

SCHIP & KA

27e jaargang
nummer 11
juli 1988



Postkamerfeiten



Varen met 15 opvarenden



Acht toprangen met pensioen



Wat er aan de ORde is

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774
Onderling Medisch Steunfonds 4696677

Zevenentwintigste jaargang nr. 11
juli 1988

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) 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

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

American Express



Onder een nieuwe overeenkomst tussen American Express en Shell, komen werknemers van Shell in aanmerking voor een sterk gereduceerd tarief voor het gebruik van de American Express creditcard.

De jaarbijdrage bedraagt slechts f 25,— ten opzichte van een standaardtarief van f 130,— voor particuliere kaarthouders. Bovendien hoeven werknemers van Shell geen entreegeld te betalen. U kunt de kaart aanvragen met het aanvraagformulier dat voor u klaar ligt bij uw personeelsafdeling. Bij uw aanvraag dient u een copie te voegen van uw meest recente salarisspecificatie die hierbij dienst doet als werkgeversverklaring.

De regeling blijft van toepassing bij pensionering, en geldt ook voor hen die, nu reeds pensioen ontvangen van het Shell Pensioenfonds (voor meer informatie kunt U zich wenden tot de VOEKS). Hetzelfde geldt bij uitzending naar het buitenland voor Shell. Voorwaarde is dan wel dat American Express de verschuldigde bedragen kan blijven incasseren in Nederlandse Guldens van een bank- of girorekening in Nederland.

In tegenstelling tot wat bij de Eurocardregeling gebruikelijk is, is de enige bemoeienis van Shell bij de American Expresscard het beschikbaar stellen van de aanvraagformulieren. Alle verdere correspondentie met betrekking tot de kaart dient betrokken werknemer of gepensioneerde dus rechtstreeks tot American Express te richten.

Indien u reeds houder bent van de American Express kaart, kunt u met onmiddellijke ingang voor de korting in aanmerking komen door een aanvraagformulier in te vullen voor een nieuwe kaart. Na ontvangst van deze kaart en terugzending van uw oude doorgeknipte kaart, krijgt u reeds betaalde

jaarbijdrage op de oude doorgeknipte kaart, krijgt u de reeds betaalde jaarbijdrage op de oude kaart pro-rata gerestitueerd.

Tot slot kunt u voor uw partner een partnerkaart aanvragen (jaarbijdrage f 65,—). Aanvraagformulieren kunnen door vlootmedewerkers bij kantoorbezoek opgehaald worden aan de balie (DFP/115) of besteld worden bij DFP/3 (010-4071836). Walmedewerkers kunnen een formulier ophalen bij DFP/5.

Eurocard

Met ingang van 1 mei jl. zal de door u aangevraagde Eurocard meteen per aangetekende post naar uw huisadres verzonden worden. De hieraan verbonden kosten zullen, evenals het lidmaatschap, van uw gage worden ingehouden.

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

2586	01.06.88	Correctie scheepsreglement deel III/corr. leidraad bedrijfsvoering STBV
2587	01.06.88	Koersen (PCOR)
2588	07.06.88	Ongevallenrapportage (PCOR)
2589	10.06.88	Peilingen/opvattingen vlootofficieren (PCOR)

Dankwoord oud-commissaris ir. L. A. Vernède

Ir. L. A. Vernède heeft de redactiecommissie verzocht, middels Schip & Ka, zijn dankwoord aan alle STBV'ers door te geven, voor de wijze waarop zij hebben kunnen samenwerken. Hij wenst Shell Tankers B.V. alle sterkte toe bij het overwinnen van de huidige moeilijkheden. De heer Vernède schreef ons dat hij al onze berichtgevingen zou blijven volgen, weliswaar (en helaas!) op afstand.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

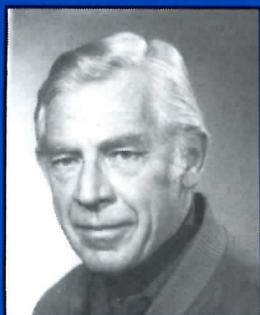
Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso.

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009



In memoriam

Onlangs bereikte ons het droeve bericht dat op 16 mei 1988 de heer B. B. Bakker is overleden.

De heer Bakker verliet de dienst der Maatschappij in 1948. In hetzelfde jaar trad hij in dienst bij de Marine, alwaar hij in 1968 met pensioen ging. Zijn laatste rang was Kapitein Luitenant ter Zee.

De heer Bakker heeft zich in de Tweede Wereld oorlog op opmerkelijke wijze onderscheiden door zeer moedig gedrag. De Corona-tanker 'Ondina' was op 11 november 1942, samen met een Brits-Indische mijnenveger m.s. 'Bengal', in een gevecht betrokken met twee Japanse oorlogsbodems. Nadat de 'Hokoku Maru' het vuur had geopend, beantwoordde de 'Ondina' dit, waarbij twee treffers werden geplaatst, een in het voorschip en een in het achterschip van de Japanner. Ook de 'Bengal' had het vuur op het schip geopend, waarop inmiddels een felle brand was uitgebroken. Nadat de 'Bengal' door het tweede Japanse schip was getroffen, was de 'Ondina' aan de beurt, waarbij enkele voltreffers het schip troffen. Nadat de munitie van zowel de 'Ondina' als de 'Bengal' waren verschoten, trachtten beide schepen door het leggen van een rookgordijn te ontsnappen, hetgeen mislukte. Na de order van gezagvoerder Horsman aan de 55 opvarenden om het schip te verlaten, werd hij – staande op de brug – dodelijk getroffen.

De Japanse hulpkruiser 'Hokoku Maru' was inmiddels gezonken. De overblijvende kruiser lanceerde daarop nog twee torpedo's op de 'Ondina', die beide doel troffen. Nadat de tweede kruiser ook het strijdtoneel had verlaten, ervan overtuigd zijnde dat de achtergebleven 'Ondina' tot zinken was gedoemd, roeiden de overlevenden, onder leiding van 2e stuurman Bakker terug naar het schip. Zij slaagden erin door verpompen het schip weer recht te krijgen. Het schip keerde op eigen kracht terug naar de haven van Fremantle (Australië) en bleef voor de vaart behouden.

Zoals bekend bleef deze daad niet onopgemerkt en de bemanningsleden, waaronder de heer Bakker in het bijzonder, werden na de oorlog voor hun daden onderscheiden. De heer Bakker ontving de Militaire Willemsorde 4e klas en het Distinguished Service Cross (D.S.C.).



Het schip 'Ondina' kreeg op 9 juli 1948 van Z.K.H. Prins Bernhard de 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder'.

De heer Bakker, die nog bij velen in de herinnering zal voortleven, is 79 jaar geworden.

Post voorziening

In het augustusnummer van 'Schip & Ka' 1987 werd een artikel gewijd aan postverzending naar onze schepen.

Er werden daarin wat wijzigingen en aanpassingen aangekondigd. Na een jaar functioneren in de nieuwe opzet lijkt het ons zinvol hier weer eens op terug te komen.

Eerst wat cijfers over de periode 1 juni 1987 tot en met 31 mei 1988:

- **Het totaal aantal postzendingen bedroeg 1.293 stuks.**
- **Hiervan werden 523 zendingen meegenomen door aflossers.**
- **De overige zendingen gingen via koeriersdiensten, PTT en luchtvracht.**
- **Het totale gewicht aan verzonden tijdschriften en video's bedroeg meer dan 3 ton.**
- **Het gemiddelde aantal zendingen per schip was 5 stuks per maand. In verband met vaargebied/bereikbaarheid is dit per schip nogal verschillend; zo waren er voor de 'Cardissa' gemiddeld 7 zendingen en voor de 'Niso' gemiddeld 4 zendingen per maand.**
- **De totale verzendkosten bedroegen over deze periode ± f 105.000,—.**

Zoals u ziet wordt er veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid post mee te geven aan aflossers, waardoor u zelf ook een niet



geringe bijdrage levert aan een goede postontvangst.

