dagen, '6 x 6'-bijeenkomsten en bijeenkomsten voor conventionele officieren, zodat kennis kan worden genomen van mogelijke vragen, suggesties en ideeën. Deze contacten kunnen ook bijdragen tot een beter wederzijds begrip. De Vries en Elias vonden dit een goede suggestie en deelden mede dat wordt gewerkt aan het organiseren van een bijeenkomst voor SMT-leden in oktober. De Raad stelde tevens voor om tijdens deze bijeenkomsten het huidige alcohol- en drugsbeleid en het mogelijk verbeteren van het leefklimaat aan boord te bespreken. Dit laatste naar aanleiding van de resultaten uit de enquête onder de stagiaires.

Verder vroeg de Raad naar het promotiebeleid voor met name eerste stuurlieden. Diverse eerste stuurlieden worden regelmatig als waarnemend gezagvoerder tewerkgesteld zonder dat aanstelling volgt. Hoewel de Raad van mening is dat waarnemende functies niet automatisch moeten worden omgezet naar permanente aanstellingen, is het opvallend dat al geruime tijd geen gezagvoerders meer zijn aangesteld. De heer De Vries reageerde hierop dat een bewuste keuze is gemaakt. We kunnen één of twee mensen waarnemend laten varen en andere geschikte kandidaten mededelen dat men nog niet aan de beurt is. Er is echter gekozen om zoveel mogelijk geschikte kandidaten de gelegenheid te geven om ervaring op te doen. Dat geeft flexibiliteit en de

mogelijkheid om de juiste man eerst aan te stellen. De ene persoon heeft nu eenmaal een wat langere aanlooptijd nodig dan een ander. Bovendien wisselt onze behoefte sterk, onder andere vanwege wisselingen in het schepenbestand, het vlootplan en onverwacht veel ziekten. Het is zeker niet zo dat het ons beleid is om iemand waarnemend een aantal contracten te laten maken, waarna hij weer teruggezet wordt en de volgende als waarnemend wordt tewerkgesteld, aldus De Vries. Elias voegde hier aan toe, dat wanneer iemand als waarnemend heeft gevaren en niet geschikt blijkt, hem dat wordt medegedeeld.

In het kader van werving vroeg de Raad of het de bedoeling is dit jaar al in een vroeg stadium de zeevaartscholen te bezoeken. De Vries antwoordde hierop dat daar al in september mee wordt begonnen.

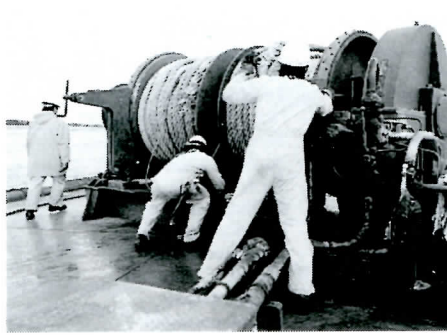
De Raad refereerde aan het resultaat van de enquête onder de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen over briefing/debriefing. De Vries antwoordde dat nog niet alle antwoorden zijn verwerkt. Nu al blijkt echter dat er duidelijk verschil van mening is over dit onderwerp. Voorlopig wordt daarom het huidige systeem gehandhaafd.

## veiligheidscijfers eerste helft 1992

De veiligheidscijfers van STBV zijn teleurstellend. De target 'reportable' cases voor het hele jaar is nu al bereikt. Omdat bij veel van de ongevallen Indonesische bemanningsleden zijn betrokken, adviseerde de Raad om de ongevallen rapportage meer onder de aandacht te brengen onder deze groep opvarenden. Vooral de 'near miss'-rapportages en de gemelde ongevallen zullen nadrukkelijker onder de aandacht moeten worden gebracht. De Raad adviseerde genoemde rapportages als agendapunt te plaatsen op de HSEQ-werkgroep vergaderingen aan boord. Dit met het doel om training, instructie en terugkoppeling daadwerkelijk te laten plaatsvinden. Tevens zal in de HSEQ-werkgroep de head-catering zitting moeten nemen. Op deze wijze zullen de HSEQ-rapportages grotere bekendheid krijgen onder het civiele dienstpersoneel. Daarnaast werd door de Raad geadviseerd om de notulen van de HSEQ-vergadering in de Engelse taal op te stellen, zodat door een ieder aan boord het HSEQ-gebeuren kan worden gevolgd.

