

# SCHIP & KA

28e jaargang  
nummer 11/12  
augustus  
1989



- Varen door het Panama Kanaal  'Zaria' gedoopt
- STBV 'artistiek' beloond  Beoordelen en Ranken
-  Drie nieuwe gezagvoerders aangesteld
-  Nederlandse officieren op 'Zaria' en 'Zafra' 

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingstraat 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

Achtentwintigste jaargang nr. 11/12  
augustus 1989

## Redactiecommissie

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

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

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

## 'Prins Maurits Fonds' gaat prijs uitreiken aan toekomstige koopvaardij-officieren

HKH Prinses Margriet en Mr. Pieter van Vollenhoven brachten vrijdag 30 juni 1989, in gezelschap van hun oudste zoon ZH Prins Maurits, een werkbezoek aan de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging te Rotterdam. Prins Maurits, die in navolging van HKH Prinses Margriet Petekind is van de Nederlandse Koopvaardij, werd bij deze gelegenheid door de heer W.A. Mulock Houwer, Voorzitter van de KNRV en Lid van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Nedlloyd Groep N.V., verrast met een cadeau ter gelegenheid van zijn 21e verjaardag (op 17 april jl.), een ets van het VOC-schip 'Batavia', dat in 1629 voor de kust van Australië schipbreuk leed. Een kopie van de 'Batavia' is momenteel in aanbouw in Lelystad. Prins Maurits, die zelf als marine-officier op Australië heeft gevaren, toonde zich erg verheugd met dit maritieme kunstwerk.



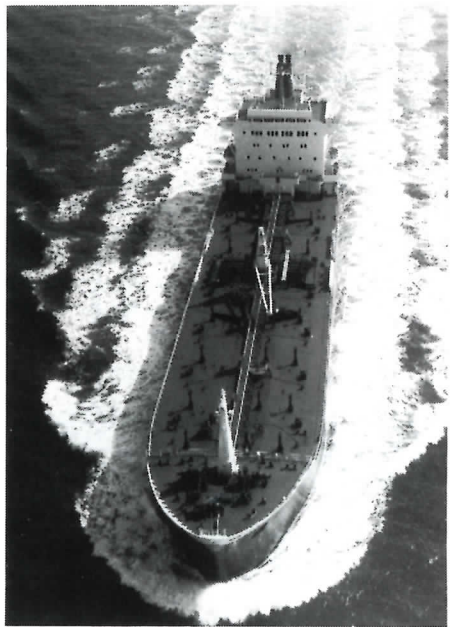
De ets, waarvan Prins Maurits de eerste afdruk ontving, werd in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging vervaardigd door de Amsterdamse kunstenaar Oscar Verpoorten. Er zullen van deze ets niet meer dan 99 genummerde en gesignde exemplaren worden gemaakt, die zullen worden verkocht ten bate van het door de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging op te richten 'Prins Maurits Fonds'. Dit fonds zal jaarlijks een bedrag ter beschikking stellen voor een prijs die zal worden toegekend aan de leerling van één van de Nederlandse hogere zeevaartopleidingen, die het beste praktijkboek over zijn stagejaar heeft geschreven.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2664	22.05.89	Correctie SR 1 CS13
2665	26.05.89	Vervanging 'F'-klasse
2666	05.06.89	Koersen
2667	19.06.89	Beleid voor alcoholgebruik aan boord
2668	07.06.89	Overlijden Abdul Karim
2669	08.06.89	OMA 'Fossarina'
2670	16.06.89	Opheffing PCOR-procedure
2671	19.06.89	Bemannings Samenstelling 'Z'-klasse
2672	23.06.89	ROSPA Safety Award
2673	28.06.89	Overlijden A.K. van 't Blik
2674	30.06.89	Tweemaal Corr. nummer gebruikt
2675	30.06.89	'EOS'-rapport
2676	02.07.89	Koersen
2677	07.07.89	Overdracht 'Flammulina'
2678	07.07.89	Vlootplan 1990
2679	10.07.89	Verklaring tonnage-indicators
2680	17.07.89	Alcohol-beleid
2681	13.07.89	Bescheiden radio-station

## Verkocht

Het m.s. 'Flammulina' is verkocht aan GORM A/S Denemarken. Het 32.230 ton draagvermogen metende schip is op 6 juli jl. te St. John (Canada) aan de nieuwe eigenaar overgedragen.



## VERZOEK VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Ficus

Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Fusus  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata  
Zaria

010-4566008

010-4566009



# Naamgeving 'Zaria'



**Op het moment dat U dit leest, moet de nieuwe aanwinst van Shell Tankers B.V. reeds bezig zijn aan haar eerste reis. We hebben het over nieuwbouw No. 928 van Burmeister & Wain Skibsvaerft A/S (Kopenhagen). Op 28 juni 1989 vond in de stromende regen de naamgevings-ceremonie plaats van deze twaalfde in een serie van sinds 1985 door de werf gebouwde produktentankers.**

Ondanks de stromende regen kweet mevrouw *Gill Binder*, echtgenote van de President van Shell International Trading Company Limited (SITCO), zich krangig van haar taak, door de bekende fles met bruisende champagne in één keer stuk te krijgen op de in rode kleuren gestoken huid, van het schip dat vanaf dat moment 'Zaria' heette.

## 'Z'-klasse

In de juni-editie van *Schip & Ka* stonden de technische gegevens van dit fraaie 84.000 ton metende schip beschreven, dat volgens de laatste planning op 3 augustus zal worden opgeleverd.

Zoals bekend is de 'Zaria' de eerste van een serie van vier door B&W te bouwen zusterschepen, welke door Shell voor vijf jaar (plus drie jaar optie) gecharterd zijn van de eigenaar Nordan 3 Inc. (Nordan 3 Inc. is de zogenaamde 'managing owner' achter het project, en is een joint venture tussen de Noorse scheepseigenaar Naess, Jahre & Partners A/S en de Deense scheepseigenaar Atlantic A/S).

De volgende drie schepen in de 'Z'-klasse zullen volgens planning in december 1989, april 1990 en juli 1990 worden opgeleverd. Hiervan zal het in april 1990 op te leveren schip aan de STBV vloot worden

toegevoegd. De beide andere schepen komen in beheer bij Shell Tankers (UK) Ltd.

## Keerpunt

De indienst stelling van de 'Zaria' betekent voor STBV hopelijk een keerpunt in het herstructureringsproces van de afgelopen 5 jaar. Ook al zijn we er nog niet qua resultaten, ons kostenniveau is de laatste



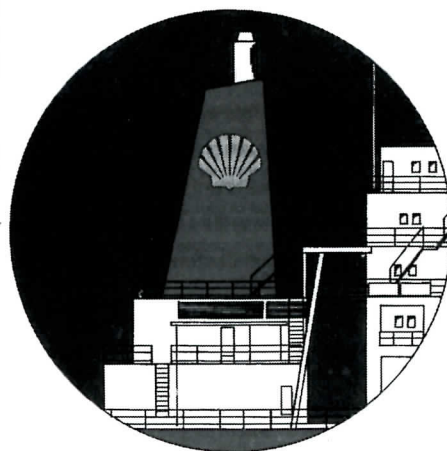
V.l.n.r. de heer C. F. Sverdrup, Managing Director van B&W en doopvrouwe mrs. Gill Binder

jaren dank zij Uw aller inzet drastisch gedaald. Dankzij deze inspanning kan er door de Shell Marine Functie, waarvan STBV deel uitmaakt, gewerkt worden aan nieuwe plannen, welke zich de komende 2-3 jaar zullen toespitsen op een aanpassing van de samenstelling van de eigen Shell vloten, zodat we met meer op de markt afgestemde tonnage de negentiger jaren tegemoet kunnen gaan.

In dat proces zullen we op korte termijn afscheid nemen van het merendeel van de 'F'-klasse schepen, terwijl op langere termijn ook voor andere tonnage de vervangingskwestie mogelijk aan de orde zal komen.

## M/T "ZARIA"

## NAMING CEREMONY YARD N<sup>o</sup>. 928



## Kernbemanning

Volgens plan zullen de 'Z'-klasse nieuwbouw schepen zoveel mogelijk volgens het 'kernbemanningsconcept' worden bemand. Het eigentijdse 'kernbemanningsconcept' sluit daarbij volledig aan op de al even eigentijdse nieuwe *Det Norske Veritas* register aantekeningen: 'W1-O/C' (= one man bridge operation in Ocean Areas and Coastal Waters) en *ETC* (Efficient Tank Cleaning) voor deze schepen, welke de vereiste arbeidsinzet in belangrijke mate reduceren.

## Behouden Vaart

De Directie en alle medewerkers van Shell Tankers B.V. wensen de 'Zaria' met kapitein Verheul en bemanning een veilige en behouden vaart!



## IN MEMORIAM

Op 28 juni jl. bereikte ons het droevige bericht dat hoofdwerktuigkundige **A.K. van 't Blik**, na een langdurige ziekteperiode, toch nog plotseling was overleden op 27 juni 1989 in de leeftijd van 46 jaar.

De heer van 't Blik trad in onze dienst als leerling-werktuigkundige op 29 augustus 1961. Na het doorlopen van de diverse rangen werd hij op 1 januari 1986 aangesteld tot hoofdwerktuigkundige. In deze jaren hebben wij de heer van 't Blik leren kennen als een zeer vakbekwame medewerker, die zijn taken zeer nauwgezet ten uitvoer bracht, met een grote mate aan doorzettingsvermogen, ook in moeilijke omstandigheden.

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

De begrafenis heeft op 1 juli 1989 in zijn woonplaats Oude Bildtzijl plaatsgevonden.



## Dank U wel .....

*Deze woorden zijn voor al diegenen die Bert hebben bezocht toen hij ziek was, of op een andere manier iets hebben laten horen. Dit heeft hij erg op prijs gesteld.*

*Shell, en daaronder verstond hij iedereen, heeft hem in die maanden niet teleurgesteld. Mijn kinderen en ik bedanken U voor de telegrammen, brieven en bloemen. Het aanwezig zijn op de dag van de begrafenis hebben wij zeer gewaardeerd.*

**Anne van 't Blik-Bosma  
Karlus en Koen**

## IN MEMORIAM

Tot ons grote leedwezen is Grade I Seaman **Billy Abdul Karim**, tijdens zijn repatriëring naar Indonesië, vlak voor zijn aankomst in Jakarta op 6 juni 1989 onverwacht in het vliegtuig overleden.

De heer Karim werd in april 1974 als Grade II Seaman op onze vloot tewerkgesteld. In 1976 volgde zijn aanstelling tot Grade I Seaman. In die functie heeft hij op vele schepen dienst gedaan. Wij hebben hem leren kennen als een zeer loyale, vakbekwame en gewaardeerde medewerker. Hij bereikte de leeftijd van 36 jaar.

Onze gedachten gaan in de eerste plaats uit naar zijn echtgenote en jonge kinderen, die hun vader op zo'n jeugdige leeftijd reeds moeten missen. Wij wensen hen de kracht toe om dit grote verlies te kunnen dragen.

De begrafenis heeft op 7 juni 1989 in zijn woonplaats Tandjong Priok plaatsgevonden.

Dengan penuh dukacita kami beritahukan bahwa Pelaut Grade I **Billy Abdul Karim**, dalam perjalanan pulang ke Indonesia, sesaat menjelang tibanya di Jakarta pada tanggal 6 Juni 1989 meninggal dunia dengan tiba-tiba dalam pesawat udara.

Billy Abdul Karim mulai dipekerjakan dalam armada kita dalam bulan April 1974 sebagai Pelaut Grade II. Dalam tahun 1976 ia diangkat menjadi Pelaut Grade I. Dalam kedudukan tersebut ia bertugas di sejumlah kapal armada kita. Kami mengenal saudara Karim sebagai rekan sekerja yang sangat loyal, trampil dan sangat dihormati. Ia mencapai usia 36 tahun.

Kami pertama-tama ikut bersedih bersama isteri dan anak-anaknya yang masih kecil, yang sekarang harus hidup tanpa suami dan ayah pada usia yang masih muda. Semoga mereka dengan tabah menghadapi kehilangan yang demikian besar artinya.

Pemakaman telah dilakukan pada tanggal 7 Juni 1989 kediamannya terakhir di Tanjung Priok.



## Aan de slag voor 'Arti et Pectini'

Voordat U aan Uw welverdiende rust in deze zomermaanden begint, is het misschien goed om U er nogmaals op te wijzen dat Arti et Pectini in februari 1990 gehouden wordt. Dat lijkt nog ver weg maar wellicht kunt U de vrije tijd alvast gebruiken om Uw artistieke bijdrage aan deze Shell-amateurkunstmanifestatie te maken. Zoals uit het werk van de laatste Arti et Pectini in 1983 bleek, zijn reizen naar het buitenland of vakanties in eigen land vaak uitstekende inspiratiebronnen. Aan Arti et Pectini mogen alle Shell-medewerkers en gepensioneerden en hun partners meedoen. Er worden de volgende categorieën onderscheiden: olieverf en acryl; aquarel; gouache en pastel; teken- en grafisch werk; etsen; boetseer-, beeldhouw- en snijwerk, mozaïek en aanverwante technieken. In september volgt uitgebreide informatie over de manifestatie. Tot die tijd wensen wij iedereen veel inspiratie toe.

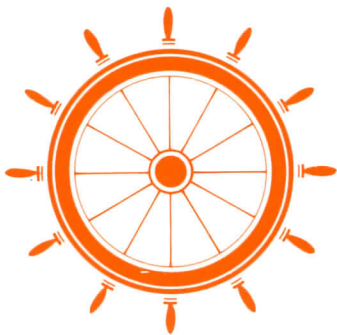
## Dank

Mijn vrouw en ik spreken gaarne onze dank uit voor de belangstelling die wij ter gelegenheid van mijn pensionering hebben ondervonden. We zijn dankbaar voor de onverwachte stroom van kaarten, brieven, bloemen en geschenken, waaronder het mooie afscheidscadeau van vloot- en walcollega's, maar bovenal voor de vele hartverwarmende menselijke reacties.

