

SCHIP & KA

30e jaargang
nummer 4
december 1990



 nieuw schip voor stbv  kerstpuzzel 
cross fleet reviews  uitslag or-verkiezingen
 kapitein voor de klas 
knmi-uitreikingen  'sunetta'



SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Dertigste jaargang nr. 4
december 1990

Redactiecommissie
010-4071805
Gerrit Dijkstra
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en 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
Blaloweg 20
Zwolle



kerstpost

De feestdagen staan weer voor de deur. Wij kunnen ons voorstellen dat juist met deze dagen een extra brief of kaart meer dan welkom is. Als U, thuis, er voor zorgt dat Uw brieven en kaarten vroegtijdig bij Shell Tankers zijn, doen wij ons uiterste best ze per eerste gelegenheid aan boord te krijgen. Wel moet U er voor zorgen dat de geldende regels in acht worden genomen. Let op dat Uw brieven (met eventueel ingesloten foto of kranteknippsel) niet zwaarder zijn dan 20 gram. Uw wenskaarten zullen ook moeten voldoen aan de standaard voorwaarden, dus geen uitzonderlijke maten, muziekkarten, kaarten met feestverlichting e.d. Als de brieven en kaarten zijn voorzien van het juiste adres - gefrankeerd volgens het binnenlands tarief - worden ze per eerste gelegenheid doorgestuurd.

shell-hofplein

Kort geleden is de bezoekersprocedure voor het Shell-kantoor aan het Hofplein gewijzigd. In verband hiermee verzoeken wij iedereen die een bezoek brengt aan dit kantoor er voor zorg te dragen in het bezit te zijn van het Shell Tankers-legitimatiebewijs.

oproep

Oproep aan alle oud-leerlingen van de machinistenschool te Zutphen, nu de MSVS 'de Schakel'. De opleiding voor scheepswerktuigkundige zal na 51 jaar worden beëindigd. De oudercommissie heeft daarom besloten om op zaterdag 13 april 1991 een grote reünie te organiseren te Zutphen. Bel voor een programma met alle informatie (graag vóór 5 januari 1991):

☎ 08330-15785 (heer Wemmenhove)
☎ 05750-19745 (heer Nijland)

premie verlaagd

persoonlijke ongevallen verzekering

Tegen het einde van ieder jaar maken wij U attent op de persoonlijke ongevallenverzekering voor werknemers van een Nederlandse Shell-maatschappij. Deze verzekering geldt voor overlijden of blijvende invaliditeit als gevolg van een ongeval in en buiten het beroep, over de gehele wereld, inclusief (winter)sportbeoefening, behoudens enkele gebruikelijke uitzonderingen (zoals militaire dienst en snelheidswedstrijden).

De verzekering kan elke dag ingaan, het verzekeringsjaar valt echter samen met een kalenderjaar. Als U getrouwd bent, kunt U Uw man of vrouw meeverzekeren, mits deze bij de aanmelding nog geen 65 jaar is.

verzekerd bedrag en premie

Het verzekerde bedrag voor de werknemer is tweemaal het basisjaarsalaris; voor Uw

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2802	17.10.90	Vlootbestand (SATCOM)
2803	18.10.90	Aanstellingen (SATCOM)
2804	22.10.90	Safetygram 28 (SATCOM)
2805	24.10.90	Vervallen Londen Tanker-Desk (SATCOM)
2806	25.10.90	Verkoop 'Fossarus' aan Eastern Asiatic Comp. (SATCOM)
2807	25.10.90	Aanpassing DFM-organisatie (SATCOM)
2808	25.10.90	Safetygram 29 (SATCOM)
2809	30.10.90	Introductie IVMS (SATCOM)
2810	31.10.90	Koersen/bunkerprijzen nov. 90 (SATCOM)
2811	06.11.90	Correctieserie SRI no.17
2812	09.11.90	1 miljoen uren OMA-vrij (SATCOM)
2813	12.11.90	ROC-brochure
2814	13.11.90	Derde kwartaal resultaten (SATCOM)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Entalina
Erinna

Erodona
Etrema
Naticina
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

meeverzekerde man of vrouw geldt een standaard-bedrag van f 60.000,- of f 120.000,-. Voor gepensioneerden is dat tweemaal het laatstgenoten basisjaarsalaris. De premie voor 1991 is verlaagd van 0,396% naar 0,37%. Bij een basissalaris van f 50.000,- is het verzekerde bedrag f 100.000,- en bedraagt de premie f 37,- per jaar. Vanaf het jaar nadat de verzekerde 65 jaar is geworden wordt de premie verhoogd tot 0,444% (was (0,475%)).