De OR adviseerde niet over te gaan tot het aanstellen van een Indonesische veiligheidsofficier (IVO) als assistent van de Nederlandse veiligheidsofficier. Hiervoor voerde ze verschillende argumenten aan:

- De uitgekomen man zal op een platform worden geplaatst boven de Indonesische gemeenschap en niet tot deze gemeenschap doordringen (wat de belangrijkste bedoeling was voor zijn aanstelling).
- Het zal extra kosten met zich meebrengen.



- Na opleiding door Shell zal van hem een functionaris maken, die spoedig 'weggekocht' wordt door andere maatschappijen.
- De IVO reist met de Nederlandse VO mee en zal na een bezoek aan de schepen de opgedane kennis meenemen. Iemand uit het Indonesische scheepsbestand aan te wijzen als assistent (zoals heden gebeurt) heeft het voordeel, dat de kennis aan boord blijft.

De bestuurder vond deze argumenten niet voldoende om het plan niet uit te voeren en stelde voor om de proef gedurende een jaar de kans te geven en daarna te evalueren.

## 'F3'-project

OR-lid Jan Verheul zal een artikel schrijven over het NAM 'F3'-project, waarbij hij nauw betrokken is. Op deze manier zal meer bekendheid worden gegeven aan dit project.

## WAAG-project

Gezien de verscheidenheid aan uitvoeringen van het WAAG-project op de diverse schepen heeft de Raad de bestuurder geadviseerd om de voor en tegens van het systeem te onderzoeken. De heer Elias deelde mee, dat in het vierde kwartaal aan de betrokkenen op de WAAG-schepen zal worden gevraagd te rapporteren over de ervaringen met het systeem. Na evaluatie van deze rapportage zal bijsturing van het systeem al dan niet mogelijk zijn.

### OR-allerlei

- *Namens de voltallige Raad bedankte voorzitter Dolf Mittelmeijer de heer Veldt voor zijn prettige en constructieve samenwerking. De voorzitter wenste hem veel goeds voor de toekomst. Tevens wenste de Raad de heer Elias veel succes.*
- *Taco Franssen en Huub Tummers hebben de dienst van STBV verlaten. De eerstvolgende reservekandidaten Henne Hennis en Arie van der Windt hebben zich bereid verklaard zitting te nemen in de Raad.*
- *Voor de volgende periode zijn Hans Orie en Nico van der Palen gekozen als respectievelijk plaatsvervangend voorzitter en plaatsvervangend secretaris van de ondernemingsraad. Bart Broekhuijsen zal worden toegevoerd aan het CDA.*
- *Op verzoek van de Raad zal in Schip & Ka aandacht worden besteed aan vaarbevoegdheidsbewijzen en zeevaarddiploma's.*
- *Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.*

## ladingofficier

De bestuurder antwoordde op vragen dat door de Marofopleiding een bredere inzetbaarheid is verkregen. Iedere Marof kan meedoen aan het ladinggebeuren, als te allen tijde maar voldaan wordt aan de wettelijke eisen. De heer Elias vulde hierop aan dat het 'Fase 5'-model en het invoeren van een ladingofficier geen uitholling betekent van de functie eerste stuurman. De laatstgenoemde functionaris zal blijven in zijn functie opzet, echter de MO ladingofficier zal een wat ander accent krijgen in de bedrijfsvoering aan boord.

## GMDSS

Om vertrouwd te raken met de veranderingen/apparatuur van GMDSS deed de Raad de suggestie om een Engelse radio-officier, die bekend is met het systeem, te laten rouleren over de vloot om de mensen te instrueren. In een later stadium zal door de bestuurder hierover beslist worden. Er zijn nog twee andere mogelijkheden:

- cursus door Radio Holland;
- schriftelijke instructies versturen aan de vloot.

## milieu

Helaas verloopt het proces om leveranciers te inspireren tot verminderd verbruik van plastic verpakkingsmateriaal moeizaam. Van onze zijde wordt regelmatig verzocht minder plastic te gebruiken, aldus de heer Elias. Vooral ook omdat dit volgens Marpol het enige materiaal is wat niet overboord mag en dus afgegeven moet worden aan de wal.