Wij wensen Shell Tankers B.V., U allen en degenen die U ter harte gaan een gezonde, zonnige toekomst toe.

**Annie en Aad van der Graaf**





# VAART HOUDEN



## Meevaren op de 'Caurica'

Eind april had ik de gelegenheid twaalf dagen mee te varen op de 'Caurica'. Het is voor mij een belangrijke ervaring geweest. Varen is anders dan ik mij had voorgesteld. Ik heb veel respect gekregen voor alles wat er van hoog tot laag op elk niveau aan boord wordt gepresteerd. Er is een grote betrokkenheid bij het scheepsgebeuren en je wordt je ervan bewust hoe ver weg - letterlijk en figuurlijk - de walorganisatie is. De inzet is groot en het werk moet vaak worden verricht onder moeilijke en ongunstige omstandigheden. Nog duidelijker is mij geworden dat wij het van onze mensen moeten hebben en dat onze medewerkers onze belangrijkste 'resources' zijn. Dergelijke prestaties kunnen alleen worden geleverd als de sfeer aan boord goed is en aan boord van de 'Caurica' was die zonder meer uitstekend. Varen bij windkracht 7 à 8 maakt je ook bescheiden. Het brengt je het nodige respect bij voor de zee.

## Beoordelen

Het hameren op het belang van goed ingevulde en doorgesproken conduites begint enige vrucht af te werpen. Er wordt meer gebruik gemaakt van de mogelijkheid de kruisjes te verduidelijken met tekst. Tijdens de '6X6'-bijeenkomst wordt hier eveneens de nodige aandacht aan besteed. Hieronder laat ik nog eens zien waarom we beoordelen en welke punten men tijdens het opmaken en bespreken

van de beoordelingen in gedachten moet houden.

### Doel beoordelen

- ☆ prestaties afgelopen periode
- ☆ reacties betrokkene
- ☆ salarisvaststelling/ promoveerbaarheid
- ☆ taken/aandachtspunten voor toekomst
- ☆ training
- ☆ eigen wensen
- ☆ potentieel

### Beoordelingsproces

- ☆ maak tijdig concept
- ☆ baseer oordeel niet op incidenten
- ☆ probeer objectief te zijn
- ☆ wees eerlijk, maar constructief
- ☆ neem de tijd
- ☆ creëer 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

## Ranken

Ranken is vergelijken en in een bepaalde volgorde of rangorde plaatsen. Dit kan betrekking hebben op vakantiebestemmingen, auto's, huizen, om maar enkele voorbeelden te noemen. Het kan ook slaan op medewerkers, hun prestaties, geschiktheid voor promotie of snellere doorstroming. Tot nu toe gebeurt dit laatste - op een uiterst zorgvuldige manier - door de promotiecommissie bestaande uit vertegenwoordigers van DFM en DFP.

Als basis worden hiervoor de conduites en algemene indrukken gehanteerd. Ranking geschiedt op basis van een aantal criteria die per functie verschillen en die een verschillende wegingsfaktor hebben. Zo zijn de criteria die voor bijvoorbeeld de functie van 1e stuurman en 2e werktuigkundige worden gehanteerd: *functievervulling, kwaliteiten/persoonlijke eigenschappen, vereiste zeevaarddiploma's, radiotelefoniecertificaat, inzet om tegendiploma te halen*, waarbij de sociale vaardigheden, afgezien van veiligheidsbewustzijn en



LP4702

Hartman



vakbekwaamheid, het zwaarst wegen. In zijn algemeenheid kan men stellen dat hoe hoger men komt in de organisatie des te meer de nadruk komt te liggen op 'managerial' kwaliteiten; het managen van schip en medewerkers. Eén van de uitgangspunten bij ranking is dat je zoveel mogelijk gebruik maakt van kennis uit de eerste hand, met andere woorden de kennis en het inzicht die bij de beoordelaars aanwezig is. En dat is nu juist het zwakke punt. Weliswaar zijn er beoordelingen opgemaakt, maar het is niet eenvoudig deze onderling te vergelijken.

Papier is geduldig en is in dit soort situaties per definitie een zwakke afspiegeling van de werkelijkheid. Daarom hanteren we in de Shell Groep de methode van jaarlijkse 'staff discussies', waarbij de beoordelingen en het ingeschatte potentieel mondeling worden toegelicht. Ook de promotiecommissie wil in toenemende mate de beoordelaars op soortgelijke wijze betrekken bij het rankingproces.

### **Grotere inspraak van de vloot bij promoties is ook één van de uitkomsten van het EOS-onderzoek.**

Bij wijze van experiment hebben we tijdens een recente '6 x 6'-bijeenkomst een tiental maritieme officieren laten ranken door de aanwezige gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, en ik kan wel zeggen met veel succes. Voorwaarde is uiteraard wel dat alleen diegenen worden gerankt waarmee tenminste twee van de aanwezigen gedurende de afgelopen 1,5 á 2 jaar hebben gevaren. We zullen doorgaan op deze wijze informatie te verzamelen zowel schriftelijk, omdat we anders niet iedereen bereiken in een bepaalde periode, als mondeling gedurende '6 x 6'-bijeenkomsten en tijdens briefing- en debriefing gesprekken. Met als uiteindelijk doel dat de juiste man op de juiste plaats komt en dat aanstellingen en promoties als zodanig 'herkenbaar' zijn op de vloot.

### **Scheepstechnici**

De groep die in juni begonnen is heeft het technische deel niet bij Wescon gevolgd maar bij het Centrum voor Vakopleiding van Volwassenen (CVV) te Rotterdam. Deze cursus duurt korter - 3 weken in plaats van 6 - en is bovendien ook goedkoper. Nog belangrijker is dat de geluiden van de deelnemers positief zijn en dat allen (5 in totaal) zijn geslaagd. De situatie is nu als volgt: 4 medewerkers moeten nog beginnen en 18 moeten alleen nog examen ankeren/ankerwachtlopen afleggen. Op 5 juli heeft wederom een dergelijk examen plaatsgevonden, waaraan 11 STBV-kandidaten hebben meegedaan. Alle 11 zijn geslaagd.

### **Werkgroep Training en Opleiding**

De werkgroep is nu volop bezig en werkt aan een korte- en lange termijn plan. Een goede aanpak omdat er duidelijk behoefte bestaat aan actie op korte termijn. De werkgroep zal daartoe binnenkort

vlootmedewerkers uitnodigen om videocassettes, ontworpen voor trainingsdoeleinden, op hun geschiktheid voor gebruik aan boord mede te beoordelen.

### **Bemanning 'Zaria' en 'Zafra'**

**Aanvankelijk was het de bedoeling deze schepen volgens het 'F'-klasse concept met Indonesische junior officieren te gaan varen. Na rijp beraad heeft het managementteam besloten deze schepen met Nederlandse officieren en scheepstechnici te gaan bemannen. Reden: we willen hoogwaardige werkgelegenheid - voor zover bedrijfseconomisch verantwoord - ten deel laten vallen aan Nederlandse officieren en scheepstechnici teneinde hen vertrouwd te maken met moderne schepen en nieuwe technologie. Op die manier creëren we voldoende posities om onze behoefte aan officieren in de toprangen ook op langere termijn veilig te stellen.**

### **Fiscale faciliteiten**

De val van het kabinet heeft de behandeling van het wetsontwerp door de Tweede Kamer voor het zomerreces doorkruist. Dat is bijzonder jammer omdat daarmee een stuk onzekerheid blijft bestaan. Een voordeel is dat het wetsontwerp niet controversieel is, zodat men mag verwachten dat de wetgeving ongeacht de politieke kleur van het volgend kabinet van kracht wordt, zij het misschien enigszins vertraagd. Invoering is één van de voorwaarden voor behoud van de Nederlandse koopvaardij.

### **Bedrijfsresultaten STBV**

Regelmatig hoor je geluiden dat het lek boven water is. Helaas is dat niet het geval. Het eerste kwartaal van dit jaar werd opnieuw met verlies afgesloten. Als de dollarkoers op het huidige peil gehandhaafd blijft, zal het waarschijnlijk gedurende de rest van het jaar beter gaan maar de druk op de kosten blijft onverminderd groot. Verdere stroomlijning van vloot en walorganisatie zijn onderwerpen die dan ook hoge prioriteit hebben. Indonesische junior officieren zullen dan ook zeker de komende jaren een vast fenomeen zijn, al zal het aantal wat afnemen.

### **Bezoek 'Spectrum' en Aanstellingen**



A. van Leeuwen

A. J. Verheul

Op donderdag 15 en vrijdag 16 juni jl. bezocht een twaalfstal belangstellenden van de walorganisatie de 'Spectrum' die in de Botlekaven gemeerd lag. Een bijzonder geslaagd bezoek getuige de vele

vragen die los kwamen. Voor een aantal was het de eerste keer dat ze de mogelijkheid hadden aan boord van een tanker te stappen. We werden gastvrij onthaald hetgeen door alle aanwezigen erg werd gewaardeerd. Veel belangstelling was er ook voor het Claustaler - laag alcoholische - bier. Algemeen Directeur G. Veldt maakte de aanstelling van D.C. Tazelaar als gezagvoerder per 1 juli bekend. Van harte proficiat. Mijn felicitaties gaan ook uit naar de beide andere nieuw aangestelde gezagvoerders nl. A. van Leeuwen en A.J. Verheul.

### **Alcoholgebruik aan boord**

De richtlijnen zijn verder aangescherpt. Deze laten voldoende ruimte over voor een gezellig drankje, maar sluiten daarnaast goed aan bij de moderne bedrijfsvoering. Tegen eventuele overtreders zullen passende maatregelen worden genomen. Wel dient er in goed overleg voor gezorgd te worden dat er een breed assortiment aan frisdranken (niet zoet) en juices aan boord is.

### **Nieuwe Stagiaires**

Op 5 juli was er een introductiebijeenkomst van de 29 nieuwe stagiaires die onze schepen gedurende de komende periode komen versterken. Zij zijn afkomstig van alle vier de Maritieme Instituten die ons land rijk is. Het behoeft nauwelijks nadere toelichting dat een goede opvang en begeleiding van essentieel belang is voor hun uiteindelijke indruk van Shell Tankers. Bedenk wel dat de eerste indrukken het langst blijven hangen!

### **EOS**

Het rapport is uit en is inmiddels naar huisadressen en schepen verstuurd. Het zal niet in de la 'verdwijnen' zoals door 'sommigen' is gesuggereerd. Gesprekken met de Universiteit van Tilburg over follow-up staan gepland. Wel zal iedereen zich moeten realiseren dat we niet alles tegelijk kunnen doen en derhalve prioriteiten zullen moeten stellen. Het betekent ook dat we niet alles zonder meer zullen overnemen wat eruit komt. We hebben als Management in dat opzicht een duidelijke eigen verantwoordelijkheid die kan afwijken van wat onze medewerkers graag zouden willen.

### **Kernbemanning**

Bij het schrijven van deze rubriek was het eindrapport door de Werkgroep Kernbemanning uitgebracht. Naar het oordeel van de werkgroep kan veilig met deze bemanningssamenstelling worden gevaren. Ook DGSM (toporgaan Ministerie van Verkeer en Waterstaat) heeft zich in positieve zin uitgesproken. De FWZ heeft reserves. Voorlopig zal derhalve alleen bij wijze van experiment op 22 schepen kunnen worden gevaren met kernbemanning en derhalve alleen na vooraf verkregen goedkeuring. Rapportage kan echter gelukkig achterwege blijven.

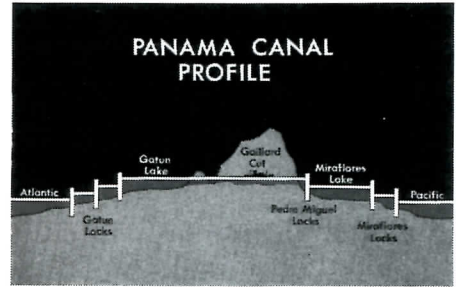
### **Met vriendelijke groet,**

**Tino de Vries**  
Personnel Manager



# Varen door het Panama Kanaal

Als opvarende van de 'Caurica', had ik het voorrecht mee te kunnen varen door het Panama Kanaal. Je maakt je er een bepaalde voorstelling van, maar het was toch heel anders dan ik had gedacht, of wat ik me nog van school herinnerde. De andere opvarenden waren al minstens twee, drie keer door het Kanaal gegaan. Sommigen zelfs al zeven keer of vaker. Voordat ik iets over het Kanaal zeg, eerst iets over het land en zijn historie.



Een land ongeveer 2,5 maal zo groot als Nederland met een bevolking van ruim 2 miljoen mensen. Daarvan woont meer dan de helft in Panama City. Ten tijde van mijn bezoek kwam je overal toen nog vreedzame verkiezingsoptochten tegen. De mooie lanen met aan weerszijden palmen werden ontsierd door aanplakbiljetten van de politieke partijen. De bomen waren eveneens van onder tot boven volgeplakt met verkiezingsleuzen. Het land is arm, de werkloosheid hoog. Met name door de spanningen tussen de Verenigde Staten en Panama is het toerisme van de Amerikanen - de belangrijkste bron van devisa - zo goed als opgedroogd. Sommige hotels zijn daarom gesloten. Verrassend is het om te horen dat het waterleidingsysteem één van de beste van de wereld is; water kun je overal zonder bezwaar uit de kraan drinken.

## Historie

Tijdens de Spaanse overheersing was Panama het doorvoerland voor de schatten die door de Spanjaarden uit Zuid-Amerika werden weggehaald. De Engelsman Morgan, had daarom zijn zinnen op Panama City gezet. In 1671 viel hij de stad aan. De Spaanse leider Don Juan Perez de Guzman stak de stad in brand. Dat verhinderde Morgan niet de stad te plunderen en te verlaten met 200,



Een hoogteverschil van 30 meter moet worden overbrugd

met schatten beladen, muilezels. Van de stad zijn alleen ruïnes over waarvan op bijgaande foto de kerktoren. De nieuwe stad werd 6 kilometer verderop gebouwd.