De premie wordt bij vooruitbetaling ingehouden van het decembersalaris. Indien U zich in de loop van het jaar aanmeldt, wordt de premie proportioneel berekend vanaf de eerste van de maand van aanmelding.

controle

Op Uw salarisspecificatie kunt U controleren of U bent verzekerd en zo ja op welke wijze. Als U bent verzekerd staat aan de linkerkant in het vakje 'code P.O.V.' een letter afgedrukt:

- A alleen de werknemer is verzekerd;
- B werknemer + man/vrouw voor f 60.000,-;
- H werknemer + man/vrouw f 120.000,-.

U bent zelf verantwoordelijk voor de inhouding van de verschuldigde premie. U kunt op uw salarisspecificatie van december nagaan of de premie is ingehouden. Indien een en ander niet korrekt is, moet U zo spoedig mogelijk contact opnemen met Uw afdeling Personeel.

uitkering

Bij overlijden of blijvende algehele invaliditeit als gevolg van een ongeval wordt het gehele verzekerde bedrag uitgekeerd. Bij gedeeltelijke invaliditeit

wordt een gedeelte betaald, dat afhankelijk is van de ernst van het letsel. Kosten van geneeskundige behandeling, transport en dergelijke vallen niet onder de verzekering. Een eventuele uitkering uit hoofde van een andere verzekering en/of regeling blijft buiten beschouwing.

belasting

De premiebedragen zijn niet aftrekbaar voor de belasting. Over de uitkering is geen heffing of premie sociale verzekeringen verschuldigd. Bij overlijden kan men wel suksessierechten verschuldigd zijn. Degenen die op huwelijkse voorwaarden zijn getrouwd, kunnen elkaars leven verzekeren, zodat een eventuele uitkering bij overlijden vrij zal zijn van suksessierechten. Nadere inlichtingen hierover zijn verkrijgbaar bij de afdeling Personeel.

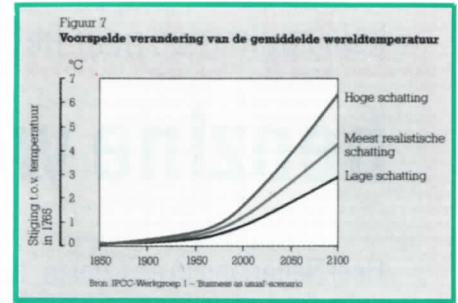
inlichtingen en aanmelding

Voor het verkrijgen van eventuele inlichtingen en voor een formulier voor aanmelding, wijziging of opzegging van deze verzekering kunt U terecht bij de afdeling Personeel.

Het komt nog steeds voor dat een ongeval niet direkt wordt gemeld. Melding moet ook gebeuren als het niet zeker is of na het ongeval blijvend letsel zal bestaan. Als er teveel tijd verstrijkt tussen het tijdstip van het ongeval en de aangifte daarvan, kan het gebeuren dat de assuradeuren geen uitkering meer doen.

Daarom: een ongeval dient onmiddellijk te worden doorgegeven aan:

R. Mees & Zonen Assurantiën BV
Afdeling Medische Varia
Postbus 8900
3009 AX Rotterdam



nieuwe sbs-brochure

klimateverandering

In de onlangs gepubliceerde SBS-brochure 'Klimateverandering' staan de wetenschappelijke en politieke stand van zaken rond dit onderwerp uitvoerig beschreven. Ook de gevolgen voor de energie-industrie en voor Shell komen aan bod.

Voor de laatste eeuw zijn de wereldbevolking en de menselijke activiteiten enorm toegenomen. Verschillende van die activiteiten gaan gepaard met de uitstoot van gassen die de eigenschap hebben warmtestraling te absorberen. Kort gezegd komt het erop neer dat kortgolvlige zonnestraling de aarde verwarmt. De opgewarmde aarde straalt langgolvlige (infrarode) stralen uit, die deels in de atmosfeer worden tegengehouden door de zogenaamde broeikasgassen. Dit zorgt dan weer voor een warme 'luchtdeken' rond de aarde. Overigens komen de voornaamste broeikasgassen al van nature op aarde voor: waterdamp en kooldioxide. Zonder deze zou de gemiddelde temperatuur op aarde ongeveer min 20 graden zijn!

De mens heeft ervoor gezorgd dat de kooldioxideconcentratie in de atmosfeer zo'n 25 procent hoger is dan vóór de industriële revolutie, dat de hoeveelheid methaan ruim is verdubbeld en dat nieuwe, krachtige broeikasgassen hun omstreken plaats in de dampkring hebben gevonden. Met name enkele CFK's (chloorfluorkoolwaterstoffen) zijn echte warmtevasthouders. Welk deel van de algemene temperatuurstijging van de laatste jaren voor rekening van een versterkt broeikas effect komt, daar zijn de wetenschappers het nog niet over eens. De gevolgen van de hogere temperatuur zijn in de toekomst waarschijnlijk terug te vinden in een hoger zeespiegelniveau, in veranderingen in het klimaat en daarmee ook in onze manier van leven, met name in de bewoning van laaggelegen kustgebieden en in de landbouw. Daarom wordt er nu al gewerkt aan maatregelen die de uitstoot van 'man-made' broeikasgassen moeten beperken. Minder kooldioxide betekent het zuiniger omgaan met fossiele brandstoffen - vooral steenkool - en het inzetten van andere energiedragers. Daarnaast heeft een groot aantal landen toegezegd het gebruik van bepaalde CFK's te staken, uiterlijk in het jaar 2000.