## drugs en alcoholbeleid

De Raad is tevreden over de duidelijkheid van het huidige alcohol- en drugsbeleid van de Maatschappij. Van vlootzijde zijn geen opmerkingen ontvangen. De proef met de ademtestapparatuur op twee schepen zal eind dit jaar worden geëvalueerd en hierbij zal de Raad worden betrokken.

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

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

situatie aan boord 25.09.1992

### ms 'Cardissa'

*Gezagv.:* W. Beekman  
*1e Stm.:* W. Holwerda  
*Hwtk.:* J.A. de Groot  
*MO2:* W.P. Koliijn, N.G. Butter,  
 M.J. Oosterkamp  
*MO4:* F. van den Berg  
*StagHO:* D.A. Wooje, R. Zuiderwijk  
*Roff:* W.N. Bradshaw  
*ST:* S.H.J. Gieling, H. Klijnstra,  
 R.B.F. Stroet  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*CPO:* Robert Ferdinandus  
*PO:* Cece Suganda  
*G1S:* Ibrahim Cachtiar, Mardjub  
*G2S:* Abdul Karim, Maruji  
*ASTD:* Masiran  
*2NDC:* D. Abdu

### ms 'Entalina'

*Gezagv.:* G.A.M. Dorren  
*1e Stm.:* J. Jongeneel  
*Hwtk.:* D. Westdorp  
*2e Wtk.:* C.N.A. Vreke  
*MO2:* R.L.H. Mooring  
*StagMO:* M. Ligtenberg,  
 J.W. Razenberg  
*StagHO:* T.H. Deelstra  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* R.I. Subekti  
*IJD:* O. Tilaar  
*CPO:* Max Ch. Ferdinandus  
*PO:* M. Simandjuntak, Daud Sonan  
*G1S:* Kuswara, Henky B. Pangaila,  
 Simanjuntak, Sutjipto  
*G2S:* O. Acmad, Naiman, Abdul  
 Hafit S.  
*ASTD:* Taufic Nafi  
*JSJC:* Tiwar  
*CICA:* M. Sardi  
*2NDC:* Sidik

### ms 'Erinna'

*Wnd. Gezagv.:* W.J. Netelenbos  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*2e Wtk.:* M.J. Parent  
*MO4:* B. Suttorp  
*StagMO:* M. van der Weyden  
*StagHO:* L. Teune, E.R. Tigelaar  
*Off2:* Moh Tohir Laisa  
*Off3:* Wibisono  
*Eng3:* Pangaribuan  
*Eng4:* Pangemanan  
*IRO:* Freddy Wattimena  
*CPO:* Gunugn H. Ritonga, Erens  
 Robot Wowor  
*PO:* Johnny Uruila, Abdul Rasjid  
*G1S:* O. Sukkur, Jaja Ahmur, Didik  
 Adiyanto, Makrop  
*G2S:* E. Sukirman, Moch. Ismail,  
 A. Jajaludin Kohar  
*ASTD:* Agung Sudrajat  
*JSCJ:* Rusli  
*CICA:* Dominques Mustamu  
*2NDC:* Musali

### ms 'Erodona'

*Wnd. Gezagv.:* W.C. Moll  
*Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*2e Wtk.:* J.D. Compier  
*MO1:* A.L.M. Nagelkerke  
*MO4:* J.W. Voortman  
*StagHO:* J.J. Meerkerk,  
 W.J. Terpstra  
*Off2:* A.M. Husain  
*Off3:* Mugianto  
*Eng3:* S. Wartama  
*Eng4:* J. Edward  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Sjaifullah Siregar, Ahmad  
 Serang  
*G1S:* Ade Taryat, Sugandi, Namari  
 Usman, Huzairi Shah  
*G2S:* Achmad Fadjeri, Mohamad  
 Asis, Mashuri, Masji, Solihin,  
 O. Saruly  
*ASTD:* Budiyono  
*JSCJ:* S.F. Suharto  
*CICA:* Purnomo Jasman  
*2NDC:* Samsuri Bin Yusuf