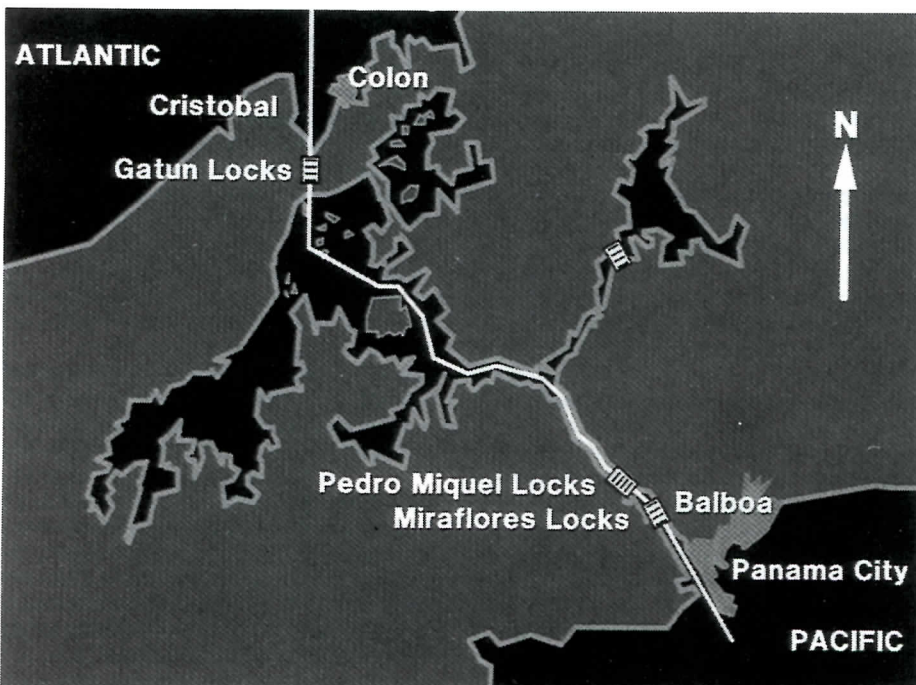
## Nu het Kanaal: de aanleg

Het eerste plan voor de aanleg van een Kanaal dateert al vanaf 1533, oostelijk van

de plaats waar het Kanaal uiteindelijk werd gegraven. Na verschillende andere plannen was het uiteindelijk de Fransman De Lesseps - juist ja, van het Suez Kanaal - die de aanleg ter hand nam. Grote stukken jungle werden gekapt en vrijgemaakt, maar het project kwam tot stilstand door malaria en gele koorts waardoor binnen korte tijd 20 procent van de kanaalwerkers stierf. Tot overmaat van ramp ontstond er een financieel schandaal, hetgeen de genadeklap voor het Kanaal leek. Vervolgens werd een plan opgevat om een Kanaal door Nicaragua aan te leggen.

Een postzegel veranderde echter de loop van de geschiedenis. Een kanaalsupporter verdeelde onder de Amerikaanse Senatoren een Nicaraguaanse postzegel met als afbeelding de uitbarsting van de 'Mototombo' vulkaan met als onderschrift 'door deze uitbarsting werd veel schade geleden'. Geschrokken door de mogelijkheid van aardbevingen verdween dit plan van tafel en herleefde de belangstelling voor het Panamakanaal.

In 1903 verklaarde Panama zich onafhankelijk en werd het project goedgekeurd. Tezamen met de Amerikanen werd het Kanaal uiteindelijk in 1913 voltooid. Voordat de Amerikanen met de aanleg begonnen, startten ze, wijsgeworden door soortgelijke ervaringen in Cuba, een grootscheepse anti-malaria campagne. En met succes!







Het kantoor van Fransman De Lesseps

De Fransen hadden het Kanaal op zeehoogte gepland, de Amerikanen gaven de voorkeur aan sluisen. Bergen werden opgeblazen, rivierlopen gewijzigd, kunstmatige meren werden gecreeërd. Het 'Gatun-meer' is een van de grootste kunstmatige meren ter wereld.

### Enkele cijfers

Het kanaal is 80 km lang. De capaciteit is ongeveer 40 schepen per etmaal in elke richting. In 1989 gaan er per dag ongeveer 34 in elke richting door. De totale doortocht duurt circa **9 uur**



De kerktoren van het oude 'Panama City'

waarbij men een zestal sluisen passeert. Men moet namelijk een hoogteverschil van **30 meter** overbruggen (zie foto). Panama is de enige waterweg ter wereld waar een loods aan boord komt die het commando van de gezagvoerder overneemt. Toch is er regelmatig schade aan pieren, kades en sluisdeuren. De onderhoudskosten zijn dan ook enorm. De inkomsten verdwijnen grotendeels weer in het onderhoud van de waterweg. Met behulp van 4 locomotieven vóór en 2 achter worden de schepen de sluisen ingetrokken. Elke sluis is **333 meter** lang en bijna **37 meter** breed. Het grootste passagiersschip dat ooit door het Kanaal voer is de 'Queen Elizabeth II', 321 meter lang en 35 meter breed. De grootste tanker de 'Marina Prospector' 324 meter lang en 35.5 meter breed. Het breedste schip de USS 'New Jersey' bijna 36 meter. Een speling van nog geen meter .....

De gemiddelde tol gedraagt ca. **26.000 US dollar**. De tol wordt geheven op basis van het netto tonnage. De hoogste tol werd in 1987 door de 'Marina Ace' betaald namelijk 99.865 Amerikaanse dollars. De 'Queen Elizabeth II' betaalde in 1984 eveneens ruim 99.000 US dollars!

Op 31 december 1999 wordt het Panama Kanaal, nu nog beheerd door de Amerikaanse Panama Kanaal Commission, officieel overgedragen aan de Panamese autoriteiten.

Is dit stukje misschien een aanleiding voor anderen om ook eens iets in Schip & Ka te schrijven?

Onze man in Panama,  
Tino de Vries

## Cursus Scheepvaartkunde

Scheepswerktuigkundigen die in het bezit zijn van het diploma B, verkregen via de HTS-structuur, en die voldoende vaartijd hebben voor het diploma C, kunnen zich opgeven voor de cursus

### SCHIEPVAARTKUNDE

De cursus wordt gegeven aan het voormalige *Instituut voor Hoger Technisch en Nautisch Onderwijs 'Amsterdam'*, Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam (☎ 020 - 154508).

De aanvangsdatum is maandag 11 september 1989. De cursus omvat 4 weken van 30 lesuren. Door middel van een discussie op vrijdag 6 oktober 1989 wordt de cursus afgesloten.

Ook zij die nog vaartijd te kort komen, kunnen zich opgeven. Aan de hand van het aantal vaardagen dat men te kort komt wordt bekeken of men de cursus kan volgen. De vaartijd na het diploma B dient behaald te zijn op schepen met een voortstuwingsvermogen van 2944 KW (4.000 PK).

Ook scheepswerktuigkundigen die reeds in het bezit zijn van het diploma C kunnen zich opgeven voor deze cursus. Zij, die zich wensen op te geven voor bovengenoemde cursus, dienen dit wel in overleg te doen met de heer J. Lindeman (DFP/1 ☎ 010-4071844).



- ★ *Presentatie eindrapportage EOS door KUB-team*
- ★ *Quality Management*
- ★ *Financieel Jaarverslag*
- ★ *Eindrapportage kernbemanning*
- ★ *Training en Opleidingsbeleid*
- ★ *Veiligheid*
- ★ *Vlootsituatie*

*Op 8 en 9 juni jl. kwam de Ondernemingsraad bijeen voor de derde serie overleg- en ondernemingsraad-vergaderingen van 1989. Doordat één der leden onverwacht door ziekte verhinderd was, kon het reglementair vereiste quorum niet worden bereikt, zodat besloten moest worden deze vergaderingen als werkvergaderingen in de annalen bij te schrijven.*

De vergadering van 8 juni werd bijgewoond door onze Commissaris T.P.J.M. Stoltz.

In zijn openingswoord stond de heer Veldt een moment stil bij het tragische en plotselinge overlijden van onze Indonesische scheepsgezel Billy Abdul Karim.

## **EOS**

Zonder twijfel het meest de aandacht trekkende programmapunt van de 2-daagse sessie was de presentatie van de eindrapportage EOS. Hiervoor waren de projectleiders *Prof. F.J.P. van Dooren* en *Dr. T. Taillieu* naar Rotterdam gekomen.

Prof. van Dooren leidde de presentatie in met het geven van een kort 'college' over de ontwikkeling van de mens als werker en besteder en zijn plaats in samenleving en onderneming, voortkomende uit dit proces. De leden van de OR en de Directie waren reeds in het bezit van kopieën van de samenvattende rapportages van de groepen officieren en scheepsgezellen. Het samenvattende rapport van de walorganisatie was pas de vorige dag gereed gekomen.

Niettemin was een groot aantal vragen en opmerkingen, naar aanleiding van de rapportages, voorbereid en kon met de projectleiders worden besproken. De projectleiders benadrukten dat de rapportages niet vergezeld gaan van adviezen ten aanzien van in de toekomst te volgen beleidslijnen. De rapportages moeten worden gezien als een feitelijke vaststelling van de gevoelens die binnen het bedrijf leven en het is aan het bedrijf zelf daaruit conclusies te trekken. Daarbij dient men zich te realiseren dat opinies van



Prof. F.J.P. van Dooren

mensen niet altijd vertaalbaar zijn in beleidslijnen. Wel is het onderzoeksteam bereid om later in gesprekken aan te geven hoe in hun ervaring in andere bedrijven op bepaalde vaststellingen is gereageerd en met welke resultaten.

## **Quality Management**

Ontwikkelingen op dit gebied staan niet stil. Op de schepen staat QM in de belangstelling en wordt in één adem genoemd met 'Fleet Image', en terecht, want het één kan niet los gezien worden van het andere.

Toch is QM niet iets dat zonder duidelijke richtlijnen tot het gewenste resultaat kan leiden. Zeker in een bedrijf als het onze is, met elk schip een bedrijf op zichzelf, dit het geval. Op kantoor wordt daarom sinds enige maanden per afdeling geëxperimenteerd met werkgroepjes die tot taak hebben de werkwijze van onze walorganisatie te verbeteren, althans mogelijkheden daartoe aan te geven. Met gebruikmaking van de ervaringen van deze werkgroepjes verwacht men in het najaar met gerichte adviezen de schepen te informeren over de gewenste uniforme aanpak van QM.

## **Aanwezig op deze vergadering waren de volgende OR-leden**

### **Groep A**

Fred Boot  
Ed Barsingerhorn

### **Groep B**

Huub Tummers

### **Groep C**

Estella Juursema  
Henk Steenstra  
Arno Ziere

## **Financieel Jaarverslag**

Tijdens de eerste overlegvergadering op 8 juni gaf onze Finance Manager, *Koen Borsje* een uitgebreide toelichting op de financiële gang van zaken van Shell Tankers B.V. over 1988.



Commissaris Stoltz

Het Financieel Jaarverslag was zoals gebruikelijk al eerder uitvoerig behandeld in overleg tussen de heer Borsje en de Commissie Financieel en Economisch Beleid. De Commissie had een aantal vragen ter sprake gebracht, waarvan er enkele nu tijdens de vergadering door de heer Borsje werden toegelicht.

In feite wijkt het financiële plaatje niet veel af van wat verwacht was voor 1988. De



daling van de omzet, welke voornamelijk werd veroorzaakt door de lagere chartertarieven voor de 'C'-klasse schepen en de lagere gemiddelde dollarkoers, was voorzien. Aan de noodzakelijke daling van de exploitatiekosten is voldaan. Hier is wederom een goed resultaat geboekt.

Uiteraard werd tijdens de vergadering ook vooruitgeblikt. Een gelijkblijvend kostenniveau, hetgeen ten zeerste noodzakelijk wordt geacht en een lichte maar structurele verbetering van de vrachtenmarkt zullen naar nu verwacht wordt over 1989 een neutraal resultaat opleveren (licht positief danwel licht negatief).

### Eindrapportage Kernbemanning

De CMO-werkgroep, ter begeleiding en evaluatie van de kernbemanning experimenten op de Nederlandse Koopvaardij, heeft haar eindrapportage aan de TOZ gepresenteerd.

Zoals bekend hebben voor onze Maatschappij de 'Caurica' en de 'Sponsalis' aan het experiment deelgenomen. De verwachting is dat het varen met kernbemanning binnen afzienbare tijd bij Algemene Maatregel van Bestuur zal worden geregeld.

De OR plaatste een kritische opmerking bij een passage in de eindrapportage, waarin wordt gesteld dat het varen met kernbemanning **per saldo** de veiligheid niet negatief beïnvloedt. Dit wekt de indruk dat op enig gebied aan veiligheid zou worden ingeboet, terwijl op ander gebied de veiligheid wordt bevorderd. De OR is van mening dat het inleveren van veiligheid, op welk gebied dan ook, niet acceptabel is.

Het tempo waarmee volgende schepen over zullen gaan op kernbemanning zal mede afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van MO'ers met voldoende vaartijd en ST'ers.

### Training- en opleidingsbeleid

Teneinde op adequate wijze in te spelen op de veranderde eisen op het gebied van training en opleiding van vlootpersoneel, is een werkgroep gevormd bestaande uit Rob van Kranen, Ed Paardekooper, Ed Barsingerhorn en Nel Beugelink. Deze werkgroep heeft tot taak het trainings- en opleidingsbeleid op een nieuwe leest te schoeien. De werkgroep zal niet alleen te volgen cursussen bestrijken, doch zal zich ook buigen over de mogelijkheden leermiddelen in de vorm van video's etc. aan boord van de schepen te plaatsen.