Logistieke problemen, zoals niet tijdig op de hoogte zijn van de ETA's, blijven ons uiteraard dwars zitten. Tevens dient de postkamer voortdurend attent te zijn op de kostenfactor.

Over het algemeen houdt een ieder zich aan de gestelde regels voor verzending van privé-post, uitzonderingen daar gelaten.

Toch willen wij van deze gelegenheid gebruik maken er nogmaals op te wijzen vooral niets anders dan brieven tot max. 20 gram (met *alleen* daarbij eventueel ingesloten foto's) te verzenden. Dus geen brieven met allerlei ludieke wenskaarten waarbij ingesloten grachtenwater, zand, speeldoosjes met kerstliederen en kaarten met voor het buitenland aanstootgevend bloot.

Afgezien van het gewicht en de verzendkosten ligt de oorzaak van deze regelgeving vooral in het feit dat de risico's voor aflossers en koeriers bij controle door autoriteiten in het buitenland niet gering zijn. Vandaar dat de postkamer in geval van twijfel de brief retourneert aan de afzender. Uiteraard is het voor alle betrokkenen handig als de brieven van de naam van de afzender zijn voorzien.

Als er in uitzonderingsgevallen iets opgestuurd moet worden dat niet onder de categorie brieven/ansichtkaarten valt kunt u altijd contact opnemen met de sectie DFF/4 (postkamer) tel.: 010-4071830, waarbij mogelijke alternatieve verzendmogelijkheden kunnen worden onderzocht.

Tot slot kunt u ervan overtuigd zijn dat wij steeds al het mogelijke in het werk zullen stellen uw post zo snel mogelijk door te sturen.

CURSUS SCHEEPVAARTKUNDE VOOR SCHEEPSWERKTUIGKUNDIGEN

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

SCHEEPVAARTKUNDE

die vereist is voor het verkrijgen van het diploma C.

De cursus wordt gegeven aan het Instituut voor Hoger Technisch en Nautisch Onderwijs Amsterdam, Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam, tel. 020-154508.

De aanvangsdatum is maandag 19 september 1988. De cursus omvat 4 weken van 30 lessen. Door middel van een discussie op vrijdag 14 oktober 1988 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).

Zij, die zich wensen op te geven voor bovengenoemde cursus, dienen dit in overleg te doen met de heer J. Lindeman (DFP/11 - tel.: 010-4071844).

In deze editie vindt u de laatste uitreikingen van de 'Safety Awards 1987' aan boord van de 'Niso', 'Flammulina' en 'Solaris'. In de afgelopen vier nummers van Schip & Ka heeft u kunnen lezen en zien hoe alle uitreikingen hebben plaatsgevonden. Wij, als redactiecommissie, willen iedereen die heeft meegewerkt aan de verslagen en het insturen van foto's, van harte bedanken. Wij hopen volgend jaar over alle 20 schepen te kunnen berichten en rekenen dan wederom op uw bijdragen.

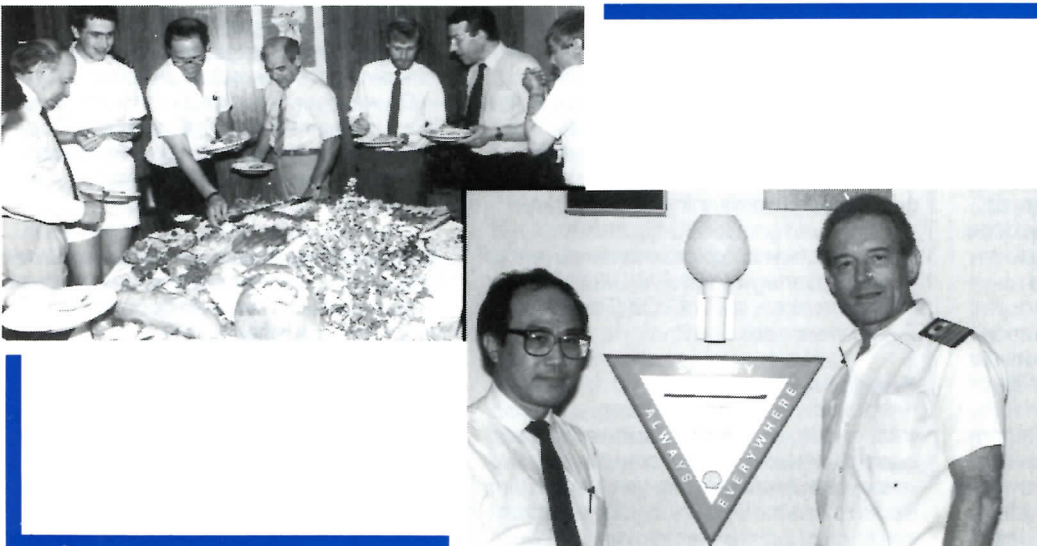


Niso

Op 16 februari jl. lag het m.s. 'Niso' ten anker nabij Tabangoa. Het zou de dag worden van de uitreiking van het veiligheidsplaatje 1987. De civiele dienst was reeds daags tevoren met voorbereidingen bezig geweest, om een staand buffet (Indonesische rijsttafel met sateh's) en hapjes te realiseren. Capt. Alberto S. Acenas, Head Chartering van Shell Philipinas Ltd., kreeg tot zijn grote verrassing van gezagvoerder van Es een eigen (aan boord) gefabriceerde koperen scheepsbel op houten plank aangeboden.

Flammulina

Op 5 april 1988 vond te Los Angeles de uitreiking op de 'Flammulina' plaats. Op de groepsfoto ziet u naast gezagvoerder A. Vlaar (rechts), de heer R. J. Swofford, Manager Wilmington Manufacturing Complex, die het jaarplaatje tijdens de ceremonie uitreikte.



Solaris

Daar de 'Solaris' op 5 mei jl. te Singapore in dok lag, was er ruimschoots gelegenheid de bijbehorende party te organiseren. Door de vele contacten welke er gedurende een dergelijke periode gelegd worden, ontstond welhaast een vanzelfsprekend ruim aanbod aan gasten. Mr. K. K. Tan, General Manager van Jurong Shipyard, was bereid gevonden de uitreiking te verrichten. U ziet hem links op de foto, met naast hem gezagvoerder R. Knol.



VAART HOUDEN

VAREN MET 15 (16) MAN CMO-project m.s. 'Sericata'

*Uiteraard heb ik over dit onderwerp al het een en ander gepubliceerd. Indien u dit leest, hebben wij toestemming gekregen om te gaan experimenteren met een kernbemanning (zie *Schip & Ka* van februari 1988). Daarmee is dan het varen met een Nederlandse samenstelling van 15 man een gepasseerd station, en zullen wij dan ook dit concept niet verder toepassen. Het eindrapport,*

De mogelijkheid voor de Nederlandse Koopvaardijvloot om – onder de huidige zware internationale concurrentie – hun marktaandeel te behouden, wordt mede beïnvloed door het beheersen van de exploitatiekosten. Daarin vormen – naast een aantal kostencomponenten, die slechts marginaal beïnvloed kunnen worden door de expertise van de rederijen, zoals brandstofkosten en de nieuwbouw – en reparatiekosten – de bemanningskosten een belangrijke en te beïnvloeden component. De bemanningskosten bedragen bij een West-Europese reder ongeveer 30% van de operationele kosten, dus exclusief afschrijvingen, maar inclusief bunkers, havenkosten, verzekeringen e.d. Voor een uitgebreidere bespreking van deze problematiek wordt verwezen naar de publicatie.

'Verbetering van de concurrentiepositie via vermindering van de bemanningskosten'.