### ms 'Etrema'

*Gezagv.:* F. de Vries  
*Hwtk.:* C. Hemmer  
*2e Wtk.:* T.W.P.B. Vermolen  
*MO1:* H. Ammerlaan  
*MO4:* G.A. de Jonge  
*StagHO:* A.J. Hoogeveen,  
 W.D.S. Beyaert, E. Konijnenberg  
*Off2:* Susmanto  
*Off3:* R. Kurnianto, Sugino  
*Eng3:* R.B. Subijakto  
*Eng4:* R.V. Hutahaean  
*IRO:* R. Nendissa  
*CPO:* Abdon Tatuwo  
*PO:* Sulaiman, Adi Sutoro  
*G1S:* M. Nafir, Asdi Bin Asmat,  
 Rukning B. Abuhusen, Max Donald  
 Hosang  
*G2S:* Mardas Bin Jamsir, O. Arif,  
 Nurdin Abu  
*ASTD:* Tubagus Moh Isa  
*JSGJ:* Muhamad Rodji  
*CICA:* Maman Suparman  
*2NDC:* Hasjardi

### ms 'Naticina'

*Gezagv.:* L.A. Groendijk  
*1e Stm.:* H.J. Otte  
*2e Stm.:* S.J. Kembery  
*3e Stm.:* E.J. Driehuizen  
*Hwtk.:* G. de Goede  
*2e Wtk.:* G.J. Harlaar  
*3e Wtk.:* P. Turner  
*MO3:* A. Slot  
*ST:* G.H. de Visser  
*StagHO:* A.W. van Doorne,  
 H.J.R. Plattel, P.B. Schoe  
*I4E:* A.S. Lasimoen  
*IRO:* K.B. Nunardja  
*IJD:* Y.B. Mitakda  
*IJE:* Sunaela Fardiyanto, I. Pandji  
 Mustanto, J.D.M. Paath

*CPO:* Nicolas Walukow  
*PO:* Sutrisman, Nurkalam  
*G1S:* Eddy Subardi, D. Rodjali,  
 L. Djaelani, O. Ismail  
*G2S:* Jakfar, Sugiarjo, Mohamad  
 Sukran  
*ASTD:* Suharto  
*JSCJ:* Eddy Djunaedi  
*CICA:* Suparman  
*2NDC:* Oman Rochman

### ms 'Niso'

*Gezagv.:* L.A. Veer  
*1e Stm.:* R. van der Voort  
*2e Stm.:* M.C. Swart  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*2e Wtk.:* H.J. Lammertink  
*3e Wtk.:* P.D. Koudenburg  
*MO2:* J.F. van Dijk  
*MO3:* F. Kruythoff  
*Roff:* E.F. McInerney  
*ST:* J.M. van Hoeven, R. Mammen,  
 P.P. van der Pol  
*StagHO:* L. Vlaardingerbroek,  
 M.G. Slot  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* G. Gozali, M. Bin Matroyal  
*G1S:* Dukak, Achmad Dasuki, Mat  
 Nawi Bin Monai, J. Yosepanus  
*G2S:* Abdullah B. Moh. Arif, Solihin  
 Bin Djuki, Amri Bin Muyoeno  
*ASTD:* W. Tjuandy  
*JSCJ:* Andi Jamaludin  
*CICA:* Moh Idrus Sopandi  
*2NDC:* Abdul Razak

### ms 'Sericata'

*Gezagv.:* A. van Leeuwen  
*1e Stm.:* G.W. Geesink  
*Hwtk.:* E. Aanen  
*2e Wtk.:* J.J.F. Govers  
*MO2:* P.J.B. de Jong  
*MO3:* P. Reinsma, H. Berkenbos  
*MO4:* S.W. van den Brink  
*Roff:* I.R. Williams  
*SST:* F.J. Tryselaar  
*ST:* L.R. Stevens  
*StagHO:* A. Stormorken,  
 M.J. Tjoelker  
*Hovo:* J.G. Volleberg  
*CPO:* J.R. Pattileuw  
*PO:* Paniran  
*G1S:* Mohamad Tupu, M.J. Sitepu  
*G2S:* Slamet Thohir, Nandang  
 Ansori  
*ASTD:* Umar Bin Salian  
*2NDC:* Eli Ahmad

### ms 'Shelltrans'

*Wnd. Gezagv.:* A.G.J. de Wit  
*3e Stm.:* A. Gravirov  
*Hwtk.:* A.M.P.B. Fluitsma  
*MO2:* W.M. de Bruyn  
*MO3:* R.J.M. van Beynum,  
 M.M. Stuyts, A.J. Geerds,  
 P. Bandringa