In een interessante presentatie zette Rob van Kranen, met behulp van lichtbeelden, de werkwijze van de werkgroep uiteen.

### Veiligheid

Op 20 mei jl. kwam er een einde aan een periode van ruim 17 maanden OMA-vrije operaties van onze maatschappij. Deze periode omvatte het gehele jaar 1988 en bedroeg in totaal het respectabele aantal van 5,7 miljoen manuren. Het leverde ons brede waardering op binnen zowel als

buiten de Groep. De trofeeën stroomden binnen. Wij noemen:

- **De Shell International Marine wisseltrofee kwam weer in ons bezit, na een jaar 'uitgeleend' te zijn aan DSTG.**
- **Shell Nederland erkende onze prestatie door het aanbieden van een sculptuur (zie publicatie pagina 20).**
- **Wij leverden de belangrijkste bijdrage voor het toekennen van de 'ROSPA-safety award' aan SIM en de vloten.**
- **De 'Think Safe' awards voor 3,5 en 8 jaar OMA-vrij varen werden aan de volgende schepen uitgereikt:**
  - m.s. 'Fossarus' (5 jaar)
  - m.s. 'Fossarina' (5 jaar)
  - m.s. 'Flammulina' (5 jaar)
  - m.s. 'Ficus' (5 jaar)
  - m.s. 'Fusus' (3 jaar)
  - m.s. 'Stellaris' (3 jaar)
  - m.s. 'Solaris' (3 jaar)
  - m.s. 'Shelltrans' (3 jaar)
- **Shell personeel voer gedurende 1988 OMA-vrij, hetgeen resulteerde in jaarplaatjes voor de veiligheidsdriehoeken voor alle schepen.**

Bovenstaand lijstje is niet alleen indrukwekkend, doch ook veelzeggend. Indien 8 van onze schepen in staat zijn 3 jaar OMA-vrij te varen, waarvan 4 zelfs 5 jaar, dan is het logisch er van uit te gaan dat wij met de gehele vloot zo'n prestatie moeten kunnen leveren. Wij gaan er dus met z'n allen tegenaan om, uitgaande van de principes van ons veiligheidsbeleid, te komen tot:

**- OMA VRIJ VAREN -**

### Vlootsamenstelling

Eén van de belangrijkste onderwerpen van gesprek in de vergaderingen was uiteraard

de veranderde samenstelling van onze vloot. Zoals bekend mag worden verondersteld zijn hier nogal wat ontwikkelingen gaande.

Deze veranderingen worden voornamelijk bepaald door het geleidelijk, maar zoals het nu lijkt wel versneld, afstoten van 5 'F'-klasse schepen. Zie hiervoor het eerdere OR-verslag in de 'Schip & Ka' van juni jl. De Directie heeft zich sterk gemaakt, in overleg met SIM, voor een vlootverandering via het 1 op 1 systeem, dus schip eruit, ander schip erin. De praktijk lijkt dit onmogelijk te maken. De bestuurder deelde mede dat de betreffende 5 'F'-klasse schepen verkocht zijn aan een Deens consortium. De overdracht van de verschillende schepen zal van begin juli tot de tweede helft van september plaatsvinden. Ten tijde van het verschijnen van dit artikel is het eerste schip, de 'Flammulina' reeds overgedragen. Het probleem bij iedere uitlating over een mogelijke planning rond de vlootverandering is dat bij het neerschrijven daarvan de planning al niet meer kan kloppen. Dit moge bijvoorbeeld blijken uit het feit dat ten tijde van de vergadering de verwachting nog was dat de beide kolenschepen mogelijk in augustus bij de vloot gevoegd zouden worden, terwijl nu blijkt dat door omstandigheden de beide kolenschepen in het geheel niet bij de vloot zullen komen. Daartegenover staat nu de mogelijkheid dat twee 'E'-klasse schepen van Shell Tankers U.K. (STUK) zullen worden overgenomen. Met betrekking tot de twee nieuwbouw 'B&W'-schepen, de 'Zaria' en 'Zafra' deed de bestuurder de mededeling dat het eerste schip, de 'Zaria' op 3 augustus formeel zal worden overgedragen. Deze beide schepen zullen met een Nederlandse kernbemanning gaan varen, bestaande uit Nederlandse officieren en scheepstechnici, aangevuld met Indonesische gezellen.

### OR-ALLERLEI

- \* *Tot de eerst volgende vergadersessie van 28/29 augustus is Henk Steenstra gekozen als waarnemend voorzitter en Huub Tummers als waarnemend secretaris.*
- \* *Tijdens de vergaderingen werd gesproken over de 'outplacement operatie'. Een gedeelte van de deelnemers zit momenteel in het stadium van opleidingen en cursussen. In het kader van de betrokkenheid van de OR met deze operatie zal wederom een gesprek plaatsvinden tussen een delegatie van het Outplacementbureau en de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken.*
- \* *De OR is vertegenwoordigd geweest bij de start van een nieuwe cursus voor aankomend scheepstechnici, welke dit keer door een vijftal gezellen werd gevolgd bij het 'Centrum voor Vakopleidingen' te Rotterdam. Vlak voor het schrijven van dit artikel heeft een groep van 11 gezellen het examen voor het nautisch gedeelte ondergaan aan boord van de 'Nedlloyd Kingston' te Amsterdam. Alle 11 wisten te slagen.*
- \* *Het OR-jaarverslag is alweer een poos geleden naar verscheidene instanties, alsmede alle schepen verstuurd. In het verslag wordt gevraagd om eventuele suggesties en ideeën aan het secretariaat mede te delen. Liefhebbers die zelf een exemplaar willen ontvangen kunnen een verzoek om toezending richten aan het secretariaat.*
- \* *De Commissie Walaangelegenheden is in de afgelopen periode ook tweemaal bijeen geweest. Onderwerp van discussie is momenteel de gang van zaken rond het beleid betreffende de Bonussen en Merits.*
- \* *Voor de derde maal heeft een delegatie van het onderzoeksteam van de KUB, onder leiding van Prof. F.P.J. van Dooren, een presentatie gehouden over het 'EOS'-rapport. Inmiddels is ook de OR in het bezit van een compleet exemplaar. Dit ligt ter inzage voor een ieder op het secretariaat.*



## Een beduusde gezagvoerder



De nieuwe gezagvoerder D.C. Tazelaar

Na een lange tijd was het weer eens zover. Het walpersoneel kreeg de gelegenheid om op 15 en 16 juni jl. een Shell tanker te bezoeken in Rotterdam. Velen grepen deze kans aan. Een groep van 10 personen reisde rond 4 uur 's middags van kantoor af.

Na de verkeersdrukte gehad te hebben, was de Botlek zo gevonden. Bij afslag 'Haven 4540' doemde de 'Spectrum' al snel op. Ik moet zeggen dat het toch heel indrukwekkend is hoor, zo'n immens groot schip dat, vooral doordat het leeg was, ook nog zo hoog was. Na geparkeerd en de gangway beklommen te hebben, werden we aan dek ontvangen door mevrouw Regout, die ons de weg wees richting messroom. Daar aangekomen bleken er meerdere gasten te zijn, zowel kinderen als echtgenotes van opvarenden die hun vader/man kwamen bezoeken.

Na de eerste kennismaking kregen we een glaasje en verschillende hapjes aangeboden. Toen traden tot verbazing van de heer Tazelaar zijn vrouw en kinderen binnen. Dat hij hun niet had verwacht was van zijn gezicht af te lezen. Het was erg gezellig, iedereen had wel iets te vertellen, zich voor te stellen of uit te leggen op wat voor afdeling hij of zij thuis hoorde. Toen werd er om een momentje stilte gevraagd en de heer Veldt vroeg het woord.

In eerste instantie was het in het algemeen gericht, over het schepenbestand van vroeger en nu en wat men hoopte te bereiken met z'n allen. Op zich een serieuze toespraak. Ook vertelde hij dat de inzet van iedereen, zowel aan de wal als aan boord nodig was om STBV met het

huidige aantal, of meer schepen, te kunnen laten bestaan.

In de loop van het gesprek richtte de heer Veldt het woord tot de heer Tazelaar, die naar hij later zei, iets ging vermoeden. Uiteindelijk bleek de opzet vrij duidelijk, met mevrouw Tazelaar en kinderen onverwachts aan boord, werd de heer **D.C. Tazelaar** per 1 juli 1989 aangesteld tot gezagvoerder bij STBV. De nog wat beduusde heer Tazelaar werd na de uitwisseling van de benodigde papieren en het speldje uitbundig door de aanwezigen gefeliciteerd en veel succes gewenst in zijn nieuwe functie. Ook mevrouw Tazelaar werd gefeliciteerd en met een grote bos bloemen in het zonnetje gezet.

Hierna volgde er toen weer een drankje en hapje om het geheel te vieren. Hierna werd het voorstel gedaan om de 'walploeg' een 'rondje' schip te laten zien. Dat rondje bleek vrij groot te zijn en onder leiding van de heren Tazelaar en de Ruiter (DFM/1), werd het gehele schip van machinekamer tot de brug bezichtigd. Ook de hutten en de kombuis werden getoond, en overal op het schip was iedereen bereid zijn steentje bij

te dragen tot een zeer uitgebreide, gezellige, en vooral leerzame excursie.

Waarvoor nogmaals namens de gehele 'walploeg' hartstikke bedankt!

**Anne Hoppenbrouwer**  
DFP/32

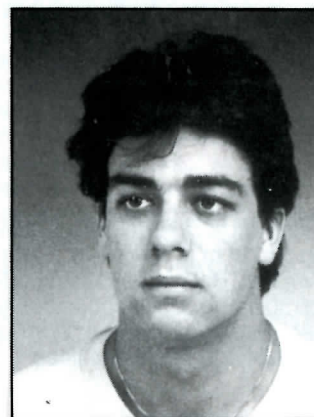
## Amerikaans Visum

Onlangs heeft in diverse dagbladen een artikel gestaan over het per 29 juli 1989 verdwijnen van visumplicht voor Amerika. Na informatie te hebben ingewonnen is gebleken dat zeevarenden nog steeds in het bezit moeten zijn van een Amerikaans C1/D1-visum. Meevarende echtgenotes zijn verplicht een B/2-toeristen visum te hebben.

# Nieuwe gezichten bij STBV

**Frank van Dijk**  
22 jaar  
ex-Vlissingen

*'Na eind-examen HAVO met wiskunde aan het Joris College in Eindhoven, ben ik naar de Zeevaartschool gegaan. Mijn hoofdiscipline is technisch, maar ook de nautische kant vind ik interessant. Veel van mijn eigen tijd besteed ik aan het helpen van mijn partner die als jonge ondernemer een bedrijf in cosmetica ('Eretz Cosmetica') heeft opgestart. Daar komt heel wat voor kijken. Ik ga er graag tussenuit met de tent. We hebben een voorkeur voor de Dordogne. Mijn andere hobby is zeilen, op het IJsselmeer en de Friese wateren. Een eigen boot heb ik nog niet.'*



**Dirk Jan Gijsbers**  
23 jaar  
ex-Amsterdam

*'Na de HAVO in Nieuw Vennep, heb ik VWO-wiskunde gedaan in Lisse. Ik speel rock-gitaar in een popgroep en daarnaast rij ik graag motor. Ik heb een 13-jaar oude Honda waar nogal wat sleutelwerk aan moet gebeuren. Te zijner tijd wil ik een zwaardere kopen, waarmee ik mijn favoriete landen Frankrijk en Spanje kan bezoeken.'*





# VEILIGHEIDSNIEUWS

## Veiligheidsdriehoek 'Stellata'

Lang gehoopt, maar toch wel verwacht, dit kan men rustig stellen als men terugdenkt aan de uitreiking van de veiligheidsdriehoek. Was het in 1987 niet gelukt, 1988 was dan het jaar van de gerechtigheid.

Begin maart 1989 kwam dan eindelijk onze welverdiende driehoek. Helaas moest men nog enig geduld tonen, want de 'Stellata' lag op dat moment op de dokblokken van de Malaysian Shipyard te Pasir Gudang. Gelukkig werd het snel 2 april (1 april hebben we met opzet overgeslagen). Het schip was inmiddels weer op volle zee. De veiligheidsdriehoek werd met gepast ceremonieel gepresenteerd en goed zichtbaar opgehangen.

De gezagvoerder hield een toespraak gericht tot de opvarenden, waarbij het accent uiteraard lag op de veiligheidsbeleving aan boord. Hij memoreerde de inzet van allen op dat ogenblik en in het verleden aan boord en stelde dat dankzij hun aller inzet deze mijlpaal was bereikt. Ook de dokperiode, die net achter de rug was, werd bij deze plechtigheid aangehaald. Iedereen werd bedankt voor het geleverde veiligheidsresultaat, in het afgelopen jaar en in de afgelopen dokperiode. De hoop werd uitgesproken, dat een en ander zo zou blijven.



De Indonesische opvarenden werden ook nog lovend toegesproken (en welverdiend), want zij hadden sinds eind april 1988 dienst gedaan op de 'Stellata'. Na het opplakken van de veiligheidsdriehoek, werden de toch wel

dorstig geworden kelen gelaafd en werd nog gezellig nagekletst, niet te lang want er was genoeg werk aan de winkel. Zo eindigde dan deze korte maar wel belangrijke presentatie. Hopelijk volgend jaar weer!

## 'Fossarus' 5 jaar OMA-vrij

Op 22 mei kon het heugelijke feit gevierd worden dat het m.s. 'Fossarus' 5 jaar OMA-vrij was. Het gouden SIM-certificaat werd op 30 mei te Japan ontvangen en besloten werd om dit met het gebruikelijke ceremonieel in Singapore te doen uitreiken.