Uit deze publicatie blijkt dat de Nederlandse bemanningen relatief duur zijn in vergelijking met die uit andere delen van de wereld (bijvoorbeeld uit Polen, de Philippijnen e.d.). De loonkosten van deze buitenlandse bemanningen (inclusief officieren) bedragen 25-30% van de loonkosten van een Nederlandse bemanning. Dit heeft een aantal redenen waarvan een deel is terug te voeren tot de eisen die aan het aantal opvarenden en hun diploma's worden gesteld door wettelijke voorschriften. Bij de Nederlandse reders, maar ook bij de desbetreffende 2e Kamer commissie en DGSM, bestaat de behoefte om dergelijke wettelijke voorschriften bij te stellen, mits

formeel genoemd – Rationalisatie Bedrijfsvoering aan Boord – is nu definitief gereed, en in circulatie gegeven. De bedoeling van dit artikel is om wat dieper in te gaan op de invloed hiervan. Het rapport is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de KNRV ingevolge opdracht no. 87/1639/7.3 van de Stichting Coördinatie Maritiem Onderzoek (CMO).

dit niet de veiligheid en de arbeidsomstandigheden aan boord aantast.

Daartoe is recent een experimenteel artikel in de wet ingebouwd dat het mogelijk maakt om – op grond van de evaluatieresultaten van desbetreffende experimenten – door middel van een AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) goedkeuring te geven aan verzoeken van reders om met een aangepaste bemanning te mogen varen.

Nedlloyd – Shell Tankers

Nedlloyd Rederijdiensten B.V. en Shell Tankers B.V. hebben op deze ontwikkeling ingehaakt en zijn bereid gebleken om beide een modern schip ter beschikking te stellen voor een dergelijk experiment met het doel om in de praktijk de bedrijfsvoering met een gereduceerde bemanning te beproeven. Daarbij moet met name worden gelet op economische aspecten, arbeidsomstandigheden en veiligheid, maar ook op de taakverdeling tussen schip en walorganisatie. Uit de evaluatieresultaten moet blijken of het verantwoord is om dergelijke schepen met een gereduceerd bemanning te laten varen.

Bij de opzet van de experimenten is ook het tripartite overleg van KNRV, DGSM en FWZ betrokken, n.l. het TOZ (Top Overleg Zeescheepvaart).

Proefnemingen

Het project heeft zich gericht op waarnemingen van de bedrijfsvoering aan boord van twee moderne schepen, te weten een containerschip van Nedlloyd Rederijdiensten B.V. (m.s. 'Clarence') en een crude produktentanker van STBV

(m.s. 'Sericata'). Op beide schepen werd gevaren met een gereduceerde bezetting van 15 respectievelijk 16 opvarenden. Van tevoren was door de rederijen een model aangeleverd, dat als referentie heeft gediend bij de evaluatie.

De observaties hebben zich met name toegespitst op van tevoren geanalyseerde knelpunten, zoals meren en ontmeren, het manoeuvreren in nauw en druk vaarwater, laden lossen, wachtperiode en het uitvoeren van noodreparaties en/of urgent onderhoud. Er werden interviews gehouden met betrokkenen, informatie en meningen verzameld en geverifieerd, zoals WAR lijsten, rapportages tussen schip en wal enz.

Toetsingscriteria

Deze werden vastgesteld voor veiligheid en milieu, arbeidsomstandigheden, economie en verhouding wal/schip. De werkgroep heeft hierbij gebruik gemaakt van bestaande eisen in nationaal en internationaal verband, als wel van Maatschappij voorschriften. Daar waar deze eisen en voorschriften geen toetssteen konden opleveren, is het oordeel van de werkgroep als maatgevend beschouwd.

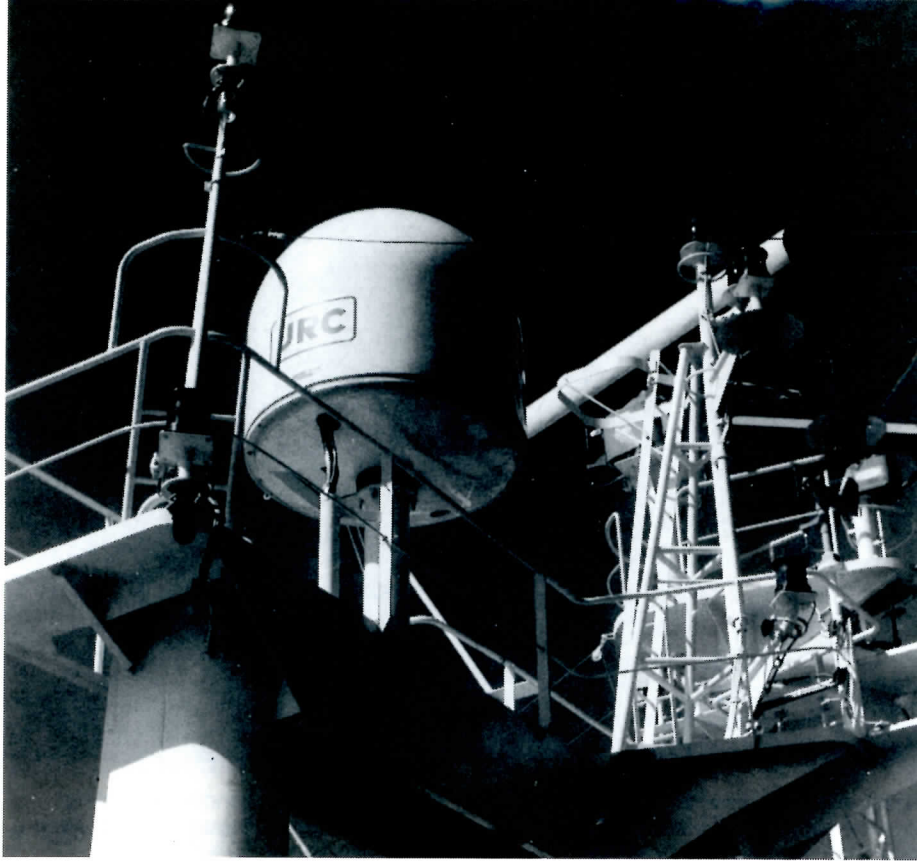
Conclusies en aanbevelingen

De proefnemingen aan boord van de twee Nederlandse GHV-schepen ('Clarence' en 'Sericata') zijn geslaagd. Via experiment en onderzoek is aangetoond en vastgesteld, dat op deze schepen op verantwoorde wijze, gelet op veiligheid en milieu, arbeidsomstandigheden, economie en verhouding wal/schip, kan worden gevaren met een bemanning van 15 personen. Op beide schepen is geen sprake van langdurige overmatige werkbelasting.

- Er zijn geen echte knelpunten geconstateerd; wel piekbelastingen die van aanvaardbare duur waren. De algemene werkbelasting is ruim binnen de WAR-voorschriften gebleven.
- Het onderzoek heeft geen redenen opgeleverd om deze bedrijfsvoering op deze schepen niet te continueren.
- Het 15-mans concept is toepasbaar op gelijkwaardige schepen varend onder vergelijkbare omstandigheden.
- Het in lijn brengen van de wettelijke bepalingen met de huidige technische mogelijkheden en het opheffen van restricties in de regelgeving voor de rederijen kunnen op korte termijn leiden tot verkleining van de scheepsbemanning.
- De waargenomen organisatie modellen lijken in deze vorm te zwaar aan de top.
- Sociale en technische vaardigheden worden van steeds groter belang bij verdere bemanningsredukties.

Aanbevelingen voor verder onderzoek

Door aanvullende proefnemingen op deze schepen uit te voeren kan door middel van verdergaande rationalisering, aanpassingen van de technische installatie en uitbesteding van werk, op gefaxeerde wijze worden geëxperimenteerd met alternatieve bemanningssamenstellingen met als doel op langere termijn te komen tot een verdergaande reductie van bemanningskosten.