*MO4:* J.R. Ebbeling  
*StagHO:* M.J.A. Stoop  
*CPO:* O.O. Suntooso  
*PO:* Mohamad Sibli  
*G1S:* Achmad Danari, Muh Irwan,  
 Robby Obtom Podung,  
 Mail Bin Toyib  
*G2S:* Herman Lumohing,  
 Komarudin  
*ASTD:* Edy Yusuf Setiady  
*CICA:* Sujai  
*2NDC:* Aksan Busri

### ms 'Sidelia'

*Gezagv.:* G. Buma  
*2e Stm.:* P.A. Vermolen  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman  
*3e Wtk.:* W.G. de Leeuw van  
 Weenen  
*MO1:* A.D.N. Smith  
*MO3:* A.V. de Groot, W.D. Pols  
*MO4:* S.H. Appeldoorn  
*StagHO:* E.P.S. Bal,  
 B. van der Vaart  
*CPO:* Monafi  
*PO:* Andrias An Data, J. Ben  
 Pattilima  
*G1S:* Bambang Prasetyo, Panut,  
 Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin  
 Muhammad  
*G2S:* Mohamad Amin, Yac. Faut  
 Ngil Janan, Mujakir  
*ASTD:* Warno S.  
*JSCJ:* Bahari Madruisdi  
*CICA:* Djabar Tilamahu  
*2NDC:* Inuh Bin Tamin

### ms 'Siratus'

*Gezagv.:* A.J.W. Rommes  
*1e Stm.:* L.A.H. Vader  
*Hwtk.:* J.H.S. van der Pas  
*MO1:* A.B.M. Bokkers  
*MO2:* J.F. Bastiaansen  
*MO3:* P.A. Zwolle  
*StagHO:* J.M.H. Don  
*IRO:* F. Achyari  
*I3E:* R.G. Masinambow  
*CPO:* Naim Bin Dulasik  
*PO:* Suhandan Warjo, Supartoyo  
*G1S:* M. Ali Tanete, Sur'an Gozali,  
 Munir, O. Hahhu  
*G2S:* Faisal Muchtar, Mohamad  
 Amin, Lalal Suparno  
*CICA:* Koesman  
*2NDC:* Musairin  
*ASTD:* Sudarmono  
*JSCJ:* Sukur Ramli

### ms 'Solaris'

*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Stm.:* F. van Bommel  
*Hwtk.:* M. Schmidt  
*MO1:* H. van Weenen  
*MO2:* D.J. Gijbsbers  
*MO3:* J. Lahuis  
*MO4:* W.J. Krynsen,

M. van Vlierden  
*StagMO*: A.R.J. Harssema,  
 S.J.B. Pouw  
*ST*: K. van der Sluis, E. Kuitens  
*Hovo*: A.P. Maat  
*CPO*: Pieter Nikijuluw  
*PO*: M. Kadar  
*G1S*: Eddy Nurhati, Abdul Haji S.  
*G2S*: Mohamda Hosen, Usman  
 Madjoka  
*ASTD*: O. Juhari  
*CHCK*: Nawai

### ms 'Spectrum'

*Gezagv.*: J. Baard  
*Hwtk.*: J. Kruysse  
*MO1*: C.A. Rovers, M.P.M. Boeren  
*MO2*: A.J. Haasnoot  
*MO3*: P.C.J. Toemen,  
 B.M. Toemen-Visser  
*SST*: Q.A.P. de Wit  
*ST*: C.H. Roozendaal, J.J. van Triet  
*Hovo*: C.A. Breederland  
*StagHO*: H.R.J. Geervliet  
*CPO*: Moh Toha  
*PO*: Desmond Kordak  
*G1S*: Daie, Wawan Herawan  
*G2S*: Napseri Bin Igwan,  
 Mohammed Mosleh  
*ASTD*: Djafri  
*2NDC*: Tanggan Bin Idris