De brochure kunt U schriftelijk aanvragen bij Shell Nederland BV, afdeling PAS/14, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam

uitreiking medailles en beloningen

Op 25 oktober jl. vond in het Congrescentrum 'Engels' te Rotterdam de uitreiking plaats van KNMI-onderscheidingen en beloningen aan kapiteins, stuurlieden en radio-officieren van de Koopvaardij, wegens hun bijzondere verdiensten op het gebied van de meteorologie.

Zes van onze vlootcollega's, zowel varend als recentelijk gepensioneerd, waren voor deze bijeenkomst uitgenodigd. De gezagvoerders A.J. Bloem, D.M. Mos en B. Ritman waren voorgedragen voor toekenning van een zilveren medaille als erkenning van hun langdurige en bijzondere verdiensten op het gebied van de maritieme meteorologie. De eerste stuurlieden R. Hendriks en R. Dijkstra en 2e stuurman P.A.D. Bouwman kregen een aneroïde-barometer wegens hun aandeel in het verdienstelijk bijhouden van aan het KNMI toegezonden meteorologische journalen.

Aangezien de heren Mos, Ritman, Hendriks en Bouwman zich op zee bevonden, werd de onderscheiding voor gezagvoerder Mos door zijn schoondochter en de barometer voor 1e stuurman Hendriks door zijn echtgenote in ontvangst genomen. De heren Ritman en Bouwman zullen deze op een later tijdstip



v.l.n.r.: mevr. Dijkstra, de schoondochter van kapitein Mos, 1e stuurman Dijkstra, mevr. Bloem, kapitein Bloem en mevr. Hendriks (foto: Piet van Veller/Nedlloyd).

ontvangen. De uitreikingen werden verricht door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer J.G.M. Alders. Shell Tankers werd bij deze gelegenheid vertegenwoordigd door Fleet Manager Joop Elias, die de ontvangers/sters namens de Maatschappij van harte feliciteerde.

ksla zoekt mee naar het 'ei van columbus'

benzine wordt steeds 'groener'

en 'groener'



Heel Nederland in een kleine, lichte, nieuwe, met katalysator uitgeruste auto die rijdt op loodvrije benzine. Dat zou een grote sprong voorwaarts zijn in de bestrijding van de milieuvervuiling. Het klinkt mooi, maar het is natuurlijk onuitvoerbaar. Wat wel kan is het verbeteren van de auto en het verbeteren van de brandstof. Maar dat zijn processen die veel onderzoek en dus veel tijd vergen. Ondanks berichten over nieuwe benzines, de één nog 'groener' dan de andere, is 'het ei van Columbus' nog niet gevonden.

Foto: Rofoto



Ook binnen het Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam (KSLA) breken wetenschappers zich het hoofd over de vraag hoe benzine verbeterd kan worden tot een milieu- en mensvriendelijk produkt. Hier wordt veel onderzoek gedaan naar processen die benzine-componenten afleveren.

pingelen

Toen het besef doordrong dat het giftige lood in benzine schadelijk is voor mens en milieu, moest er een vervangende stof gevonden worden. Lood diende om het octaangehalte in benzine op peil te houden. Het octaangehalte bepaalt de klopvastheid van de benzine. Met andere woorden: bij een te laag octaangehalte gaat de motor 'pingelen', wat op den duur schadelijk is. Voor de motor en dus ook voor de klant! Lood zit van nature ook in de grond en in bijvoorbeeld dakgoten. Via benzine komt lood echter in de lucht, waarna het neerslaat. Zo vormt het een gevaar voor milieu en mens. Voor de wetenschap was het een uitdaging om uit te vinden hoe het loodgehalte teruggedrongen kon worden zonder de klopvastheid van de benzine aan te tasten.

aromaten

Krijn de Jong, sectiechef Exploratory Oil & Gas Processes van de afdeling Hydrocarbon Processes (HCP), vertelt waarom aromaten de oplossing leken te zijn. 'Benzine bevatte altijd al aromaten. Dat zijn een soort koolwaterstoffen, die

compact van structuur zijn. Men ontdekte dat die structuur gunstig was om het octaangehalte op peil te houden. Door meer aromaten toe te voegen kon het lood achterwege blijven. Loodvrije benzine was bovendien een voorwaarde voor auto's met een katalysator. Toch bleken er bezwaren te kleven aan deze oplossing. Zo zijn er aanwijzingen dat de uitstoot van koolwaterstoffen (onverbrande resten) bij aromaatrijke benzine groter is en van de aromaten blijkt benzeen kankerverwekkend te kunnen zijn. De milieuverenigingen kwamen met de kritiek dat de ene vervuilende stof vervangen bleek door een andere. Hoe dan ook, op korte termijn was geen andere oplossing voorhanden.'