- Verder onderzoek op langere termijn te verrichten om vast te stellen in hoeverre de resultaten van deze proefneming ook geldigheid bezitten voor andere vergelijkbare schepen onder andere omstandigheden.
- De walorganisaties, waar dit nog niet is gebeurd, meer geïntegreerd en gecoördineerd laten optreden naar het schip. Als hulpmiddel daarbij kan het verder ontwikkelen van computertoepassingen een rol spelen om onder andere de administratieve belasting aan boord te reduceren.
- Verduidelijking aanbrengen in de

- bedrijfsvoering met betrekking tot de aansluiting van de niet-geïntegreerde scheepstop en het geïntegreerde midden- en lagerkader aan boord.
- De werkgroep stelt voor een nader onderzoek te verrichten om door verdere rationalisatie en automatisering de geformaliseerde informatiestroom tussen wal en schip te verbeteren.
- Ergonomie verbeteren en afstemmen op moderne bedrijfsvoeringen.
- Onderzoek naar de mogelijkheden tot toepassing van geautomatiseerde navigatiesystemen en betere systemen voor havennavigatie.

- Meer betrouwbare en eenvoudigere scheepssystemen, waardoor het onderhoudswerk vermindert.
- Verbeteringen in schoonmaaksystemen ten behoeve van de machinekamer.
- Verdere verbetering van het meersysteem.
- Mogelijkheden tot toepassing van kunstmatige intelligentie en expertsystemen aan boord.

Ik heb getracht een lijvig rapport zo herkenbaar mogelijk te maken, het is echter voorstelbaar dat een en ander toch nog vragen oproept. Mocht u deze hebben dan ben ik uiteraard bereid deze te beantwoorden.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot wat we samenvatten met het concept - **Rationalisatie** -?

Wij hebben nu formeel toestemming gekregen te gaan experimenteren met een kernbemanning. Dat gaat gebeuren op de m.s. 'Sponsalis' en 'Caurica', zodat het plaatje er nu als volgt uitziet:

m.s. 'Sericata' - 15-mans project (tot 01.01.98)
m.s. 'Spectrum' - gemengde bemanning
m.s. 'Stellata' - gemengde bemanning
m.s. 'Cardissa' - gemengde bemanning
m.s. 'Sponsalis' - kernbemanning
m.s. 'Caurica' - kernbemanning
m.s. 'Solaris' - huidige (Ned.) samenstelling

Met vriendelijke groeten,

G. Veldt
 Fleetmanager

NIEUWS VAN HET PERSONEELSFRONT

Outplacement van start gegaan

Zoals u weet werkt Shell Tankers B.V. toe naar een geheel andere bedrijfsvoering waarbij het begrip kernbemanning centraal staat. Reeds eerder is in Schip & Ka geschetst dat dit in de praktijk betekent een bezetting van acht gediplomeerden (plus de voorlopig wettelijk voorgeschreven radio-officier), te weten zes officieren en twee scheepstechnici, aangevuld met een aantal buitenlandse gezellen voor onderhoud en civiele dienst werkzaamheden.

Dit betekent in concreto dat van onze huidige gezellen een aantal bijgeschoold kunnen worden tot scheepstechnicus, maar dat voor de overige gezellen, op termijn geen passend werk meer zal zijn aan boord van onze schepen.

Shell Tankers handhaaft ten opzichte van deze laatste groep haar welhaast traditionele beleid, dat in principe geen gedwongen ontslagen zullen plaatsvinden. Om deze gezellen toch perspectief te bieden op een zinvolle toekomst is

besloten reeds in een vroeg stadium, op een nette en verantwoorde wijze, gezamenlijk aan de slag te gaan om andere banen te vinden. Om ze daarbij te helpen heeft Shell Tankers besloten gebruik te maken van de diensten van een zogenaamd Outplacement bureau, te weten Kruijt Consulting. Dit bureau specialiseert zich in het begeleiden en trainen van mensen in het solliciteren naar een andere baan en het onderzoeken van de mogelijkheden, die elk individueel mens in zich heeft.

Het bureau Kruijt Consulting heeft de volgende werkwijze: eerst wordt een groep van zo'n tien personen uitgenodigd, wordt uitleg gegeven over de te volgen procedure en wordt een door de deelnemers in te vullen vragenlijst behandeld. De verdere opzet is dat na het algemene gesprek, individuele gesprekken plaatsvinden en dat in gezamenlijk overleg gekeken wordt naar mogelijke vacatures of geschikte banen, naar reële mogelijkheden tot om- of bijscholing en geschikte cursussen. Aan

de hand daarvan wordt door de deelnemer een definitieve keuze gemaakt voor de richting waarin hij of zij wil verdergaan. Daarna worden afspraken gemaakt over de verdere begeleiding tijdens de outplacement procedure, zoals spreekuren, vaste contacten met de cursusleider en worden tevens afspraken gemaakt voor de verdere sollicitatietraining, waarbij onder andere het opstellen van een sollicitatiebrief en het houden van sollicitatiegesprekken geïntegreerd worden. De opzet van Kruijt Consulting is dat de deelnemers aan het outplacement project tot en met de aanvaarding van een concrete andere baan begeleid worden. Kruijt Consulting beschikt over contacten met Arbeidsbureau's en vertegenwoordigers van bedrijfstakken en bedrijven hetgeen Kruijt Consulting in staat stelt vacatures te vinden die toegespitst zijn op de mogelijkheden van de individuele werknemer.

Op 29 maart 1988 is het project officieel begonnen. Inmiddels zijn drie groepen van

ieder zo'n tien personen van start gegaan en die groepen bevinden zich nu in verschillende stadia van presentatie- en sollicitatietrainingen. Het oproepen van de vierde en vijfde groep is inmiddels in voorbereiding.

De deelnemers van de eerste groepen zijn nu allen op een of andere manier actief bezig met een cursus of zullen daar op korte termijn voor worden ingeschreven. Enkele hebben nu reeds concreet zicht op een andere baan, zodat wij er alle vertrouwen in hebben dat over enige maanden het merendeel van de deelnemers aan het outplacement-project daadwerkelijk kansen heeft op een voor hen in alle opzichten geschikte en acceptabele baan, zowel qua beloning als qua inhoud van het werk.

Opleiding gediplomeerde scheepstechnici in volle gang

Eind juni zal STBV van start gaan met het bemannen van onze schepen volgens het concept 'kernbemanning'. Hiervoor zijn per schip twee gediplomeerde Nederlandse Scheepstechnici nodig.

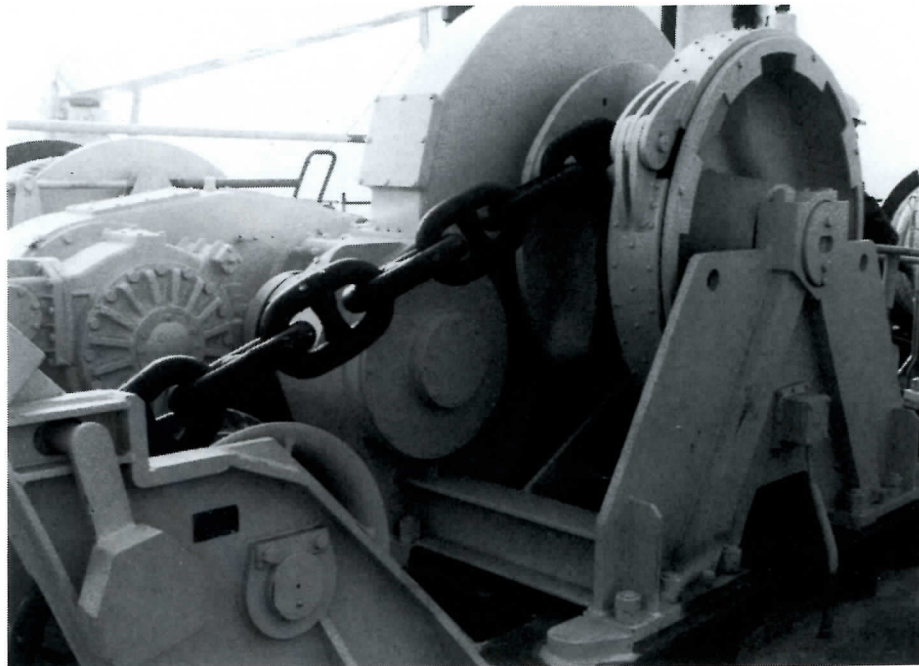
De eisen voor dit diploma zijn:

- het hebben van een geïntegreerd scheepsgezellen verklaring
- als zodanig 2 jaar werkelijke vaartijd hebben
- het hebben van een sloepgast diploma
- het met goed gevolg afleggen van een toets

Punt a) en b) – Hier zijn geen problemen. Alle bij ons in dienst zijnde ST'ers, ASV'ers en SAW'ers zijn in bezit van een verklaring en hebben nagenoeg allemaal meer dan genoeg reële vaartijd.