Een en ander werd door de heer Rutherford van Shell Singapore op de rails gezet en op donderdagmorgen 15 juni omstreeks half twaalf, werden de heer A. Maclachlan en een tiental vertegenwoordigers van Shell Singapore aan boord verwelkomd. Na een eerste kennismaking, onder het genot van enige versnaperingen, werd omstreeks het middaguur het gouden SIM-certificaat door de heer Maclachlan aan gezagvoerder L.A. Groendijk overhandigd.

Na enige toespraken werd daarna de uitreiking op gepaste wijze gevierd, waarna besloten werd met een lopend buffet 'Indonesian Style' en de gasten rond twee uur weer veilig van boord vertrokken en een ieder aan boord zich kon opmaken voor het behalen van de volgende mijlpaal '6 jaar OMA-vrij'.



Gezagvoerder L.A. Groendijk (links) en de heer A. Maclachlan (rechts)



## Hadiah untuk Kapal m.t. 'Fossarus'

Bila Kapal MT 'Fossarus' tiba di pangkalan Bukom pada 5 Jun lalu untuk memunggah minyak untuk ke Jepun, ia bukan saja memunggah barang, malah ia mendapat penghargaan lain. Bagi Kapten L A Groendijk dan anak kapalnya mereka telah diberikan hadiah keselamatan bekerja lima tahun tanpa kemalangan.

Kapal 'Fossarus', kapal jenis kelas F, telah memasuki tahun kelima belayar tanpa sebarang kemalangan pada 22 Mei lalu untuk menerima hadiah keemasan itu. Oleh kerana Bukom merupakan pelabuhan persinggahannya, mereka yang berada di darat dan terlibat dengan kegiatannya juga menerima hadiah sama kerana pencapaian itu.

Dalam satu upacara penyampaian yang dijalankan di atas kapal itu, Pengarah Pekilangan, En A Maclachlan, memuji-muji Kapten Groendijk kerana pencapaian lima tahun itu. Katanya pencapaian terbaik Bukom dengan seramai 1,000 orang tenaga kerja ialah setahun kerja tanpa kemalangan. Untuk mencapai masa satu juta jam tanpa kemalangan bagi Bukom, ia mengambil masa antara empat dengan lima bulan.



Tambahnya Bukom juga akan meluaskan pendekatan keselamatannya dengan mengkaji semua kemalangan dan kejadian an hampir kemalangan. Semua mereka yang terlibat dalam peristiwa itu akan

melakonkan semula kejadian itu supaya rakan kerja mereka dapat memahami tentang kesalahan dan belajar dari kesilapan itu. En Maclachlan mendoakan keselamatan 'Fossarus'.

## Bonus voor Indonesische officieren aan boord van 'Fulgur'



V.l.n.r. Leo Jorissen, Rob Overdijkink, Sukarni Pangemanan, Ferdi Luntungan en Chris Slieker

Op 25 februari jl. te St. John, New Brunswick (Canada), ontstond om half één 's nachts, tengevolge van het schroeven van het filter in het ventilatiesysteem, een rookontwikkeling die zich snel door de accommodatie verspreidde. Dankzij het alerte optreden van de 2e stuurman **Ferdi Luntungan** en 4e werktuigkundige **Sukarni Pangemanan**, waren er, afgezien van het nodige persoonlijke ongemak, en het onwel zijn van enkele mensen, geen slachtoffers. Hiervoor heeft de Directie de beide

officieren een bonus toegekend. Omdat de 4e werktuigkundige in Curacao afgelost zou worden, werd besloten de beloning bij aankomst met enig ceremonieel uit te reiken. Op 9 juni werd iedereen, tussen de drukke werkzaamheden door, opgetrommeld naar de salon. Hier werd eerst door gezagvoerder Overdijkink een toespraak gehouden, waarbij veiligheid, hoe kan het ook anders, in het middelpunt stond. Met name de veiligheid als onderdeel van het dagelijks leven aan boord, maar ook thuis.

De 2e stuurman en de 4e werktuigkundige waren blij verrast, en ook wat verlegen door de hulde. Van de gelegenheid werd meteen gebruik gemaakt om de kopie van de 'SIM-veiligheidstrofee' door Ferdi en Sukarni vast te laten maken op een opvallende plaats in de salon. De bijeenkomst werd natuurlijk weer uitstekend ondersteund door de civiele dienst, met hapjes en drankjes. De koopvaardij-predikant van Curacao was ook even van de partij en heeft in zijn verzoekplatenprogramma een plaatje opgedragen aan de bemanning van de 'Fulgur'.



Bij passagieren op de wal te Barbados vonden de opvarenden van de 'Cardissa' in een winkel het ideale 'veiligheidsmes'. Misschien te overwegen als geschenk voor het behalen van de volgende mijlpaal?



# Ook een Nederlands schip in de zwaarste zeilrace van de wereld

Op 2 september 1989 is het zo ver. In de Engelse havenstad Southampton start voor de vijfde keer de zwaarste zeilrace ter wereld; 'The Whitbread Round the World Race'. Uit verschillende landen - waaronder Rusland - komen schepen aan de startlijn. Onder deze schepen is er één Nederlands schip; de 'Equity & Law II'. Met dit schip hoopt de bekende zeezeiler Dirk Nauta hoog in het eindklassement te eindigen. Een van de mede-sponsors van de 'Equity & Law II' is Adviesgroep CombinED uit Rotterdam.

In 1966 was het Sir Francis Chichester die single-handed (solo) rond de wereld zeilde. Het Engelse blad 'The Sunday Times' schreef onmiddellijk een wedstrijd uit voor een single-handed race rond de wereld. Omdat slechts één van de negen deelnemers er in slaagde de tocht te volbrengen, is het bij deze race gebleven. Maar het idee was geboren. Eén van de geldschieters van Sir Francis Chichester was Whitbread Breweries, een in 1742 opgerichte brouwerij die door haar handelsroutes op zee een traditie heeft opgebouwd. In 1973 viel de start voor de eerste Whitbread Round The World Race.

## Nederlandse successen

Al bij de tweede Whitbread Round the World Race - gehouden in 1977 - maakte Nederland zijn naam als varende natie waar. De Nederlandse 'Flyer' won de race, een prestatie die haar schipper in 1981 met de 'Flyer II' prolongeerde. In 1985 schreef de Franse 'L'Esprit d'Equipe' de race op haar naam, op de hielen gezeten door Dirk Nauta en zijn bemanning.

## Bijna 62.000 kilometer zeilen

Deze vijfde race brengt de 'Equity & Law II' over de hele aarde. Na de start op 2 september in Southampton zet de 'Equity & Law II' koers naar Punta del Este in Uruguay. Tijdens deze eerste etappe gaan de schepen langs de Azoren over de Atlantische Oceaan. De 'Equity & Law II' passeert de Kreeftskeerkring, waarna men aankoerst op de evenaar. Bij de evenaar wachten de Doldrums, een gebied waar de winden van het Noordelijk halfrond de passaten van het Zuidelijk halfrond ontmoeten. Dit deel van de Atlantische Oceaan is berucht om zijn windstiltes en kan voor een zeilschip en haar bemanning

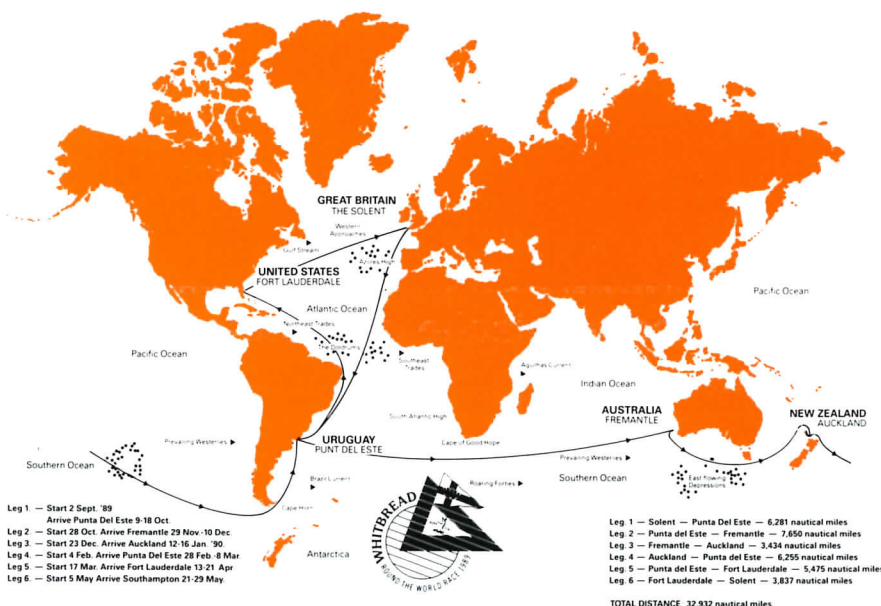
dagen ploeteren en rondrijven betekenen. Langs Brazilië gaat het richting Uruguay, waarbij de 'Equity & Law II' ter hoogte van Rio de Janeiro de Steenbokskeerkring passeert. Na ruim een maand komen Dirk Nauta en zijn bemanning aan in Punta del Este.

## Van oceaan naar oceaan

Na de start in Punta del Este zakt de 'Equity & Law II' naar het gebied tussen de veertigste en vijftigste breedtegraad. Ook wel bekend als de Roaring Forties en de Furious Fifties. In dit gebied, met zijn vele

echter te bereiken vanaf de andere kant en via Kaap Hoorn. Om Kaap Hoorn te kunnen ronden zakt de 'Equity & Law II' nog verder naar het zuiden. In dit gebied drijven ijsbergen rond en is het vaak heel slecht weer. De schepen die radar aan boord hebben, geven de rest van de vloot de posities door van eventuele ijsbergen.

De 'Equity & Law II' heeft geen radar. Na Kaap Hoorn gaat het langs de Falkland Eilanden snel op een noordelijke koers, richting Punta del Este. Kort na het vertrek uit Nieuw Zeeland hebben alle schepen



depressies en een deining van wel 200 meter, kunnen de schepen verschrikkelijk hoge snelheden bereiken. Het is als surfen op een plank van bijna 20 meter! Onder Kaap de Goede Hoop door, vaart men naar Australië. Van de Atlantische Oceaan komt de 'Equity & Law II' in de Indische Oceaan. Tijdens deze etappe is het zaak niet teveel naar het zuiden af te zakken. Tijdens de eerste 'Whitbread Round the World Race' zijn er schepen in het ijs geraakt, omdat er een te zuidelijke koers is aangehouden!

## Met kerst op zee

Twee dagen voor de kerst kiest de 'Equity & Law II' weer zee. Deze keer gaat de route van Australië naar Nieuw Zeeland. Tussen twaalf en zestien januari 1990 worden de schepen verwacht in Auckland. De 'Equity & Law II' heeft op dat moment de Grote Oceaan bereikt en maakt zich klaar voor het ronden van de wereld.

## De wereld is rond

Vanuit Nieuw Zeeland vertrekt de vloot weer in de richting van Punta del Este, nu

een dag gewonnen. De datumgrens is dan gepasseerd.

## Terug naar het Noordelijk halfrond

Na de wereld te hebben rondgevaren op het Zuidelijk halfrond, gaat de 'Equity & Law II' weer terug naar het noorden. Deze vijfde etappe brengt de bemanning van de 'Equity & Law II' naar de Verenigde Staten. Daar komen betekent voor de tweede keer het oversteken van de Steenbokskeerkring, de Evenaar en de Kreeftskeerkring.

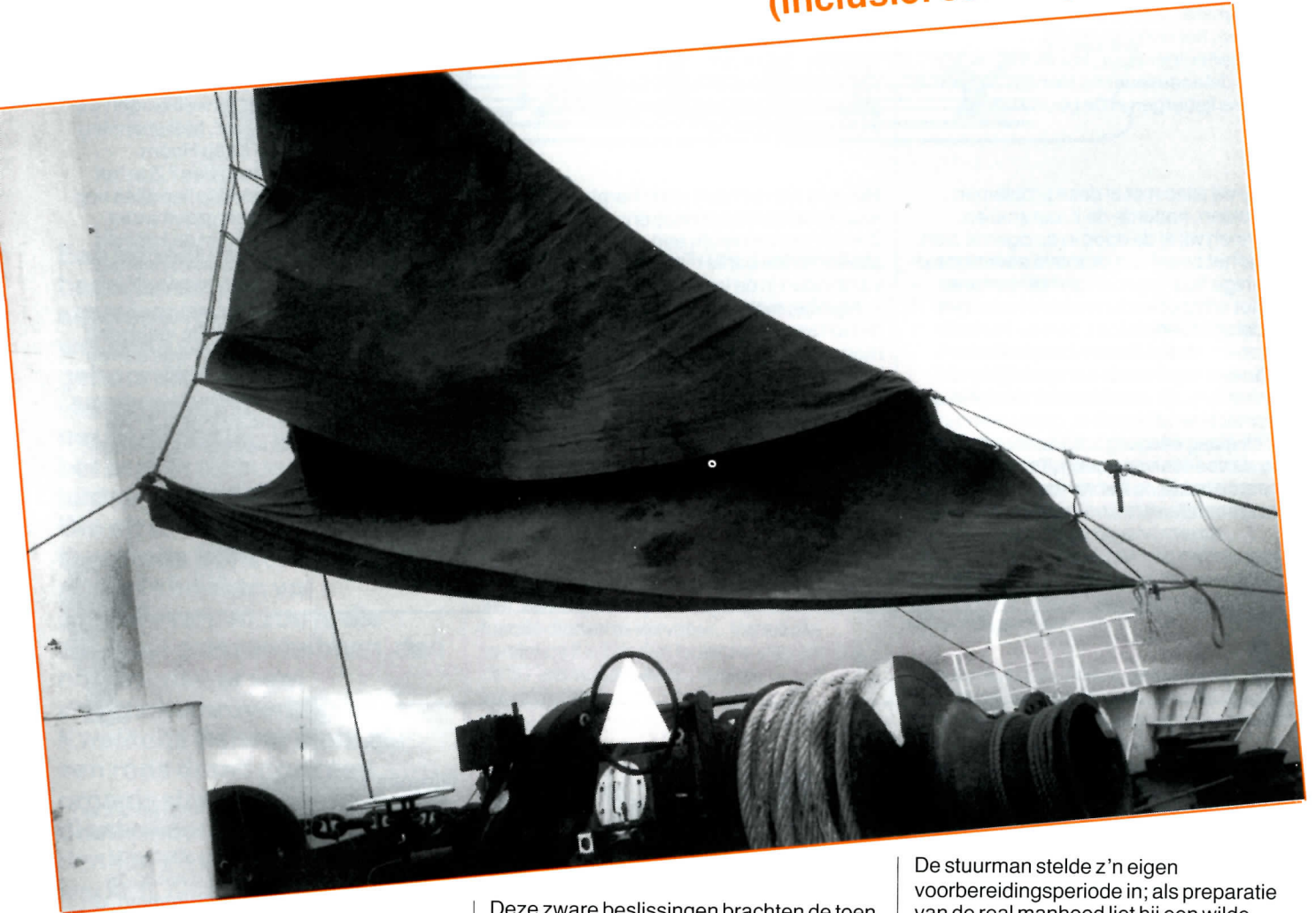
## Weer thuis

Op vijf mei start de 'Equity & Law II' voor de laatste etappe. Mee met de golfstroom wordt koersgezet naar Southampton. Tussen 21 mei en 29 mei worden de schepen daar verwacht. Op dat moment heeft de 'Equity & Law II' zeker 33.000 zeemijlen gevaren. Dat is 62.000 kilometer!