vluchtigheid

Benzine kan verbeterd ofwel 'groener' worden. Daar is Krijn de Jong van overtuigd. Op een rijtje gezet:

- de vluchtigheid van benzine kan lager
- tanken zou via een gesloten systeem moeten gebeuren, net zoals bij autogas
- zwavelgehalte moet omlaag
- minder benzeen en andere aromaten
- minder alkenen (ook een vorm van koolwaterstof)
- zuurstof toevoegen

Dat laatste, zuurstof toevoegen, bevordert een goede verbranding in de motor, waardoor er minder uitlaatgassen vrijkomen. Met name bij oude auto's is dit effect geconstateerd. Vooral in de Verenigde Staten wordt toevoeging van zuurstof aan benzine reeds toegepast. In bepaalde steden, zoals Los Angeles, kampt men namelijk met een enorm smogprobleem, dat veroorzaakt wordt door ozonvorming.

smog

De Jong: 'Vluchtige organische stoffen (VOS) kunnen ozonvorming geven: de belangrijkste component van smog. Deze ozonvorming doet zich voor op leefniveau, in tegenstelling tot de aantasting van de ozonlaag die veel hoger zit. Ozonvorming geeft irritatie van de ogen en tast het longweefsel aan. In de VS rijden veel meer auto's, die bovendien een stuk groter zijn en meer kilometers maken dan hier. Vandaar dat ozon-probleem. Als je nu die hoeveelheid VOS terugbrengt, krijg je minder ozon en dus minder smog. Gezien de omvang van het probleem in de VS is men daar verder op het gebied van 'groene' benzine dan in Europa. Het nieuwe type loodvrije benzine dat Shell Oil en elf andere oliemaatschappijen in de VS op de markt hebben gebracht, is minder vluchtig en bevat zuurstof.'

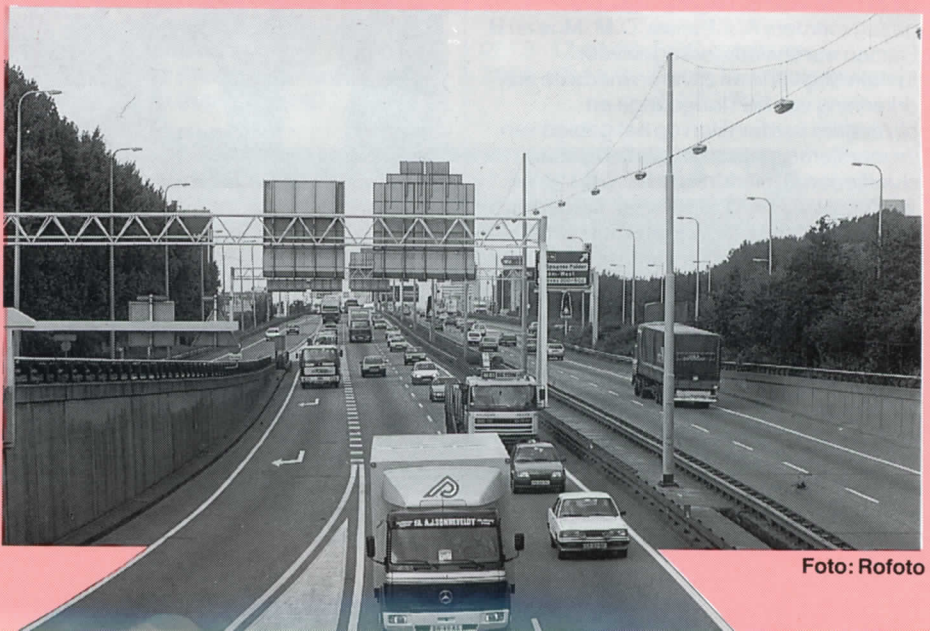
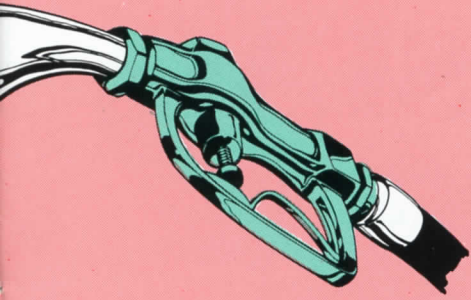