Punt c) sloepgastdiploma – STBV heeft in het verleden nimmer aandacht geschonken aan dit diploma, hetgeen tot gevolg heeft dat op een enkeling na dit diploma alsnog gehaald dient te worden. Degenen die na 1981 of op de 'Pollux' of op de 'Nederlander' hun opleiding tot geïntegreerd gezelschap hebben gevolgd, kunnen onder overlegging van hun diploma en een vaartijd verklaring alsnog dit diploma verkrijgen. Degenen die dus reeds aanzienlijk meer ervaring hebben en waarvan verondersteld mag worden dat zij voldoende scheepswijs zijn, kunnen dit diploma middels een stoomcursus en aansluitend examen halen. Wij hebben zowel de 'Nederlander' als de 'Pollux' bereid gevonden deze cursussen voor ons te organiseren. Een eerste cursus, waaraan 8 van onze gezellen hebben deelgenomen, heeft inmiddels op de 'Nederlander' plaatsgevonden met 100% resultaat. Een tweede cursus is gepland op 20 en 21 juni met op 22 juni aansluitend het examen op de 'Pollux'.

Punt d) toets – Van 28 maart tot en met 2 april 1988 heeft een eerste toets, georganiseerd door Nedlloyd Rederijdiensten, plaatsgevonden. Deze toets bestaat uit twee delen, t.w. **handvaardigheid** en praktische kennis met betrekking tot het **ankeren en ankerwacht** lopen.



Handvaardigheid werd afgenomen op de Zeevaartschool te Rotterdam (onder auspiciën van Stichting Belangen Maritiem Onderwijs Rotterdam). Het praktische gedeelte vond plaats op de Nedlloyd Delft. Door Nedlloyd werden wij in staat gesteld 4 man aan deze toets te laten deelnemen.

Drie van onze mannen wisten de toets te doorstaan, terwijl de vierde man, ten gevolge van zenuwen, afgewezen werd. Hij heeft inmiddels een herkansing gekregen en is daarvoor geslaagd.

De toets in handvaardigheid nam twee dagen in beslag. Teneinde de mensen enigszins van alle apparatuur op de hoogte te stellen, werden deze twee dagen voorafgegaan door een introductiedag.

Zaterdagmiddag 2 april vond het examen **Ankeren en Ankerwachtlopen** plaats. De zaterdagochtend werd besteed aan het vertrouwd maken van de mensen met het schip. Verwacht mag worden dat onze huidige scheepstechnici en een enkele



ASV'er deze toets zonder bijscholing kunnen afleggen. Helaas zijn wij in deze afhankelijk van andere rederijen aangezien wij zelf slechts sporadisch over een schip zullen kunnen beschikken.

Een volgende toets vond plaats gedurende de tweede week van juni; 4 STBV mannen hebben de volledige toets afgelegd, terwijl twee man alleen deel namen aan het anker gebeuren (schip).

In plaats van de tweedaagse toets kan ook worden deelgenomen aan een bijscholingscursus (duur 4 - 5 weken) te organiseren op een school of op een door de DGSM goedgekeurd instituut. Indien men met goed gevolg (ter beoordeling van de instructeurs) deze cursus doorloopt, behoeft men het eerste gedeelte van de toets (handvaardigheid) niet af te leggen. Wel blijft dan het stuk ankeren e.d. over.

Gedurende mei heeft een dergelijke cursus plaatsgevonden bij Wescon, waaraan negen gezellen van ons hebben deelgenomen.

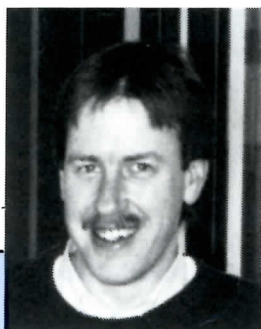
Op 26 mei is deze cursus in het bijzijn van twee afgevaardigden van het DGSM afgesloten. De negen deelnemers kregen een 'deel certificaat' (mede ondertekend door DGSM). Dit certificaat houdt dus in dat zij alleen nog het praktische gedeelte aan boord van een schip dienen af te leggen.

CAO-onderhandelingen

We zitten midden in onze besprekingen met de Vakbonden. Er wordt van beide zijden verstandig gepraat, maar we kunnen nog geen mededelingen verstrekken over het verloop. Hopelijk laat het eindbod, waarmee de bonden naar hun leden terug kunnen gaan, niet te lang op zich wachten.

*Met vriendelijke groeten en goede vaart
gewenst,*

*Peter H. A. M. Otten
Personnel Manager*



AAN DE **OR** DE

In de tweede aflevering van deze rubriek zou ik graag vier onderwerpen onder uw aandacht willen brengen:

- **Onderzoek KUB**
- **Cursus Scheepstechnicus**
- **Overplaatsingen Nederlandse bemanningsleden**
- **CAO-onderhandelingen**

Onderzoek KUB

Zoals u in de voorgaande editie van dit blad hebt kunnen lezen, zal de vakgroep Arbeids- en Organisationspsychologie van de Katholieke Universiteit Brabant een onderzoek verrichten onder onze vlootofficieren. Dit onderzoek draait in feite om een aantal vragen, zoals bijvoorbeeld:

- Hoe kijkt de officier aan tegen de veranderende bedrijfsvoering aan boord en zijn rol daarin?
- Hoe zien de officieren hun zeemansbestaan en hun toekomst?
- Hoe is het bedrijfsklimaat bij Shell Tankers (bijvoorbeeld de verhouding schip/wal) en zijn er eventueel verbeteringen aan te brengen?

Naar mijn mening wezenlijke vragen. Zaak is nu om dit onderzoek dusdanig op poten te zetten, dat het onze mensen aanspreekt en aanzet tot beantwoording van de te formuleren vragenlijsten. Het doel van dit onderzoek is tweeledig:

- Het op systematische wijze peilen van de meningen en houdingen van onze officieren.
- Het verkregen beeld gebruiken bij het vaststellen c.q. bijstellen van het STBV-beleid voor de toekomst.

Ter begeleiding is een stuurgroep in het leven geroepen, waarin een aantal STBV-vertegenwoordigers zitting hebben. Ondergetekende is hiervoor benaderd als OR-afgevaardigde; ik heb mijn medewerking onder voorbehoud toegezegd. Onder voorbehoud, omdat de

OR hieraan formeel zijn goedkeuring dient te geven (in de OR-vergadering van 22/23 juni). Ik hou u op de hoogte van de OR-inbreng binnen dit onderzoek.

Cursus Scheepstechnicus

De scheepstechnicus zal naar verwachting een steeds belangrijker plaats gaan innemen binnen de bedrijfsvoering aan boord (zie bijvoorbeeld 'aan de ORde' van juni jongstleden). Alle toekomstige scheepstechnici dienen dan ook gediplomeerd te zijn; hiervoor zal een opleiding aan de Zeevaartscholen worden gestart. Bovendien is een regeling ontworpen om de reeds bevaren gezellen in staat te stellen dit diploma te verwerven. Shell Tankers organiseert hiertoe samen met de firma Wescon een cursus; de eerste hiervan vond plaats in april/mei, gedurende vijf weken.