### ms 'Sponsalis'

*Gezagv.*: R. Agema  
*Hwtk.*: J.H.E. Nijhuis  
*2e Wtk.*: R.H. de Haan  
*MO1*: H. Oudenes  
*MO3*: S.F.J. Gerrits, R. van  
 Aalderen, G.J. Feringa  
*MO4*: F.P.J. Sinnige  
*Roff*: S.M. Mcfaul  
*ST*: J.J. Donleben, E.H. Vissia  
*StagMO*: E.W. de Jonge,  
 A. Beydals  
*Hovo*: C.F. van der Ende  
*CPO*: Hendrik Boy Pasumiin  
*PO*: Dr. Sony Wonok  
*G1S*: Achmad Husin, Bin Satimin  
*G2S*: Hery Kaharu, Djaelani  
*ASTD*: Ripin  
*2NDC*: Mohamad Jusuf

### ms 'Stellata'

*Gezagv.*: W.A. Mostert  
*Wvd. 1e Stm.*: H. Hennis  
*Hwtk.*: K.L.J. Aertssen  
*MO2*: H.T.J. Meyer  
*MO3*: H.J.K. de Boer,  
 H.J.G. Reurslag, A.C. Droppers  
*StagHO*: W. Veldhuis  
*Roff*: N. Macaskill  
*ST*: R.J. Dekker,  
 R.G. van den Brink  
*Hovo*: H.W.J. van Haarst  
*CPO*: Tawakid  
*PO*: F.X. Djoko Nursjamad  
*G1S*: Muyoto, Amir Hanif  
*G2S*: Abdul Hadi, Mohamad  
 Mursid  
*ASTD*: Madsaleh  
*2NDC*: Suharto Bin Jasim

### ms 'Sunetta'

*Gezagv.*: R.W. Overdijkink  
*1e Stm.*: A. Breevaart  
*Hwtk.*: H. Brand  
*2e Wtk.*: J.W. van Velze  
*3e Wtk.*: K. Elshout  
*4e Wtk.*: M.P. Coleman

*MO3*: J.T.E.M. Spoor,  
 H.A. van der Koppel  
*IJE*: H.X. Misbach, Fadjar  
 Wahyutomo, D. Kusama  
*IRO*: S. Rizal  
*CPO*: Djuhaeni Bin Asmuni  
*PO*: Buntaran, Abdul Rachman  
*G1S*: Rudolf H.J. Lapijan, S. Bachri,  
 R. Latuheru, Mat Sum Bin Anwar  
*G2S*: Moh. Nasir, Zainul Arifin,  
 Rafdianto, Suparjo, Abdur Rohim,  
 Gondo Gulton  
*ASTD*: Achmad Djarkasih  
*JSCJ*: Moch. Syaifullah  
*CICA*: Sugito Mitra S.  
*2NDC*: Agus Harun

### ms 'Zafra'

*Gezagv.*: F. Kuyt  
*1e Stm.*: R.A. de Boer  
*Hwtk.*: M.F. Koens  
*MO3*: J.C. Geuze, J. Hoekstra,  
 A. Blok  
*MO4*: E. Boertje  
*ST*: B. Corputty, H.S. Elia  
*StagHO*: A. IJsselstein,  
 R.J.P. Dupuis  
*IRO*: H. Anwar  
*CPO*: Rustam Zen  
*PO*: Suhardi  
*G1S*: Zulani Adjeri, Abdul Halil  
*G2S*: Dedi Bukhori, Pukasan Bin  
 Jumadin  
*ASTD*: Harun  
*CICA*: Abdul Rodjak Moh. Ili  
*2NDC*: Rahmat Purnama

### ms 'Zaria'

*Gezagv.*: F. Makkee  
*Hwtk.*: F.A.M. Vergroesen  
*MO1*: J.C. van Koten  
*MO2*: J.H. van Zanden, T. Troost  
*MO3*: P.J.M. Slegers  
*MO4*: M.M.G.J. Kuyl  
*SST*: W.H. Klein, J.J.P. Grommen  
*StagHO*: J. Derks  
*StagMO*: R. Smallenbroek  
*Roff*: Machfud  
*CPO*: Hengky S. Pasumiin  
*PO*: Idit Irianto  
*G1S*: Moch. Ali, Kasim Bin  
 Mohamad  
*G2S*: Agus Naftali, Bachrol Bin  
 Supayah  
*ASTD*: Abu Umar  
*CICA*: Tjasmito  
*2NDC*: Sukiman