Foto: Rofoto

kapitein voor de klas



De nieuwe 'groene' benzine is volgens De Jong nog maar het begin. Het begin van een nieuwe soort, maar ook het begin van nieuwe problemen. Want om bijvoorbeeld 3 procent zuurstof te kunnen toevoegen, moeten grote hoeveelheden (zuurstofhoudende) ethers en alcoholen worden geproduceerd. Krijn: *'Het is bijna onbegonnen werk om benzine met zuurstof op wereldschaal snel in te voeren. De benzinemarkt is één van de grootste ter wereld. Per jaar gaat er zeventienhonderd miljoen ton benzine om in de VS en het Westen. Om daar zuurstof aan toe te kunnen voegen, heb je zo'n honderd miljoen ton ether nodig, terwijl daar nu per jaar maar zeven miljoen ton van wordt geproduceerd.'*

studiegroep

In de VS wordt een wet verwacht die eisen stelt aan de uitstoot van auto's en/of de samenstelling van benzine. De Jong noemt dat een goede manier om de problemen aan te pakken. *'De wetgever zegt wát bereikt moet worden en niet hóe. Autofabrikanten en oliemaatschappijen moeten dat zelf dan maar regelen. Ter vertaling naar technische normen hebben drie autofabrikanten en veertien oliemaatschappijen, inclusief Shell Oil, een studiegroep in het leven geroepen en ruim veertien miljoen dollar uitgetrokken voor een research-programma. Begin 1991 moeten er resultaten op tafel komen.'*

Op KSLA 'beperkt' men zich voorlopig tot nadenken en onderzoek doen. Het gebruikelijke werk, maar toch is voor KSLA sprake van een grote verschuiving. De Jong: *'We keken veelal naar de grondstoffen zoals olie, kolen en aardgas. In de jaren zeventig en tachtig lag dáár het accent op in de research. Nu zijn we in een nieuwe fase beland, want we houden ons bezig met de vraag hoe we onze producten kunnen verbeteren. De maatschappij krijgt steeds meer aandacht voor de gedetailleerde samenstelling van onze producten zoals benzine.'*

mens

Last but not least is ook de mens een factor in de milieuproblematiek. En aan zijn rol moet ook 'gesleuteld' worden, vindt De Jong. *'Het is een feit dat met name de uitstoot van benzeen veroorzaakt wordt door menselijk gedrag. De mens zou wat minder in die oude bakken moeten rondrijden. Hij zou wat beter op zijn auto moeten letten! De motor regelmatig bij laten stellen bijvoorbeeld. Rustiger moeten rijden en minder hard.'*

Het Koningin Wilhelmina College in Culemborg is een zeer grote scholengemeenschap (2200 leerlingen) voor MAVO, HAVO en VWO. Voor de 12 brugklassen op deze school wordt al een aantal jaren in september een themaweek georganiseerd, waarin ook diverse gastsprekers een belangrijke rol vervullen. Eén van die gastsprekers was dit jaar gezagvoerder A.H. van Haften, zelf een Culemborger en een oud leerling van het Koningin Wilhelmina College. Het hernieuwde contact tussen school en gezagvoerder kwam tot stand via de Stichting Algemene Maritieme Voorlichting en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.



In een aantal gastlessen heeft Ton van Haften alle 325 brugklassers het nodige verteld over zijn werk als gezagvoerder. Zelf kunnen de leerlingen het beste vertellen wat ze er zo al van vinden.

Niels schrijft:

de kapitein

'De kapitein van een Shell-supertanker kwam ons vertellen over zijn werk, onder andere over zijn functies, maar ook over hoelang een reis om Zuid-Afrika duurt; supertankers kunnen niet door het Suezkanaal. Hij draaide ook twee films, één over hoe een supertanker éénderde van zijn olie overpompt in een kleinere tanker om de Noordzee te kunnen bevaren. Éénderde van de lading is trouwens 1.000.000 liter. Als er bij het lossen van de tanker een halve centimeter olie in blijft staan dan kost de oliemaatschappij dat verschrikkelijk veel geld. Daarom moeten de tanks goed schoon gemaakt worden. Als de tanker helemaal leeg terug zou gaan zou het voorschip boven het water uitsteken en het achterschip heel diep liggen, daarom worden enkele tanks, die nooit met olie worden gevuld, met water gevuld. Zo komt het schip weer goed te liggen. Het schip is 360 meter lang en 56 meter breed en 50 meter hoog (net zo hoog als een hoge flat). Het schip is in vakken verdeeld, zodat de olie niet gaat klotsen.'

Brugklassers (11 en 12 jaar oud) onthouden heel verschillende dingen uit zo'n bijzondere les. Chantal schrijft

bijvoorbeeld heel verontwaardigd: *'Er mogen geen huisdieren aan boord!' en Xaviera weet - wat cryptisch - te vertellen: 'De gemiddelde vrouw op het schip is één vrouw, en dan nog wel een buitenlandse!'*

Teleurstellend is het dat er nog steeds meisjes zijn die schrijven: *'Ik zelf vond er niet zoveel aan, maar dat zal wel komen omdat ik een meisje ben en me niet voor dit soort dingen interesseer'.*

Om de les voor de leerlingen bevattelijk te maken, waren een aantal gegevens (lengte, breedte, tonnage e.d.) 'vertaald' naar de leefwereld van 12-jarigen. Zo schrijven veel leerlingen vol bewondering over de *'365.000.000 pakken melk'* die in een tanker gaan.