Schrijver dezes is tijdens deze cursus tweemaal ter plekke geweest om met de negen deelnemers te praten over de vorderingen en dergelijke. Men kwam met een aantal suggesties teneinde de cursusinhoud nog praktijkgericht te maken. Ook heeft een van onze werktuigkundige OR-leden een aantal aanbevelingen gedaan. Deze praktische suggesties en aanbevelingen zullen van invloed zijn op vorm en inhoud van een volgende cursus. Overwogen wordt om bijvoorbeeld een tweede werktuigkundige als praktijkbegeleider in te schakelen tijdens een deel van de cursus.

Overplaatsingen Nederlandse bemanningsleden

Het 'waarom' hiervan is genoegzaam onder uw aandacht gebracht, ik zou me willen beperken tot het 'hoe'. De Maatschappij heeft een zogenaamd 'outplacement-bureau' in de arm genomen. Een dergelijk bureau begeleidt en adviseert de betrokkenen op hun weg naar een andere baan.

De OR-Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken (CVP) heeft op 21 april een gesprek gehad met twee vertegenwoordigers van de ingeschakelde firma, waarbij de te volgen werkwijze centraal stond. In de gekozen aanpak kan men globaal gesproken de volgende stappen onderscheiden:

- intensieve kennismaking

- overzicht van mogelijkheden op de arbeidsmarkt
- inventarisatie persoonlijke interesses en mogelijkheden
- het maken van haalbare keuzes
- eventueel benodigde scholing, bijvoorbeeld via een cursus
- training in het leggen van contacten met mogelijke werkgevers en de eigen presentatie hierbij.

Ondergetekende heeft op 24 mei een deel van de bovenbedoelde training van negen betrokkenen mogen bijwonen, om zodoende een indruk te krijgen. Het is te vroeg om over resultaten te kunnen spreken; afgesproken is dat de CVP daarover in het najaar met het bureau van gedachten zal wisselen.

CAO-onderhandelingen

Regelmatig wordt gevraagd welke rol een Ondernemingsraad speelt in deze onderhandelingen. Het antwoord is simpel: geen enkele. De Wet op de Ondernemingsraden laat hierover geen misverstand bestaan:

Indien een bepaald onderwerp per Collectieve Arbeidsovereenkomst inhoudelijk geregeld is of wordt, dan is de ondernemer niet verplicht de OR om instemming of advies te vragen.

De wetgever gaat er hierbij van uit, dat de werknemers via de vakbonden voldoende inspraakmogelijkheden gehad hebben. Wel is het zo, dat onze OR door de Directie op de hoogte wordt gehouden van het verloop van de CAO-onderhandelingen.

Tot zover deze bijdrage; de derde aflevering van 'aan de ORde' zult u in de oktober-editie kunnen aantreffen.

Met vriendelijke groet,

*Bert Zwiars
OR-voorzitter*

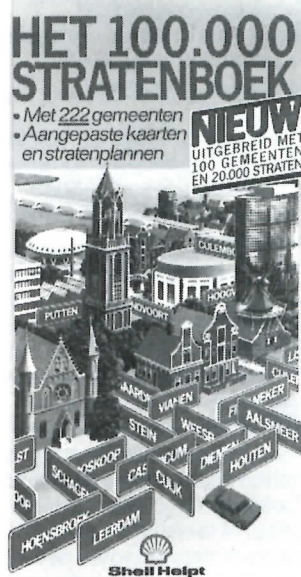
Nieuw 100.000 stratenboek

het absolute einde!

Omdat Nederland blijft groeien en er voortdurend straten, pleinen en woonerven bijkomen, is het bekende Stratenboek van Shell uitgebreid met 20.000 straten. Het nieuwe boek wijst nu zelfs de weg naar het Jufferslaantje in Vianen en naar de Bereklaauw in Cuyk. 222 Gemeenten van minimaal 12.000 inwoners en in totaal 100.000 straten zijn opgenomen in het alfabetisch register en op duidelijke plattegronden.

Toch is het boek er niet veel dikker op geworden, zeker niet meer dan een halve centimeter. Voor f 17,50 is het te koop op vrijwel alle stations, waar het sinds 1 juni verkrijgbaar is. Ook de personeelswinkels op de verschillende locaties van Shell zullen het boek in hun assortiment opnemen.

De eerste oplage bedraagt 100.000 exemplaren. De nieuwe of 'veranderde' straten (straten die omgelegd zijn, die een andere naam hebben gekregen e.d.) zijn volkomen handmatig in kaart gebracht door ruim 130 medewerkers van Suurland's Vademeccum, het in



cartograferen gespecialiseerde bedrijf dat in 1982 de aanzet gaf voor het eerste 80.000 Stratenboek.

Een uitgebreide reclamecampagne begeleidt nu de introductie. In de landelijke dagbladen, in ster-spots, op de stations en in huis-aan-huisbladen worden advertenties geplaatst die de aandacht vestigen op het nieuwe 100.000 Stratenboek, Shell helpt immers. Op de vraag of we over twee jaar een 120.000 Stratenboek krijgen, antwoorden ingewijden: 'Nee, dit is het absolute einde!'

CNOOKS

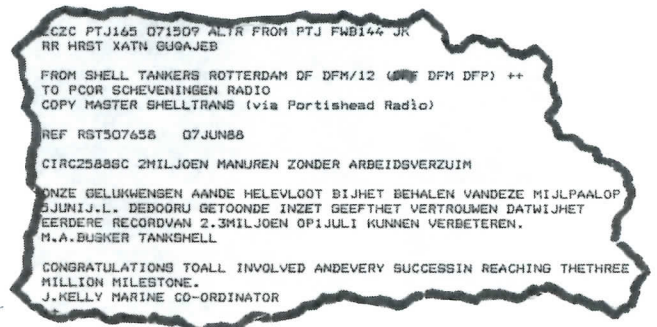
In de april editie van Schip & Ka hebben wij melding gemaakt van het feit dat tijdens de algemene ledenvergadering van de CNOOKS (23 april jl.) beslist zou gaan worden of zij het lidmaatschap zouden openstellen voor alle met pensioen zijnde medewerk(st)ers van STBV.

Uit de reacties van de vergadering is gebleken dat de leden de voorkeur gaven voor het handhaven van een grotere beslotenheid dan die welke uit het aannemen van het voorstel zou volgen.

2.000.000 manuren OMA-vrij

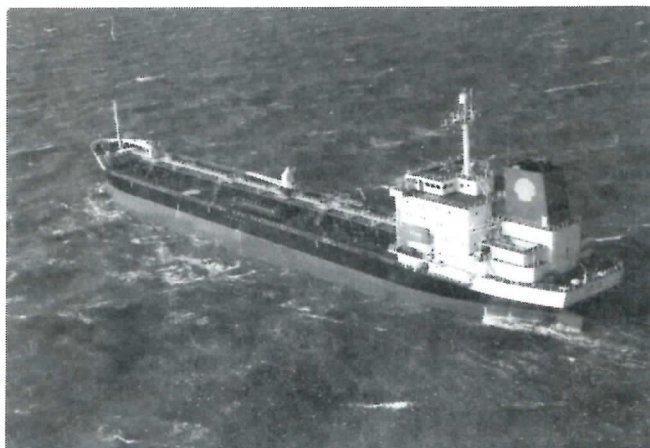
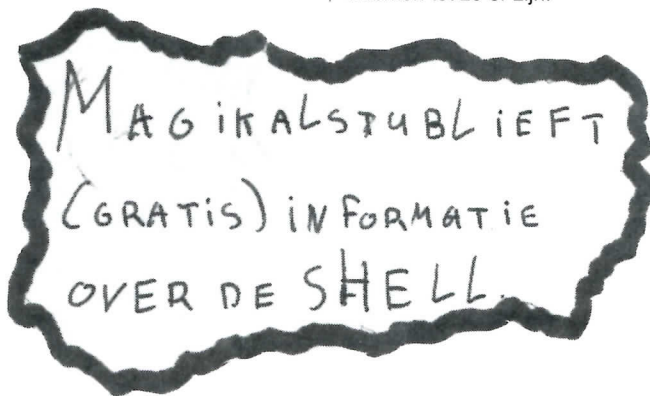
Op 5 juni jl. bereikte STBV de mijlpaal van 2 miljoen manuren zonder arbeidsverzuim varen. De heren Busker en Kelly feliciteerden middels een PCOR de gehele vloot met dit record. De heer Busker gaf blijk van zijn vertrouwen dat wij het eerdere record van 2.3 miljoen op 1 juli 1988 kunnen verbeteren. De heer Kelly (Marine Coördinator SIM) wenste ons succes bij ons streven om nu de 3 miljoen te halen.