### Deze vlootjubilarissen



H. Oudenes  
 Maritiem Officier 1  
 10 jaar op 02.11.92



T.W. Scharrenburg  
 Gezagvoerder  
 30 jaar op 26.11.92



R. van der Voort  
 1e Stuurman  
 25 jaar op 24.11.92



J.W. Nieuwert  
 Gezagvoerder  
 30 jaar op 06.12.92

### Aanstellingen per 01.09.92

*Gezagvoerder*:  
 F. Makkee, F.B. Schröder,  
 C.B. Slieker, H.J. de Vries

*Hoofdwerktuigkundige*:  
 A.M.P.B. Fluitsma

*1e Stuurman*:  
 H.J. Otte

*2e Werktuigkundige*:  
 B.K. Frans, G.J. Harlaar

*Maritiem officier 1*:  
 M.P.M. Boeren, A.B.M. Bokkers,  
 H. Oudenes, A.D.N. Smith,  
 F.P. van der Star, P.H. Stegeman,  
 H. van Weenen

*Maritiem officier 2*:  
 J.F. Bastiaansen, N.G. Butter,  
 P.J.H.M. Daal, J.F. van Dijk,  
 A. Eijgenraam, D.J. Gijsbers,  
 A.J. Haasnoot, P.G. Harts,  
 C.G.A. Ligtvoet, J. Minnaard,  
 M.J. Oosterkamp, T. Troost

*Maritiem officier 3*:  
 R.J. Blonk, R. Bijlsma,  
 A.C. Droppers, G.J. Feringa,  
 J.P. Geuze, H. van der Koppel,  
 F. Kruythoff, D.J. Osinga,  
 P.A. Zwolle

*Senior Scheepstechnicus*:  
 B.A. Amstelveen, E.L. Boldewijn,  
 J.W.P. Grommen, W.H. Klein,  
 F. Oostdijk, M.J.W.A. Schuur,  
 G. Struik, F.J. Tryselaar,  
 Q.A.P. de Wit

### Gehuwd

*MO3*: J.X.J. Klaaysen met  
 mevrouw M. de Feyter

### Geboren

*Emiel*, zoon van P.H. Stegeman en  
 mevrouw E. Stegeman-De Hond

### Behaalde zeevaarddiploma's

'A' - *MO4*: E. Boertje  
 'A' - *MO4*: W.J. Krynsen  
 'C1' - *MO4*: W.J. Krynsen  
 'S1' - *MO3*: T. Troost  
 'S3' - *MO4*: E. Boertje  
 'S3' - *MO4*: W.J. Krynsen

### Nieuw in dienst



S.H. Appeldoorn  
 MO4



F. van den Berg  
 MO4



E. Boertje  
 MO4



A. Gavrilov  
 3e Stm.



E.P.J. Sinnige  
 MO4



P.C.J. Toemen  
 MO3



J.W. Voortman  
 MO4

### Uit dienst

*MO2*: T. Franssen  
*MO3*: J.H. Luteijn  
*MO3*: O.J.C. Huising  
*MO4*: R.E.F. Spit

# voorbeeldige loopbaan



Op 21 augustus nam Gerard Veldt als algemeen directeur afscheid van Shell Tankers BV, wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Plaats van handeling was het Shell-gebouw op het Hofplein en vele collega's en vooral veel oud-collega's waren bijeen om Gerard te bedanken en het beste voor de toekomst te wensen. Joop Elias, die het roer van Gerard Veldt overneemt introduceerde de verschillende sprekers. Oud-directeur Fred Busker nam als eerste het woord.

'We zijn hier bij elkaar om afscheid te nemen van Gerard Veldt, die na een lange, voorbeeldige loopbaan met pensioen gaat'. Zo begon de heer Busker zijn speech in de lunchkamer van het Shell-gebouw aan het Hofplein. 'Ik vind dit persoonlijk een bijzondere eer dat ik dit mag doen. Toen ze mij hiervoor vroegen, had ik weinig problemen om mijzelf over te halen'.