Het thema van de bijzondere week op het Koningin Wilhelmina College was dit jaar de milieuproblematiek. Dit thema kwam ook nadrukkelijk naar voren in de lessen van de kapitein. Annemiek vertelt: *'De kapitein had ook een flesje meegenomen waar wat olie in zat. Er zat ook water in het flesje, maar de olie bleef boven drijven. Zo gebeurt het dus ook op zee'.* Steve meldt opgelucht dat *'tegenwoordig het afval van de Shell tankers niet zo maar in zee wordt gooid'.*

De directie van het Koningin Wilhelmina College sluit zich graag aan bij wat brugklasser Bas schrijft: *'Kapitein van Haften vertelde heel goed en legde alles goed uit. Hij liet films zien die heel mooi waren en vertelde er goed bij. Van mij mag kapitein van Haften nog vaker komen'.*

OR-

VERSLAG



aanwezig waren:

groep A

Ed Barsingerhorn
Ton van Haften
Leo Jorissen
Dolf Mittelmeyer

groep B

Arie van der Windt
Huub Tummers

groep C

Hans ten Katen
Estella Juursema

Het Training- en Opleidingsbeleid voor het Nederlands vlootpersoneel vormde het hoofdonderwerp van de vergadersessie die plaatsvond op 22 en 23 oktober jl. Bovenstaande OR-leden voerden overleg met Gerard Veldt/DF en Tino de Vries/DFP. De tweede overlegvergadering werd tevens bijgewoond door de heer M.A. Busker, Commissaris van STBV. Jeanne Dumoulin droeg de zorg voor de notulen.

Naast het zojuist genoemde Trainingbeleid werd tevens gesproken over de situatie met betrekking tot de conventionele officieren, de meevoerrekening, de kantoororganisatie en gaf Fred de Rijcke/DFP een toelichting op de halfjaarcijfers. In het kort stond men stil bij het vergaderschema voor 1991 en de evaluatie van het OR-beleidsplan.

hseq

gezondheid

Op de 'Niso' wordt binnenkort een onderzoek gestart naar de situatie rond asbest. Het onderzoek en ongeveer 200 luchtmonsters kunnen aanleiding zijn tot mogelijke aanpassingen.

Zowel de bestuurder als de Raad waren verheugd over de uitkomsten van de 'workshops' over *Drugs en Alcohol* zoals recent op kantoor gehouden. Kernwoorden waren 'constructief' en 'geen polarisatie'. Begrippen als 'eigen bescherming' en 'vrijwilligheid' vormden in feite de basis voor de discussie. De bestuurder benadrukte dat er geen sprake is van een probleem. De Maatschappij heeft een duidelijk beleid terzake, is van mening dat dat juist is, maar wordt 'van buiten' onder druk gezet om systemen te creëren waarmee het alcohol gebruik controleerbaar te maken is. In eerste instantie wordt er dan al gauw aan een ademtester gedacht. Het gesprek dat de CDA met de Marine Coördinator, de heer

I.A. McGrath, heeft gevoerd, vertoonde een grote overeenkomst met de uitkomsten van de workshops.

veiligheid

De beide frequency rates 1 en 2 liggen nog onder de target (FR1 = 0.71 (0.8) en FR2 = 1.1 (2.4)). Op 17 oktober was het aantal OMA-vrije dagen 80, hetgeen 0,78 miljoen uren is. In de afgelopen periode zijn 9 schepen bezocht door de veiligheids-officier.

milieu

De tussentijdse uitkomsten van de milieu-enquête zijn in respons gemeten bijzonder goed. Opvallend hiaat in het gehele gebeuren blijkt nu al het vaak ontbreken van havenontvangst-faciliteiten. Na 6 maanden wordt de gehele enquête afgerond.

kwaliteit

De kwaliteitsadviseur Arie Vlaar heeft 6 schepen bezocht. Eind oktober volgt een tweede serie. Bij deze tweede serie zal extra aandacht worden gegeven aan werkoverleg. Daarnaast wordt op het gebied van 'Quality' momenteel gewerkt aan een onderzoek naar de mogelijkheden voor het verkrijgen van een kwaliteitsborgingscertificaat. Dit vereist in eerste instantie bijzonder veel activiteit op het gebied van inventarisatie, waarover in de HSEQ-werkgroep wordt gesproken.

vlootplan

In de periode oktober/november zal de overdracht plaatsvinden van onze drie laatste 'F'-schepen. Aan onze vloot worden toegevoegd een tweetal Engelse 'E'-klasse schepen, de 'Erodona' en de 'Entalina'. Netto resteert een bestand van 18 schepen. De bestuurder kon verheugd mededeling doen van de komende overdracht aan onze vloot van een nieuwbouw schip, de 'Siratus'. Medio februari 1991 zal de door SIM (van Sanko) ingehuurde crude carrier (94.450 dwt) worden overgedragen door de Namura werf in Japan. Het schip wordt onderverhuurd aan STBV.