In de komende maanden maakt U nader kennis met de Nederlandse 'Equity & Law II', haar bemanning en haar race.



# Hoe wij echte mannen werden, (inclusief één ruige vrouw)



Na het bevechten van echte Maori's in het gebied der borrelende modderpoelen en spuitende geisers met een groot deel van de bemanning, welke toen nog niet bestond uit echte kerels, spoedden wij ons gezwind op de stevig doorstaande westenwind richting de Kaap der razende stormen. Tijdens de eenzame moeizame tocht over de woeste uiterst zuidelijke Pacific, slechts gevolgd door zes albatrossen en drie Jan van Genten, doemde voor onze, toen nog niet woeste kapitein, een probleem op: zouden wij de traditie van de oude Maggellhannes volgen of gingen wij het waagstuk aan van de meest beruchte passage op deze aardkloot.

De volgende zaken dienden in beschouwing genomen te worden: is het schip bestand tegen de gigantische ijsmassa's, die daar in dit jaargetijde te verwachten zijn; is het dek bestand tegen het vele groene water dat in donderende woest kolkende stromen aan dek zou kunnen komen, ondanks dat dit tochtje in ballast afgelegd werd en vooral, hadden wij voldoende zeil aan boord om bij deze passage een extra voortstuwung te hebben.

Deze zware beslissingen brachten de toen al veel geplaagde kapitein tot op de rand van zijn kunnen, maar daarvoor zijn de plannings aan boord, om als team gezamenlijk tot conclusies en oplossingen te komen. Na nauw overleg met de toen nog niet echte wtk.'s, ten aanzien van het oliepeil en de eventuele mogelijkheid om bij zwaar slingeren over te gaan op spatsmering, kwam men na zorgvuldig afwegen tot de conclusie, dat de anker- en fundatiebouten het ook onder de te verwachten zware omstandigheden zouden houden en dat er op dat punt niets in de weg zou staan om de Kaap te ronden.

Na de uiteindelijke beslissing om inderdaad de Kaap te ronden werden er vele extra zeevasten aan de motoren bevestigd. De bootsman moest uiteraard ook in de beslissing gekend worden, aangezien het optuigen van het gigantische steunzeil zijn afdeling zou worden. Een testprocedure werd bedacht voor een proef van de lijken, anders zouden wij bij Kaap Hoorn wel eens raar staan te kijken, als het zeil het niet zou houden. Onder toen al zeer slechte omstandigheden werd het zeil gehesen, met medewerking van de sterke, maar nog niet echte mannen aan boord.

De stuurman stelde z'n eigen voorbereidingsperiode in; als preparatie van de real manhood liet hij een wilde baard staan. Bovendien tuigde hij in de pompkamer een extra lensstelsel om als voorzorg. Terwijl de stuurman hiermee aan de gang was, hield een ieder ander ondertussen met een scherp oog de leerlingen in de gaten toen het zeil bijstond. Er heersde vreugde en optimisme aan boord toen bleek dat de driftig knopen tellende leerlingen een extra mijl constateerden.

Ook een probleem vormde de navigatie bij de voorbereidingen. Een constant bewolkte hemel schiet natuurlijk niet op bij het bepalen van de koers aan de hand van de sterren. Gelukkig hadden wij een sparks aan boord met een welluidende naam Jacob, wiens staf wij nog eventueel zouden kunnen gebruiken om toch enigszins in de buurt van de Kaap te komen, voor de onvermijdelijke en hoogst noodzakelijke sight seeing. Helaas heeft men ook bij een jacobstaf zonneshijf nodig, zodat de navigatie een constante zorg zou blijven.

Het weer was bij het aanlopen eveneens een constante zorg. Men kan de zuidelijke Pacific met recht eenzaam noemen, onze eigen OBS'en moesten dan ook zeer



accuraat zijn, omdat het te verwachten zou zijn, dat wij deze meteen retour zouden krijgen van radio Valparaíso in de vorm van een weersvoorspelling. Gedwongen door de totale afwezigheid van andere weerberichten, werd er teruggegrepen op de echte ouderwetse stuurmanskunst van mannen als Tromp en de Ruyter. Hoe verliep het wolkenpatroon, steeg of daalde de barometer, wat deed de wind en niet te vergeten, het verloop van de zeewatertemperatuur. Immers bij een scherp dalende tendens hiervan zouden er wel eens ijsbergen in de beurt kunnen zitten.

Terwijl wij allen met al deze problemen worstelden, naderde de Kaap snel en begonnen wij al de dood in de ogen te zien. Vooral het besef van de totale afwezigheid van enige hulp ingeval van het lekslaan van het schip of andere onoverkomelijke rampen drukten zwaar op onze, toen al bevroren schouders. De civiele dienst meldde een overmaat aan ijs in de vrieskamers. Er werd dan ook besloten de vriesmachine af te zetten, opdat men zich niet elke dag een weg zou moeten hakken naar de voedselvoorraden. Tot overmaat van ramp nokte de fan van de accommodatieverwarming ermee, zodat

wij ons kleumend moesten gaan verwarmen aan de stoof van de chef in de kombuis.

De weersomstandigheden werden slechter met de toename van de breedte van de roaring forties in de frighting fifties. Golven van twaalf tot achttien meter doemden in eindeloze rijen tot aan de horizon en verder op. De ijzige wind gierde om de brugvleugels, wat wel een extra liftkracht opleverde. Zware slagregens veroorzaakten slekkedekken en de temperatuur van het zeewater daalde inderdaad traploos.

Het was tijd voor een verscherpte uitkijk naar ijsbergen en andere onverlaten. Zonder morren lieten een aantal aankomende echte mannen zich vastbinden in de kerstboom op het schavotje; met verrekijkers werd constant de horizon afgespeurd naar ijsbergen. De mannen kregen tevens de opdracht uit te kijken naar pinguïns en robben, aangezien deze een welkome aanvulling op ons dagelijks dieet zouden betekenen.

Op 26 april 1989 was het dan uiteindelijk zover. Als eerste indicatie doemden sinistere zwarte rotspunten op uit zee. De

bootsman kreeg opdracht snel het zeil te hisjen. De windkracht was dusdanig, dat we zwaar slingerend en stampend één motor af konden zetten. Het zwaar overbelaste zeil deed zijn werk uitstekend, al werden de schoten wel door de enorme trekkracht gereduceerd tot een angstwekkend minimale diameter.

Het eerste contact na weken werd gemaakt met het Chileense observatiestation op Cabo de Hornos, dat daar in 1983 gesticht is. All well kregen wij te horen 'you can proceed'. Met spanning zagen wij het vuur van Kaap Hoorn naderen. Zouden wij het halen? Zou het zeil het uithouden? Gelukkig liep alles nog naar wens. Onder vol zeil, groen water overnemend, stoven wij met de kapitein vastgebonden aan het stuurrad de Kaap voorbij. Vlak na het moment van passage scheurde met een knal het steunzeil uit de lijken. Maar het was gelukt! De magische positie 55-58.5 Z 067-17.5 W was aan de juiste, dat wil zeggen de zeezijde gepasseerd. 26 april 1989 peilden wij om 21.48 Cabo de Hornos 323° op 4,8. Wij waren echte mannen en één ruige vrouw.

**Ooggetuige en leerling-wtk.  
Kees Ligthoet**



## Uit de postbak Uit de postbak Uit de postbak



### Nieuwe werkkring

Nu ik een nieuwe werkkring heb gevonden als Cellular Radio Engineer voor Motorola Ltd. in Engeland, wil ik graag afscheid nemen van alle bekenden, zowel op de vloot als op kantoor of gepensioneerd, die ik in de vele jaren als 'vaste' Shell sparks heb ontmoet. Het gaat U, en Shell Tankers B.V., allen goed.

**Jan Verduyn  
ex-radio officier**

### De laatste twee wachtassistenten

Ik vond dat deze twee jongens, Ad Koetje (links) en Hendrik Klijnstra (rechts) wel een pluimpje verdiend hadden. Op deze foto zijn ze aan het werk tijdens de dokking van het schip m.s. 'Niso' te Singapore in april dit jaar. Zij behoren namelijk min of meer tot de vaste inventaris van dit schip. Aangezien ik bijzonder fijn met deze jongens heb gevaren, wat ongetwijfeld iedereen die ze kent met me eens is, vond ik dit een gepaste manier om deze twee 'oude rotten' een pluimpje te geven. Ik hoop dat Shell Tankers B.V. en wij, nog lang met deze jongens kunnen blijven varen. Want echt, .... het zijn gouden jongens!

**Mark Vink  
ex-stagiaire**



# UNIFORME KLEDING



Een aspect van onze bedrijfsvoering, waar we in de afgelopen periode allemaal wel eens over gelezen of gehoord hebben, is Quality Management. Een vertaling in het Nederlands, welke nog het best in de buurt komt, zou luiden 'Kwaliteits Beheer'. Om uit te leggen wat Kwaliteits Beheer betekent, zijn vele boeken vol geschreven. Al zou je die allemaal gelezen hebben, dan nog zouden er veel vraagtekens overblijven. Kwaliteits Beheer dient als een rode draad door een organisatie heen te lopen. Het dient onderdeel te zijn van het denken en de manier van werken. Gemakkelijker gezegd dan gedaan. Vandaar dat de 'invoering' van Kwaliteits Beheer een proces is dat nogal wat tijd zal vergen. Dit neemt niet weg dat er ook punten zijn die, als onderdeel van Kwaliteits Beheer, op een veel kortere termijn kunnen worden ingevuld. Een voorbeeld daarvan is 'Fleet Image'. De uitstraling van de vloot naar zowel de huidige als de mogelijk toekomstige klant.

Over Fleet Image heeft U ook al veel kunnen lezen (denk onder andere aan de 'drie minuten indruk'). In feite is er bij Fleet Image sprake van twee factoren en een wisselwerking daartussen. Namelijk de schepen (hoe zien deze eruit en wat kunnen ze) en als tweede, minstens zo belangrijk, de mensen. Met betrekking tot de mensen is óók de indruk die men maakt op de klanten van groot belang. Dit brengt ons bij de kern van dit verhaal, namelijk de uniforme kleding.

## Waarom in deze tijd nog kiezen voor uniforme kleding?

Juist in deze tijd is uitstraling naar de klant, waarbij men tevens herkenbaar voor diezelfde klant is, zeer belangrijk. Vandaar de aanpassingen voor de uniforme kleding voorschriften (zie ook vlootcirculaire no. 2664).

Nieuw in de voorschriften is de uitmonstering van de *scheepstechnicus*. De ST'ers maken deel uit van de kernbemanning, bewegen zich in en rond de accommodatie tijdens het binnenliggen, en komen in contact met bezoekers van de wal, waarbij ook zij een representatieve functie dienen te vervullen. Vanuit die invalshoek is het een logische stap om ook de ST'ers te betrekken bij deze voorschriften.

Ondanks het feit dat de nieuwe voorschriften per 1 mei jl. van kracht zijn geworden, wordt uitgegaan van een overgangperiode van ongeveer 5 tot 6 maanden. Hiervan dient de ST'er gebruik te maken om bij een door de Maatschappij aangewezen kledingzaak het 'pakket uniforme kleding' aan te schaffen, waarna de kosten door de Maatschappij voor haar rekening zullen worden genomen. Op deze manier kunnen de ST'ers ook hun bijdrage leveren aan Fleet Image.

Voor de Indonesische officieren zullen soortgelijke regels gehanteerd worden. Momenteel zijn er contacten met Jakarta om uit te zoeken hoe één en ander ter plaatse geregeld kan worden.

## Overzicht 'uniforme kleding voorschriften'

Opvallende veranderingen zijn de toevoeging van de ST'ers, de gele overalls, de uitmonstering (waarbij geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen nautisch en technisch), de naam/functieplaatjes en het verdwijnen van het 'witte tropen uniform' in de haven.

Nederlands vlootpersoneel (officieren en scheepstechnici) wordt geacht over de volgende uniforme kleding te beschikken:

- donkerblauw uniform kostuum (kleur, stof en uitvoering gelijk aan de voormalige uniform voorschriften)
- witte overhemden

- zwarte schoenen
- zwarte sokken
- zwarte stropdas
- donkerblauwe pantalon van licht materiaal (wat betreft kleur vergelijkbaar met bovengenoemd uniformkostuum)

De richtlijnen voor het dragen van de uniforme kleding geven aan dat het dragen verplicht is tijdens de havenperiode tussen uiterton en uiterton, en verder tijdens de perioden waar de gezagvoerder dit gewenst acht. Afhankelijk van het klimaat en het seizoen beslist de gezagvoerder of geheel in het blauw, dan wel in het blauw/wit wordt gelopen.