SCHIP SCHOOON



Uit de Postbak

Shell tankers B.V. wij wouwen vragen of wij foto's, posters, kaarten, kunnen krijgen, en als dat kan willen julie ze zoo snel mogelijk naar ons sturen als ze op zij willen we wel wachten tot ze er zijn.



Smeerolie-nieuws

De bekende smeerolie voor scheepsdieselmotoren, Alexia 50, heeft een totaal nieuwe samenstelling. De olie die scheepseigenaren dertig jaar geleden in staat stelde residuale brandstof te gebruiken in plaats van duurdere destillaten, is al jaren één van de belangrijkste scheepsoliën. Dit dank zij verregaande research en het toepassen van ontwikkelingen vooral op het gebied van cilindersmering en toevoegingen. Maar ook motoren en brandstoffen blijven in ontwikkeling, een uitdaging aan het adres van de smeerolie fabrikanten, want in de nieuwe motoren wordt de smeerolie nog zwaarder belast. Hij moet beschermen tegen slijtage en vervuiling om op langere termijn kosten te besparen. De nieuwe Alexia 50 doet dat. Dankzij het uitgebreide netwerk is deze olie wereldwijd verkrijgbaar in ruim 600 havens en meer dan 80 landen.

Eén van de zes testschepen, de 'Caurica'.

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 31 mei 1988

Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: W. Bosma, SGO: H. E. Becht, Hwtk.: B. Oudkerk, 2e Wtk.: J. L. de Bondt, SAW: J. Hofman, ASV: G. van Kuilenburg, Hovo: H. W. J. van Haarst

m.s. 'Caurica'

2e Stm.: L. F. F. T. van Oudvorst, SGO: J. van Buren, SAW: P. P. van der Pol, ASV: D. A. C. Wink, Beko: B. J. van Gelderen, Bed.: A. scheffer

m.s. 'Felania'

VO: H. van Popta, 2e Stm.: J. S. de Vos, Hwtk.: J. Kruysse, J. Klemann, 3e Wtk. A. van Beek jr., CPO: Nursiwan, PO: Suhandan Warjo, G1S: Bin Matroyal, M Ali Tanete, Sanusi, Abdul Rachman, G2S: Syafei, Rachman, Sikimilir, HECA: Lubis, ASTD: Edy Yusuf Setiady, 2NDC: Djunaedi Arsim, Tjokro, JSCJ: Dedi Bukhori

m.s. 'Felipes'

Gezagv.: L. A. Veer

m.s. 'Ficus'

1e Stm.: H. Sieders, Eng 3: Yadi

m.s. 'Flammulina'

Off2: Mustamu

m.s. 'Fossarina'

Hwtk.: M. F. Koens, 2e Wtk.: I. J. Albrechts, Off2: Djajadiputro, Off3: Danuwidjaya, R dof.: Rizal

m.s. 'Fossarus'

Eng3: Baroto, PO: M Simandjuntak

m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: A. J. Both, SGO: K. H. M. Smulders, 2e Wtk.: M. J. Parent

m.s. 'Fusus'

1e Stm.: S. S. Abma, Hwtk.: J. Wielart, Off3: Tidjan

m.s. 'Niso'

Wnd. Gezagv.: D. C. Tazelaar, 1e Stm.: W. J. Netelenbos

m.s. 'Sarda'

Gezagv.: A. J. Bloem, 3e Stm.: L. M. P. Out, 3e Wtk.: G. J. Harlaar, 4e Wtk.: R. J. Fortanier, R dof: Hasan, CPO: Mat Tohir, PO: M Kadar, G1S: Matrabi Bin Rofi, Cece Suganda, Hins Manurung, G2S: Sadar Utoyo, Atim B. Pereman, Sukri, Leonard Runtulalo, HECA: Zainal Abidin, CHCK: Suharto Bin Jasin, ASTD: Sudarmono, 2NDC: Lopies Salvador, JSCJ: Ripin

m.s. 'Sericata'

Hwtk.: N. C. van der Vecht, SGO: G. J. A. M. Voets

m.s. 'Shelltrans'

2e Wtk.: H. Waitz

m.s. 'Sidelia'

2e Wtk.: R. H. de Haan

m.s. 'Solaris'

SGO: K. Hulsbergen, Roff.: M. H. B. Roobol, Hovo: C. P.

Hoogesteger

m.s. 'Spectrum'

Hwtk.: F. C. Koens, SGO: H. G. Besselink, ASV: J. H. Spaans

m.s. 'Sponsalis'

1e Stm.: D. J. Mittelmeyer, SGO: B. Kerver, G. H. G. M. Scheres, Hwtk.: C. W. H. van Holthuysen, ASV: H. Geelen, Techn.: G. Ekkelenkamp, Hovo.: W. C. Kapper, Beko: G. M. Kaandorp, Bed.: F. G. Olde Wolbers

m.s. 'Stellaris'

3e Wtk.: P. van Noort, 4e Wtk.: R. F. van Loon

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: G. A. M. Dorren, Hwtk.: F. Bakker, SAW: B. Corputty

Aflossingen/Signed Off

Gezagv.: G. Buma, G. C. H. Dijkstra, A. T. van Es, L. A. Groendijk, R. A. Kattenburg

Schüler

1e Stm.: R. Agema, F. Kuyt, H. J. Lenstra, L. A. H. Vader

3e Stm.: H. J. Otte

4e Stm.: D. Gadjradij

SGO: H. A. Kamsteeg, W. P. Kolyn, A. D. N. Smith, W. Verschuure, A. M. H. Vossen, B. de Vries

Stag.: H. R. Bouman, J. C. Geuze, W. A. de Groot, D. J. Gysbers, H. J. Nieboer, H. E. G. M. Notten, M. J. Oosterkamp, M. A. M. van de Pol, C. J. M. Veldkamp, A. Wieldraayer, S. M. Ypma

Hwtk.: K. L. J. Aertssen, P. F. Buil, L. Buitenkant, G. J. van Eyk, G. de Goede, J. B. van Haaster, J. Hensbroek, L. W. Jorissen, H. L. de Koning

2e Wtk.: J. D. Compriet, J. J. F. Govers, A. J. A. de Groot, A. Houwaard jr., J. C. van Koten, M. Schmidt

3e Wtk.: B. E. Broekhuysen, K. Eishout

4e Wtk.: W. G. de Leeuw van Weenen

SGO: B. A. Glas, W. H. Kuyper

Roff.: C. P. Verschoor

SAW: R. Mammen, C. M. Rijnsburger

ASV: G. Ammeraal, R. G. van den Brink, C. H. van Genderen, P. M. Hendriks, S. G. Hoedjes, L. R. Stevens, M. A. J. Veen, J. H. Winands, Q. A. P. de Wit

Hovo: G. Barnhard, W. Haanepen, W. G. Meuleman

Beko: A. Barendse, A. R. Tanasale, C. van Zal

Bed.: H. H. P. Koppen, G. P. Onder de Linden, J. Wilhelm

Off2: Sadeli

Off3: Soeyono, Tangkelangi

Eng3: Syahrial, Nurtjahyo

R dof.: Santosa

G1S: Dukak, Nawari Usman, Monafi, Muyoto, Daie, Arifuddin, Achmad Dasuki, Ade Taryat, Hosen, Abifakih