'Erodona' zal binnenkort door ons worden overgenomen van STUK



Commissaris M.A. Busker

walorganisatie

Naar aanleiding van diverse vragen vanuit de Raad, waarbij een aantal maal verzocht werd om meer duidelijkheid ten aanzien van de te verwachten structuur in de walorganisatie, presenteerde de Bestuurder zowel voor Finance (DFF), Fleet management (DFM) en Personeel (DFP) de geplande structuur. Ten aanzien van de bezetting merkte de Bestuurder op dat DFF momenteel en eind 1991, inclusief de 'helpdesk' uitkomt op 10.75 manjaren. Voor DFP is er sprake van een terugloop van 14 naar 12 manjaren medio 1991. Een zelfde terugloop vindt plaats bij DFM, namelijk van 15.8 naar 13.8. De getallen achter de punt worden veroorzaakt door parttime werken.

Eind 1991 zal er dus sprake zijn van totaal 42.35 manjaren aan bezetting. Dat levert een gemiddelde op van ongeveer 2 per schip. De Bestuurder merkte op dat STUK momenteel op 1.67 zit en DSTG op 1.56. In het plaatje van STBV wordt uitgegaan van het vlootplan van 20 schepen, terwijl daarnaast met genoemde bezetting het aantal schepen kan groeien tot 25. De Bestuurder merkte tot slot op momenteel geen mogelijkheden te zien om nog verder te gaan in de manjaren reductie.

conventionele officieren

Allereerst presenteerde Tino de Vries de uitkomsten van de enquête onder de COO'en betreffende het zogenaamde plusdiploma. Van de 34 uitgestuurde formulieren zijn er 24 terugontvangen. Negentien collega's geven aan bereid te zijn het plusdiploma te behalen, van deze 19 zijn er 12 al bezig.

In verband met het nog te houden overleg tussen STBV en de FWZ (protocolgesprek), kreeg de Raad onder embargo een uiteenzetting over de positie

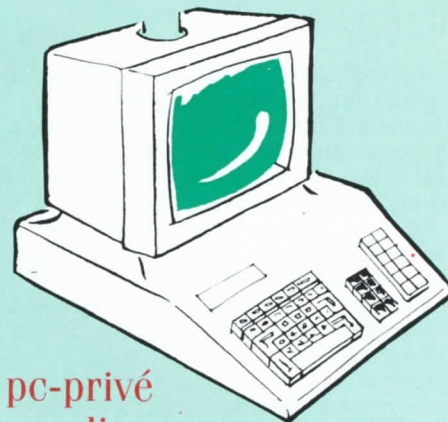
van de COO'en. De Maatschappij houdt onverkort vast aan het MO-beleid en het behalen van een tegendiploma blijft belangrijk. De samenstelling van de vloot alsmede de personeelsbehoefte hebben echter geleid tot een koerswijziging. Deze koerswijziging houdt in dat er plannen zijn ontwikkeld om de promotiekansen voor COO'en te verruimen. De Vries (DFP) merkte hierbij op dat zowel van de zijde van de FWZ als de OR diverse malen is gewezen op de aanwezige kwaliteit bij de COO'en en de mogelijke inzet daarvan. De Raad reageerde bijzonder positief op de voorstellen de promotiekansen voor de COO'en te verruimen.

Daarnaast blijft het management echter benadrukken dat het behalen van het tegendiploma een pré is. Ondanks de plannen is de situatie onverkort zo, dat bij gelijke geschiktheid (diploma, ervaring en beoordeling) de MO'er bij promotie en mogelijke tijdelijke overplaatsingen voor gaat.

Ten aanzien van de situatie rond de plusopleiding zelf kon nu nog geen duidelijkheid gegeven worden. De bedoeling is om tezamen met Nedlloyd de mogelijkheid van één klas te bekijken.

meevaarregeling

De Raad heeft zich formeel op het standpunt gesteld dat uitbreiding van de meevaarregeling naar partners een goede zaak zou zijn. De vraag in het laatste OR-verslag om eventueel commentaar, alsmede nog te voeren overleg met DFP en DFM in een komende commissievergadering, heeft ertoe geleid dat de Raad niet eerder dan voor de decembervergadering een initiatiefvoorstel wil formuleren.



pc-privé regeling

Op verzoek van de Raad heeft het management besloten om met ingang van 1 juli 1991 de PC-privé regeling weer van kracht te laten zijn. De regeling geldt onder dezelfde voorwaarden als twee jaar geleden en loopt tot en met eerste kwartaal 1992.

beoordelingsformulier

In de volgende editie van Schip & Ka wordt U geïnformeerd over de resultaten van de enquête. De Raad is het volledig eens met Tino de Vries dat een eerste actiepunt moet zijn de behoefte aan meer duidelijkheid over datgene wat er met de beoordelingen op kantoor gebeurt.