De witte overalls dienen gedragen te worden op zee, en de gele overalls tijdens dezelfde periode als voorgeschreven voor de uniforme kleding, dus voor havengebruik, met dien verstande dat de scheepsleiding bij extra vuile werkzaamheden, bijvoorbeeld in de machinekamer of ladingtanks het raadzaam kan vinden hier oude witte overalls te gebruiken. Wat betreft de uitmonstering het volgende. De uitmonstering zal bestaan uit galons op de mouwen van de uniformcolbert en epauletten op de schouders van de witte shirts. De uitvoering is als volgt:

- Gezagvoerder: 4 galons, goudkleur, bovenste met krul
- Hoofdwerktuigkundige: 4 galons, goudkleur
- MO1/1e stuurman/2e werktuigkundige: 3 galons, goudkleur
- MO2/2e stuurman/3e werktuigkundige: 2 galons, goudkleur
- MO3/3e stuurman/4e werktuigkundige: 1 galon, goudkleur
- MO4: ½ galon, goudkleur
- Scheepstechnicus: ½ galon, zilverkleur

Door de Maatschappij verstrekte naam- en functieplaatjes dienen gedragen te worden op de uniforme kleding of op de gele overalls tijdens de havenperiode. Voor stagenemers zijn alleen de voorschriften met betrekking tot de overalls van kracht, verder dienen zij correct gekleed te gaan. De voorschriften voor de hoofden voeding zijn onveranderd.



# PERSONALIA PERSONALIA

Situatie aan boord per 17.07.1989

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

*Roff.:* J.H. ter Horst  
*Gezagnv.:* W. Bosma (25/7 R. Knol)  
*MO1N:* A. Leffers  
*MO3N:* H. Brugts, G.H. Reitsema  
*MO4N:* H.C. van Petersen  
*Hwtk.:* E. Dallinga  
*MO1T:* J.C. van Koten  
*MO4T:* M.P. Vogels  
*SAW:* R. Mammen, G.H. de Visser  
*ASV:* J.P. de Landes  
*Tech.:* G. Struik (25/7 J.J. van Triet)  
*Hovo:* C.P. Hoogesteger (25/7 J. Roosenburg)  
*G1S:* Achmad Marpudin, Sutrisman, Paulus Wattimen  
*ASTD:* Taibe  
*JSCJ:* Agung Sudrajat  
*2NDC:* Halim  
*Stag.:* (25/7 N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen)

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

*Roff.:* R.P. Verschoor  
*Gezagnv.:* M.F.D. Becx  
*MO1N:* A. Zwiers  
*MO3N:* J.H. van Zanden  
*MO4N:* P.J.H.M. van Daal  
*Hwtk.:* J. Smid  
*MO3T:* M.P.M. Boeren  
*4e Wtk.:* R.J. Fortanier  
*MO4T:* R.W. Eeuwijk  
*Tech.:* F. Oostdijk, J.W.P. Grommen  
*Hovo:* H.W.J. van Haarst (30/7 H. Otter)  
*CPO:* Erens Robot Wow  
*PO:* Gozali  
*G1S:* Aki Bin Samiri, Rudolph HJ Lapia, Henky B Pangail, Eddy Subardi, Djusup Bin Maru  
*G2S:* Leonard Runtula, Julius Tohmas  
*ASTD:* Warno S  
*2NDC:* Bambang Suyanto  
*Stag.:* F. van den Berg, A.C. Droppers

## **m.s. 'Felania'**

*Wnd. Gezagnv.:* T.H. Tromp  
*MO1N:* A.L.M. Nagelkerke  
*Hwtk.:* W. Muis  
*2e Wtk.:* A. Houwaard  
*Stag.:* H.A.J. Stoop  
*Rdof.:* Nurardja  
*Off2:* Utomo  
*Off3:* Husain  
*Eng3:* Baroto  
*Eng4:* Aribowo  
*CPO:* Max CH Ferdinan  
*PO:* Sunaryo B Parto, Sulaiman  
*G1S:* Mahamad Tupu, Rukning B Abuhu, Sudjuman, Solih Muluana  
*G2S:* Adang Rusdi, Iwan Djunaedy, Syafrullah Akba  
*ASTD:* Djafri  
*JSCJ:* Agus Naftali  
*HECA:* Dominques Musta  
*2NDC:* Abdul Razak

## **m.s. 'Felipes'**

*Gezagnv.:* G. Buma  
*MO1N:* H.A. Kamsteeg  
*Hwtk.:* G.J. van Eyk  
*2e Wtk.:* L.F. Kruyt  
*Stag.:* J. Minnaard  
*Rdof.:* Rizal  
*Off2:* Prihandjono  
*Off3:* Makangiras

*Eng3:* Sadeli  
*Eng4:* Jenafry  
*CPO:* Suhari  
*PO:* Nuron Djuhana, Yusuf Arhani  
*G1S:* Muljono Adhy Su, Sanusi, Bin Answar, Sugiadi  
*G2S:* Mustar Bin Must, Hasri Kasim, Syamsul Bachri  
*ASTD:* Madsaleh  
*JSCJ:* Moh. Masykur  
*Heca:* Haryond  
*2NDC:* Adjisman

## **m.s. 'Ficus'**

*Gezagnv.:* N. Venendaal  
*1e Stm.:* E.M.M. van den Bosch  
*Hwtk.:* C.H.J. van Dijk  
*2e Wtk.:* F.A.J. Boot  
*MO4T:* M.B. Siderius  
*Stag.:* H. Remmersdaal  
*Rdof.:* Santoso  
*Off2:* Knoch  
*Off3:* Moh Tohir Laisa  
*Eng3:* Siahaya  
*Eng4:* Sujadi  
*CPO:* Hendrik Boy Pas  
*PO:* Albert Dondokam, Ali Mudin  
*G1S:* Ashari Bin Abdi, Abdul Haris Bin, Abdul Halil, Ismail  
*G2S:* Abdullah, Abdul Hadi, Arif  
*ATSD:* Sadikin Sumantr  
*JSCJ:* Asmori  
*Heca:* Moh Idrus Sopan  
*2NDC:* Mandawi

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

*Gezagnv.:* G.J. Knol  
*1e Stm.:* R.A. de Boer  
*Hwtk.:* J.B. van Haaster  
*2e Wtk.:* T. Scholte  
*Stag.:* J.T.E.M. Spoor  
*Rdof:* Dahri  
*Off2:* Sugianto  
*Off3:* Susmanto  
*Eng3:* Wartama  
*Eng4:* Pangaribuan  
*CPO:* O O Suntoso  
*PO:* M Simandjuntak, Mamam Suwarman  
*G1S:* Abdul Haji S, Adi Sutoro, Achmad, Gambah  
*G2S:* Bari, Sungkono, Mat Nawi Bin Mo  
*ATSD:* Budiyo  
*Heca:* Djabar Tilamahu  
*JSCJ:* Irdham Anas  
*2NDC:* Endi Suruadi  
*Stag.:* (25/7 W.J. Krynsen, J.M. Vader, K.J.A. Zyl)

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

*Gezagnv.:* B. Ritman  
*1e Stm.:* R. Hendriks  
*Hwtk.:* H. Brand  
*2e Wtk.:* J.A. Willems  
*Stag.:* S.M.J. van den Akker  
*Rdof.:* Hasan  
*Off2:* Djajadiputro  
*Off3:* Nidde  
*Eng3:* Masinambow  
*Eng4:* Ramses Sibuea  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* M Kadar, Hinsu Manurung  
*G1S:* Matrawi Bin Rof, Didik Adiyanto, Suari  
*G2S:* Atim B Pereman, Suhandi, Andi, Satiman  
*ASTD:* Ripin  
*Heca:* Wawan Setiawan  
*JSCJ:* Iwan Syafril  
*2NDC:* Kusnadi  
*Stag.:* (25/7 R.J. Blonk, L.F. Maas)

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

*Gezagnv.:* A.J. Both  
*Wnd. 1e Stm.:* R.M. van der Aa  
*Hwtk.:* J.P. Kalkman  
*2e Wtk.:* H.J. Lammertink  
*3e Wtk.:* P.D. Koudenburg  
*Stag.:* A. Kamperman, C.G.A. Ligtfoot  
*Hovo:* W.C. Kapper  
*Rdof.:* Manalu  
*Off2:* Nazwar  
*Off3:* Mukhlis  
*Eng4:* Agusdin  
*CPO:* Gunugn H Ritong  
*PO:* Anton Prasetyo, Suradi Raklani  
*G1S:* Munir, Husni Thamrin, Robby Obtom Pod, Ilham Pandji, M  
*G2S:* Mohamad Nasir, Bin Nasik, Mardas  
*ASTD:* Abdul Rodjak  
*JSCJ:* SF Suharto  
*2NDC:* Sukman  
*Stag.:* (28/7 J.N. Muselaars)

## **m.s. 'Fusus'**

*Wnd. Gezagnv.:* F.B. Schröder  
*1e Stm.:* F. van Bommel  
*Hwtk.:* H. Kuijper  
*2e Wtk.:* J.W. van Velze  
*Stag.:* J.A. Moens  
*Rdof.:* Kasio  
*Off2:* Sinuraya  
*Off3:* Danuwidjaya  
*Eng3:* Yadi  
*Eng4:* Rasyidin  
*CPO:* Robert Ferdinan  
*PO:* Abdon Tatuwo, MáRuf  
*G1S:* Asdi Bin Asmat, Sumitro bin Muh, Max Donald Hosa, Nahhu  
*G2S:* Wawan Herawan, Fadjeri, Bin Jumadin  
*ASTD:* Moh Rusman  
*JSCJ:* Harg Kurnia Dja  
*Heca:* Irsal  
*2NDC:* Musairin

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

*Gezagnv.:* A. van Leeuwen  
*1e Stm.:* B. Crum  
*2e Stm.:* L. van den Ende  
*Wnd. 2e Stm.:* W.M. de Bruyn  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers (21/7 M. van der Woud)  
*Hwtk.:* C. Hemmer  
*2e Wtk.:* J.C. Ganzinga  
*3e Wtk.:* J. Kruize (4/8 A. van Beek)  
*4e Wtk.:* H. van Weenen, S. van der Zee (4/8 A.H. van Loon)  
*Wnd. Wtk.:* S.S. Abma  
*Tech.:* Q.A.P. de Wit  
*CPO:* Zulani Adjeri  
*PO:* Suhandan Warjo, Tahalea Joazab  
*G1S:* Mardjub, Sudjadi Rahardj, Rachman, Sukri  
*G2S:* Bambang Prasetyo, Nandang Ansori, Mohamad Amin  
*ASTD:* Achman Djarkasi  
*JSCJ:* Eddy Djunaedi  
*Heca:* Ujang  
*CHCK:* Encun Supriyatn  
*MO4N:* (4/8 A. Haasnoot)  
*Stag.:* (17/7 R.W. Visser, L. de Wolff)

## **m.s. 'Sarda'**

*Gezagnv.:* T.W. Scharrenburg (22/7 A.J. Bloem)  
*MO2N:* J.R.N. Bode  
*Wnd. 1e Stm.:* A. Breevaart

*3e Stm.:* A.W.F. Pera  
*MO4N:* P.B. van Leunen  
*Hwtk.:* J. Kruysse  
*3e Wtk.:* M. Kik (22/7 P.A. Vermolen)  
*4e Wtk.:* W.G. de Leeuw van Weenen  
*Rdof.:* Anwar  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* Andrias An Data, Hasoloan Sirega  
*G1S:* Ismail Bin Sihi, Baku, Notje Mirah, Ashari B Abdull  
*G2S:* Acmad, Mohamad Amin, Kohar  
*JSCJ:* Sabur Ruchiat  
*Heca:* Sugito  
*ASTD:* Husein  
*2NDC:* Oman Rochman

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

*Roff.:* M.H.B. Roobol  
*Gezagnv.:* O.A. van Druuten  
*1e Stm.:* M. Buth  
*MO2N:* J. de Boer  
*Hwtk.:* E. Aanen  
*MO3T:* H.T.J. Meyer  
*MO4T:* A.M. Zijlmans  
*ASV:* R. van Buuren, B. Corputty, L.R. Stevens, M.A.J. Veen  
*Tech.:* C.H. Roozendaal, H. de Vries  
*Hovo:* L.J.W. Broenink  
*ASTD:* Edy Yusuf Setia  
*2NDC:* Lopies Salvador  
*Stag.:* (28/7 M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade)

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

*Gezagnv.:* W. Beekman  
*1e Stm.:* H.A. van der Want  
*3e Stm.:* T. Barth, M.J.A. Kryvenaar (27/7 F.J. Ringersma)  
*MO4N:* P.G. Harts  
*2e Wtk.:* J.J.J. Ludekuse  
*3e Wtk.:* P. van Noort  
*MO4T:* L.P.A. Saase (5/8 F. van Troost)  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Johny Uruilal  
*G1S:* M Ali Tanete, Sumian, Bin Matroyal, Yosepanus  
*G2S:* Moch Ali, Timbang  
*ASTD:* Jwan Edmonf Sja  
*Heca:* Koesman  
*2NDC:* Agus Harun  
*Stag.:* (3/8 R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen)