G2S: Ardiansjah, Dasril Kusuma

CPO: Bingen, Hengky S Pasumiin

PO: Ahmad Serang, Djuhaeni Bin Asmuni, Buntaran, Anwar

HECA: Wattimena, Irsal, Tjasmito,

Suwirat

CHCK: Tanggan Bin Idris, Maman

ASTD: Suhara, Abu Umar

JSCJ: Agung Sudrajat, Sukiman

2NDC: Aksan Busri, Suparman

Vlootjubilaren



J. Baard
Gezagvoerder
30 jaar op 08.08.88



G. A. M. Dorren
Gezagvoerder
25 jaar op 17.08.88



W. Hoogendijk
Gezagvoerder
30 jaar op 18.08.88



J. M. Huygens
Gezagvoerder
30 jaar op 08.08.88



P. F. Buil
Hoofdwerktuigkundige
30 jaar op 28.08.88



H. Japin
Hoofdwerktuigkundige
25 jaar op 28.08.88



F. A. J. Boot
2e Werktuigkundige
25 jaar op 19.08.88



J. C. Ganzinga
2e Werktuigkundige
25 jaar op 21.08.88



J. Hensbroek
2e Werktuigkundige
30 jaar op 15.08.88



A. Houwaard
2e Werktuigkundige
25 jaar op 10.08.88



J. H. E. Nijhuis
2e Werktuigkundige
25 jaar op 08.08.88



M. J. Parent
2e Werktuigkundige
25 jaar op 25.08.88



F. J. van de Vorm
2e Werktuigkundige
25 jaar op 19.08.88

Geboren

06.05.88 – Adriaan Pieter, zoon van J. A. Louws, 4e werktuigkundige en Mw. J. J. A. Louws-Blaasse
06.05.88 – Inez, dochter van H. Ammerlaan, 3e Stuurman en mw. G. M. A. Ammerlaan-Stokman

Gehuwd

20.05.88 – 3e Stm. M. J. A. Kryvenaar met Mw. S. H. Donkhorst

Her-indienst

ASV: H. van der Laaken (ex SNR)

Behaalde diploma's

'S3' – J. H. S. van der Pas

Uit dienst getreden

NS4: W. N. Groeneveld
TS5: G. J. van Amersfoort
ASV: R. H. G. Smeysters

In memoriam

Op 19 mei jl. is op 79 jarige leeftijd overleden de heer **G. Kruijswijk**, oud-gezagvoerder. De heer Kruijswijk verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 7 september 1960 na 22 dienstjaren. Op 25 mei jl. is op 85 jarige leeftijd overleden de heer **A. C. Robben**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Robben verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 augustus 1955 na 27 dienstjaren. Op 28 mei jl. is op 56 jarige leeftijd overleden de heer **F. W. J. Buys**, oud-scheepsgezel. De heer Buys verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 30 november 1981 na 20 dienstjaren.

Afscheid

Vijf gezagvoerders en drie hoofdwerktuigkundigen namen op 8 juni jl. afscheid van hun collega's in café-restaurant 'Engels'. Om half vijf in de namiddag maakten zij, met hun echtgenote, hun opwachting in de Rotonde-zaal, waar directie en collega's met wie zij in de loop van vele jaren nauwe betrekkingen hadden onderhouden, hen de hand kwamen drukken. Onze directeur bracht in zijn toespraak erkentelijkheid tot uitdrukking voor hetgeen de thans afscheid



V.l.n.r.: A. P. de Groot, H. van Slegtenhorst, F. G. Krijgsman, R. A. Kattenburg Schüler, H. W. Vermaas, J. Bosman, C. J. den Hollander, J. van der Zouwen.



nemenden in de loop van zoveel jaren hadden gepresteerd, alsmede voor hun loyaliteit, ook in minder rooskleurige tijden. 'Dat goede prestaties aan boord nauw in verband staan met een goed thuisfront, is een bekend gegeven. Ik strek mijn erkentelijkheid dan ook gaarne uit naar de dames, die het door de jaren vaak ongetwijfeld niet makkelijk hebben gehad.'

Directeur M. A. Busker in gesprek met oud-directeur STBV M. L. C. van Heeswijk.

In jaarverslag KNRV:

Reders doen dringend beroep op overheid en vakbeweging

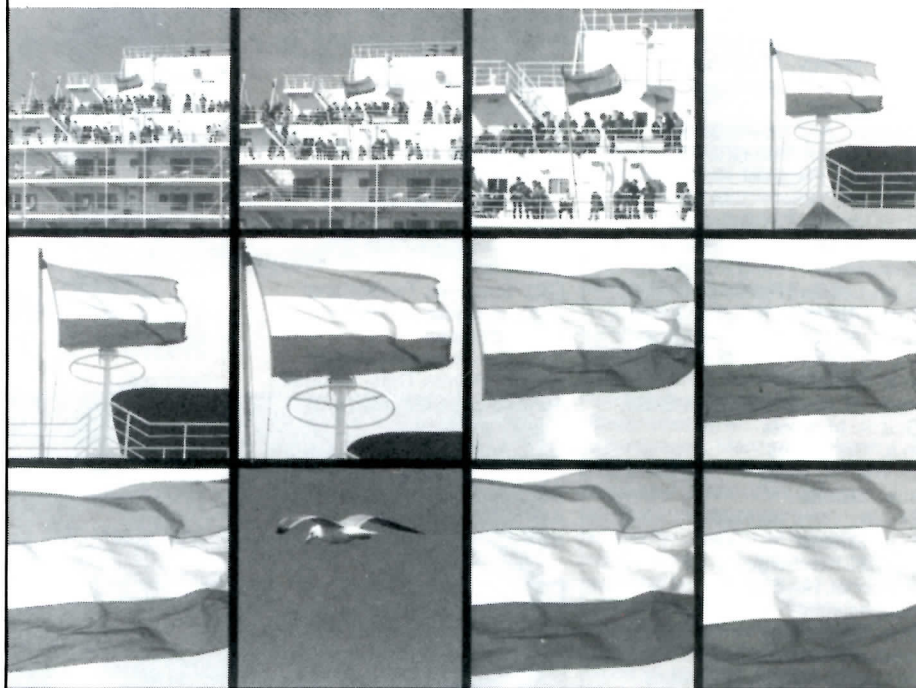
Blijvende maritieme schade dreigt. De Nederlandse reders doen een dringend beroep op vakbeweging, overheid en politiek om er aan mee te werken dat de toegezegde maatregelen, om de zeescheepvaart in een betere concurrentie-positie te brengen, op korte termijn worden uitgevoerd. Anders ziet het er somber uit en zullen nog meer Nederlandse schepen worden verkocht of onder een goedkopere en dus buitenlandse vlag gaan varen. Op de langere termijn is dat desastreus voor de nationale maritieme infrastructuur. Hoogwaardige werkgelegenheid, opleidingen, kennis en kunde zullen dan snel afbrokkelen. 'Intenties zonder concrete maatregelen leiden tot niets'.

De op korte termijn noodzakelijke maatregelen zijn:

- verruiming van de mogelijkheden om met goedkope buitenlandse scheepsgezellen te varen
- vermindering van de collectieve lastendruk voor zeevarenden
- verdere rationalisering van de bedrijfsvoering
- handhaving van de investeringspremieregeling zeescheepvaart.

JAARVERSLAG 1987

RENDEMENT ONDER NEDERLANDSE VLAG



Volgens de reders gaat het om een pakket maatregelen en is er geen ruimte voor compromissen. 'Wanneer de voorgestelde maatregelen niet op korte termijn worden geëffectueerd, zullen de reders om te overleven noodgedwongen besluiten

moeten nemen die aan de overige Nederlandse maritieme belangen blijvende schade zullen berokkenen'. Dit schrijft de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging in haar zojuist verschenen jaarverslag over 1987.