**B**usker stelde dat STBV in de jaren een absolute piek had meegemaakt. Een piek in aantallen schepen, een enorme technische ontwikkeling met verrassende, gedurfde operaties, maar helaas ook een stuk neergang. Door de economische situatie was er onzekerheid over de werkgelegenheid ook door een meer dan halvering van de vloot. In dit hele proces van opgang, opbouw en neergang heeft het lot Gerard Veldt een sleutelrol toebedeeld. Waarom was dat? In de eerste plaats was hij er op het juiste moment. In de tweede plaats had hij kwaliteiten en in de derde plaats had hij de lust en de ambitie om die rol te vervullen. Het is ook de periode geweest van de grote technologische vernieuwingen op de vloot. En Gerard, als machinist, heeft daar nooit afstand van genomen. Hij heeft zich er nooit tegen verzet maar heeft de nieuwe ontwikkelingen en theoretische uitdagingen altijd omarmd. Hij heeft zich gestort op het voor de zeevaart nieuwe gebied van instrumentatie en control

engineering. Dit had markante gevolgen. Hij volgde een jaar lang een cursus bij KSLA. Dit resulteerde na afloop dat hij een uniek functionaris was in de Nederlandse koopvaardij: de eerste 'Nederlandse Maritime Instrument Engineer'. De resultaten zijn daarna natuurlijk niet uitgebleven. Hij werd snel chef van de sectie Technische Ontwikkelingen.

## afscheid gerard veldt

Fred Busker had zelden mensen ontmoet die zo'n brede interesse hadden en zoveel wisten te halen uit hun ervaringen en uit hun dagelijkse bezigheden als Gerard. Een direct gevolg daarvan was zijn vermogen zich in andermans positie in de leven en te verplaatsen. Een oud collega gezagvoerder zei hem eens: Gerard die praat niet 'tegen' een kapitein, maar 'met' een kapitein als kapitein. En dat was volgens Busker een groot compliment. Dit vermogen is buiten de deur ook niet ongemerkt voorbij gegaan, merkte hij op. Hij prees onder andere Gerard's rol als delegatieleider tijdens de besprekingen voor de fusie van de KNRV en VNRK.

**A**ls tweede spreker nam OR-voorzitter Dolf Mittelmeijer plaats achter de microfoon. Ook hij sprak zeer waardevolle woorden aan het adres van de gewezen 'bestuurder'. Als dank bood hij namens het gehele personeel een personal computer aan, die hij zeker kan gebruiken bij zijn studie kunstgeschiedenis welke hij na zijn pensionering aan de universiteit gaat volgen.

Als derde en laatste spreker kwam CNOOKS-voorzitter Kees Stolk naar voren. Hij kwam Gerard niet alleen uitzwaaien maar ook verwelkomen als nieuw lid. Hij feliciteerde Joop met zijn benoeming en

hoopte dat het zowel Joop als Gerard voor de wind zou gaan. Maar slechts Gerard Veldt kreeg een cadeau. Dat lag volgens Kees Stolk aan de penningmeester en niet aan hem. Hij bood hem een prachtig boek aan van de schilder Weissenbruch.

Nu was het de beurt aan Gerard Veldt om achter het spreekgestoelte te gaan staan. Een plaats waar hij zelf gedurende de laatste jaren zo vele afscheidnemenden had toegesproken. Het was hem erg gemakkelijk gemaakt, vond hij. De vorige sprekers hadden alle aspecten belicht van de afgelopen 38 jaar. Hij had er niets meer aan toe te voegen, laat staan er iets aan af te doen. Gerard kon maar één ding zeggen: hij had werk kunnen doen waar hij van hield en waar hij ieder dag, op enkele uitzonderingen na, van genoot. 'Choose the job you love and you will never work a day'. Hij prees de mensen op de vloot en aan de wal voor hun 'spirit', inzet, professionaliteit en loyaliteit. Hij gaf zijn opvolger de raad om er zuinig op te zijn. Gerard wenste de aanwezigen, maar ook de mensen thuis en de collega's op zee het allerbeste, zakelijk en privé in lengte van dagen.



De afscheidsreceptie op 21 augustus jl. is voor mij en mijn gezin een geweldige en onvergetelijke 'happening' geworden. Vooral de personal computer was een schot in de roos. Graag wil ik U allen bedanken voor dit fantastische cadeau. Na 38 jaar Shell Tankers BV, van leerling-werktuigkundige tot algemeen directeur, een eigenlijk niet goed in woorden uit te drukken afsluiting. Daarnaast bereikte mij van 'all over the world' brieven, telegrammen en bloemen. Een prachtig begin van de derde levensfase. Vanaf deze plaats onze welgemeende dank hiervoor. Wij wensen Shell Tankers BV, maar bovenal U allen persoonlijk, het allerbeste voor de toekomst.

Gerard Veldt & Hilly van Efferen