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

*Gezagnv.:* A.T. van Es  
*1e Stm.:* W. Koeze  
*MO2N:* H. Ammerlaan  
*3e Stm.:* M.C. Swart  
*Hwtk.:* H.L. de Koning  
*3e Wtk.:* P. Hack, J.H.A. Schulten (1/8 F.H. de Jong)  
*MO4T:* N.G. Butter  
*Rdof.:* Hutabarar  
*CPO:* Pattileuw  
*PO:* Maman Suparman, Sjaifullah Sire  
*G1S:* Nafir, Dukak, Adrie F Supit, Mansyur Duscuy  
*G2S:* Mail Bin Toyib, Rukman, Mashuri  
*ASTD:* Achmad Mutohar  
*JSCJ:* Permana  
*Heca:* Nurdin  
*CHCK:* Sujai



# PERSONALIA PERSONALIA

## m.s. 'Solaris'

*Roff.:* H.J. van Leeuwen  
*Gezagv.:* L.A. Veer  
*1e Stm.:* H.J. Lenstra (26/7 F. Makkee)  
*MO3N:* P.H. Stegeman, J.P.J.G. IJzerman  
*Hwtk.:* B. Oudkerk (6/8 F.C. Koens)  
*2e Wtk.:* A.J.A. de Groot  
*MO3T:* B. Scholten  
*ASV:* J.J. Donleben, R.F. Huysers, G. van Kuilenburg, K.G.J. Schefferlie  
*Hovo:* C.A. Brederland  
*CPO:* Pieter Nikijalu  
*PO:* Muh Djupri Rach  
*G1S:* Amir Hanif, Abdul Djabar  
*G2S:* Panut  
*ASTD:* Suhara  
*JSCJ:* Solihin  
*2NDC:* Purnomo Jasman  
*Stag.:* (6/8 F. Kessener, F.U. Pernards

## m.s. 'Spectrum'

*Roff.:* H.P. de Jager  
*Gezagv.:* D.C. Tazelaar  
*1e Stm.:* R.P. Regout  
*MO3N:* M. Zoethout  
*MO4N:* A.H. van Loon  
*Wnd. Hwtk.:* J.L. de Bondt  
*2e Wtk.:* J.H.M.A. van Jaarsveld  
*MO2T:* R. Roor  
*MO4T:* N. de Vries  
*Stag.:* J.W. Gepkens  
*SAW:* R. de Jong, E. Kuitems  
*ASV:* S.H.J. Gieling, J.H. Winands  
*Hovo:* A.P. Maat  
*CPO:* Chaniago F Arom  
*PO:* Mahmud  
*G1S:* Sukkur, Jaja Ahmur  
*G2S:* Daud Sonan  
*ASTD:* Abu Umar  
*JSCJ:* Harun  
*2NDC:* Slamet Thohir  
*Stag.:* (26/7 P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. Grootel)

## m.s. 'Sponsalis'

*Roff.:* J.H. van den Toorn  
*Gezagv.:* F.W. van Oerle

*MO2N:* N.J.C.M. van der Palen  
*MO3N:* H. Oudenes  
*MO4N:* A. Eijgenraam  
*Hwtk.:* G. de Goede  
*MO3T:* T. Franssen, J.G. Verbeek  
*Tech.:* J. Brederveld, J.P.W. Dallmeyer  
*Hovo:* L.H. Thibaudier (10/8 W.G. Meuleman)  
*CPO:* Moh Sjansudin  
*G1S:* J Ben Pattilima, Muh Irwan, Muhammad Said  
*G2S:* Moch Ismail, Rodjali  
*2NDC:* Hasjardi  
*ASTD:* Muhajjidin  
*JSCJ:* Saruly  
*Stag.:* (28/7 P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer)

## m.s. 'Stellaris'

*Gezagv.:* A. Vlaar  
*1e Stm.:* L.A.H. Vader  
*2e Stm.:* P.A.D. Bouwman  
*MO3N:* A.D.N. Smith  
*3e Stm.:* W.J. Levering  
*Hwtk.:* J.L. van der Rijst  
*3e Wtk.:* G.J. Harlaar  
*MO4T:* J.W. van Duuren  
*4e Wtk.:* (23/7 M.J.E. van den Broek)  
*Rdof.:* Saroni  
*CPO:* Julizar Helmy  
*PO:* Abdul Rasjid  
*G1S:* Mohammed Raij, Didi Hairuddin, Maximilian Kans, Idit Irianto  
*G2S:* Faisal, Sukran, Sugiarto  
*ASTD:* Juhari  
*JSCJ:* Taufic Nafi  
*2NDC:* Dadang Ruslan  
*Heca:* Abd. Rodjak Moh

## m.s. 'Stellata'

*Roff.:* G.H.P. Ribbens  
*Wnd. Gezagv.:* R. Agema  
*1e Stm.:* R. van der Voort  
*MO3N:* W.P. Kolijn  
*Hwtk.:* C.W.H. van Holthuysen  
*MO1T:* E.S. Petrusma  
*2e Wtk.:* J.H.E. Nijhuis

*MO3T:* R.M. Simonides, G.J.A.M. Voets  
*MO4T:* D.J. Gijsbers  
*SAW:* P.P. van der Pol, M. Schiphorst  
*ASV:* F.W. Bosson, D. van Eenige  
*Tech.:* M.J.W.A. Schuurs  
*Hovo:* J.G. Volleberg  
*CPO:* Moh Toha  
*PO:* F X Djoko Nursj  
*G1S:* Desmond Kordak, Nurkalam  
*G2S:* Sutjpto  
*ASTD:* Harjono  
*JSCJ:* Chairuddin  
*2NDC:* Abdu  
*Stag.:* (1/8 S.W. van den Brink, P.A. Zwolle)

## m.s. 'Zaria'

*Gezagv.:* A.J. Verheul  
*1e Stm.:* J. Jongeneel  
*MO3N:* (23/7 R.L.H. Mooring)  
*3e Stm.:* (29/7 M.R. Vogelpoel)  
*Hwtk.:* K.L.J. Aertssen  
*MO1T:* F.A.M. Vergroesen  
*2e Wtk.:* (29/7 J.E.A. Westerbeek)  
*MO4T:* (23/7 F. van Dijk, P. Kees)  
*Tech.:* (23/7 R.J. Dekker, W.H. Klein)  
*Rdof.:* (26/7 Ruskam)  
*CPO:* (26/7 Rohadi)  
*PO:* (26/7 Cece Suganda)  
*ASTD:* (26/7 Tirai Bin Moi)  
*G1S:* (26/7 Kuswara, Ade Taryat)  
*G2S:* (26/7 Djaka Senjaya, Henky Hendrik H)  
*CHCK:* (26/7 Tony Sugiharton, Djunaedi Arsim)

## Onze jubilarissen



**G. Veldt**  
DF  
35 jaar op 25.08.89



**J. Drogat**  
DFM/2  
30 jaar op 07.08.89



**R. van Kranen**  
DFP/1  
30 jaar op 17.08.89



**J. Broekmeijer**  
Gezagvoerder  
30 jaar op 25.08.89



**G. Buma**  
Gezagvoerder  
30 jaar op 30.07.89



**C.J. Clarisse**  
Gezagvoerder  
30 jaar op 03.08.89



**P.A. Ankerman**  
Hoofdwerktuigkundige  
30 jaar op 14.08.89



**N.C. van der Vecht**  
Hoofdwerktuigkundige  
30 jaar op 15.08.89



**W. Beekman**  
1e Stuurman  
25 jaar op 21.08.89



**W.J.M. Braeken**  
2e Werktuigkundige  
30 jaar op 26.08.89



**R.J. Bosman**  
2e Werktuigkundige  
25 jaar op 16.08.89



**H. Hennis**  
3e Stuurman  
10 jaar op 21.07.89

## Gehuwd

12.05.89 - MO3N J.D.C. Plug met mw. T. Kaandorp

## Behaalde diploma's

'S1' - A.D.N. Smith  
'S2' - P.C. Hollander



## In dienst getreden

**H.C. Petersen**  
MO4N

## Met pensioen

ASV T.H. van Vlijmen

## Over naar andere Groepsmaatschappij

Gezagv. J. de Jager (SNV)

## Uit dienst getreden

MO2T: A.M.M. Duyn  
MO4T: R.J. Heystek  
MO4T: E. Smit  
3e Stm.: L.M.P. Out  
4e Stm.: G.Y. Bouma  
Tech.: G. Ekkelenkamp  
Beko: W.N. Top

## IN MEMORIAM

Op 9 april jl. is op 76-jarige leeftijd overleden de heer **P.S. Douglas**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Douglas verliet de dienst der Maatschappij in 1964 na 27 dienstjaren.

Op 25 mei jl. is op 91-jarige leeftijd overleden de heer **N.G. de Veer**, ex BPM. De heer de Veer verliet de dienst der Maatschappij na 22 dienstjaren.

Op 26 mei jl. is op 78-jarige leeftijd overleden de heer **T. Dekker**, oud-gezagvoerder. De heer Dekker verliet de dienst der Maatschappij in 1962 na 25 dienstjaren.

Op 12 juni jl. is op 83-jarige leeftijd overleden de heer **M. Brons**, oud-scheepsgezel. De heer Brons verliet de dienst der Maatschappij in 1970 na 14 dienstjaren.

Op 13 juni jl. is op 89-jarige leeftijd overleden de heer **C. Groen**, oud-gezagvoerder. De heer Groen verliet de dienst der Maatschappij in 1953 na 27 dienstjaren.

Op 11 juli jl. is op 80-jarige leeftijd overleden de heer **T. Swiers**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Swiers verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1961 na 26 dienstjaren.





# Veiligheidsrecord STBV 'artistiek' beloond



Op 27 juni jl. is op het walkantoor even stilgestaan bij het door Shell Tankers B.V. op 22 maart 1989 behaalde record van 5 miljoen uren zonder ongeval met arbeidsverzuim. De President-directeur van Shell Nederland B.V., de heer H. Hooykaas vond namelijk dat dit record niet ongemerkt voorbij moest gaan. Vergezeld door de heer W.J.F. Goebel, Directeur Petrochemische Produkten van SNC, was hij dan ook naar de Folkert Elsingastraat gekomen, en niet met lege handen.



## Nog meer prijzen!

In zijn welkomswoord refereerde Fleet Manager Joop Elias aan het feit dat inmiddels aan Shell International Marine en de vloten de 'Golden Award van de RSPA' (Royal Society for the Prevention of Accidents) was toegekend, mede te danken aan het veiligheidsrecord van Shell Tankers B.V.

De heer Hooykaas begon met vast te stellen dat hij meestal naar STBV komt voor moeilijke vergaderingen - hij is immers lid van de Raad van Commissarissen van STBV - maar dat het nu wat gemakkelijker zou zijn. Hij was overigens blij dat de afwezigheid van Gerard Veldt - hoe jammer dat overigens was - gelukkig niet aan een ongeval te wijten was. Shell Tankers B.V. was verder in zijn ogen zo goed bemand, dat ook zonder de 'kapitein' het 'schip' verder kon varen. De heer Hooykaas stond nog even stil bij de geleverde prestatie en hoopte dat wat Shell op het gebied van veiligheid heeft bereikt op dezelfde wijze ook met betrekking tot het milieu zal kunnen realiseren. Hij waarschuwde overigens nog voor de risico's thuis en bij de sportbeoefening, met name daar gebeuren naar verhouding nog steeds erg veel ongevallen, die tot arbeidsverzuim leiden. Hij waardeerde het zeer, dat ondanks het feit dat op veel schepen van STBV mensen van verschillende nationaliteit (en dus taal) werken, dit geen nadelig effect op de veiligheid heeft.

## Bijzonder gebeuren, dan ook bijzonder cadeau

De heer Hooykaas legde vervolgens uit waarom hij de heer Goebel had meegenomen. Bij het 12,5 jarig bestaan van de SNC-verkooporganisatie (plus 12,5 jaar zonder ernstig ongeval) had de heer Hooykaas aan de toenmalige STBV Directeur Busker gevraagd voor hem een cadeau te regelen om aan SNC te geven: 'iets van koper'. Dat werd dus een scheepsbel. Omdat hij vond dat we leden van één Shell-familie zijn had hij de heer Goebel verzocht iets terug te doen. De heer W. Goebel vertelde dat men bij SNC

'apetrots' is op de scheepsbel met admiraalseindje en dat de bel zich op zijn huidige plek zeer goed thuisvoelt, omdat SNC immers in het oude Shell Tankers/Hofpleingebouw zit!

## Koper en onzichtbare chemie

Er was bij SNC goed nagedacht over het cadeau voor STBV, weer een bel kon natuurlijk niet. De oplossing was, dat het in elk geval ook van koper moest zijn en dat er iets 'chemisch' in moest zitten. Het procédé dat hij vervolgens beschreef komt er op neer dat de Braziliaanse kunstenaar Rodrigues een mal van polystyreen ('chemie' dus) maakt en daar koper in giet, waarna het koper stolt en de polystyreen wegbrandt. De 'chemie' heeft er dus ingezeten, maar is inmiddels 'weg' (en dus onzichtbaar) en een koperen sculptuur blijft over. Wat het voorstelt: dat moet u zelf maar zien op bijgaande foto, kunst moet je niet proberen uit te leggen!

## Gras voor de voeten weggemaaid!

Dat was het probleem voor de vierde spreker in de rij, aldus Ed Barsingerhorn in zijn dankwoord, nadat hij de koperen sculptuur namens STBV in ontvangst had genomen. De OR-voorzitter zag zijn rol symbolisch, 'namens de vloot', want daar lag toch de nadruk op in zijn ogen, omdat de ongevalsrisico's op kantoor nu eenmaal veel kleiner zijn (afgezien van openstaande laden en rondvliegende paperclips dan). Hij benadrukte dat Veiligheid net als Quality Management een integraal onderdeel van een ieders denken en doen moet zijn op elk moment. Hij zegde toe dat STBV de sculptuur een passende plaats zou geven. Hierna konden de aanwezige vloot- en walmensen zich op het - zeer veilige - alcoholvrije bier storten en kon nog nagepraat worden over wat men in de koperen sculptuur meende te zien.



V.l.n.r.: W.J.F. Goebel, J.A.M. Elias, E. Barsingerhorn en H. Hooykaas