De Raad vroeg daarnaast tevens aandacht voor iets waarover door diverse collega's opmerkingen worden gemaakt, namelijk het naast elkaar functioneren van beoordelingsformulier en ranking. Hierbij trekt de Raad niet ranking op zich in twijfel, maar meer de gedeeltelijke duisternis waarin het geheel nog voor velen gehuld is, alsmede de zuiverheid van de procedure. De Raad vroeg en kreeg van Tino de Vries de mogelijkheid om in CVP-verband hier nader over van gedachten te wisselen.



de Raad kreeg onder embargo een uiteenzetting

halfjaarcijfers

Fred de Rijcke (DFF) gaf een toelichting op de halfjaarcijfers. Naast het overzicht van de totale vloot kreeg de Raad een overzicht uitgesplitst naar de drie 'soorten' schepen, dat wil zeggen naar de wijze waarop ze beheerd worden, namelijk 'owned', 'managed' en 'demise chartered'. Een vergelijking die altijd gemaakt wordt, is die van de resultaten met het budget. Ten aanzien hiervan werd door Fred de Rijcke een 'aangepast' budget getoond vanwege de daling van de US dollar. In eerste instantie was er sprake van een gebudgetteerde dollar van f2,20, terwijl de gemiddelde koers in het eerste halfjaar f1,91 bedroeg.

dollar

Een bekend gegeven is uiteraard de dollar-gevoeligheid van onze inkomsten, vanwege de 'charter-rates' en de minder dollar gevoelige uitgaven (loonkosten met uitzondering van de Indonesische collega's zijn in guldens). Het operationele resultaat over het eerste halfjaar was positief. Dit werd vooral gerealiseerd door hoger afgesloten charter-rates en lagere verzekeringspremies. De post niet-operationele inkomsten was in vergelijking met het budget flink hoger. Dit werd voornamelijk veroorzaakt door de 'overige', hetgeen veroorzaakt werd door nog doorlopende inkomsten van de 'Sarda' en 'Stellaris', alsmede een positief effect van een andere berekening van de OMS-bijdrage.

Uit het overzicht bleek duidelijk dat de schepen in eigendom borg staan voor vrijwel het gehele positieve resultaat. Ten aanzien van de 'managed' schepen was er sprake van een operationeel resultaat van nul, tegen een gebudgetteerd licht verlies. Bij de 'demise-chartered' schepen was er sprake van een minimaal positief resultaat tegen een gebudgetteerd minimaal verlies. Ten aanzien van de rest van het jaar is het

moeilijk voorspellen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de onzekere maar nog steeds dalende US dollar. Desalniettemin kon ook het derde kwartaal met een positief operationeel resultaat worden afgesloten.

evaluatie or-beleidsplan

Tijdens de jaarbijeekomst heeft de Raad een eigen beleidsplan geformuleerd. Dit plan krijgt gestalte middels de inbreng van OR-leden en de ideeën van de achterban. Daarnaast kijkt de Raad naar de doelstellingen van STBV om daar vervolgens op in te haken. Aan het eind van het jaar evalueert de Raad het plan. Tijdens de komende jaarbijeekomst gebruikt de nieuwe Raad deze evaluatie als inbreng voor het tot stand komen van een plan voor 1991. De uiteindelijke evaluatie vormt ook de basis voor het jaarverslag over 1990, waarmee U op de hoogte wordt gesteld van het reilen en zeilen van de Raad in 1990. Middels dat jaarverslag kunt U zich een idee vormen over in hoeverre het OR-beleidsplan is ingevuld.

jaarbijeekomst

Tijdens de afgelopen vergadersessie concludeerden twee OR-leden dat deze vergadering de eerste gelegenheid was dat zij elkaar in OR-verband troffen. Dit geeft ondubbelzinnig het nadeel aan waarmee wij als OR van een 'rederij' te maken hebben. Het is tevens een groot argument ten gunste van onze jaarbijeekomst. Tijdens deze retraite wordt aandacht gegeven aan vergadertechniek en presentatie, alsmede zaken als de Wet op de Ondernemingsraden. Daarnaast vinden interne verkiezingen plaats voor voorzitter, secretaris, commissies en de afvaardiging naar de Centrale Ondernemingsraad van Shell. Daarnaast is de jaarbijeekomst voor OR-leden de gelegenheid elkaar

nader te leren kennen en van gedachten te wisselen over onderwerpen die in de OR aan de orde komen.

In eerste instantie was de jaarbijeekomst gepland voor 17 tot en met 21 december 1990. Op verzoek echter van de personeelsafdeling is getracht een oplossing te zoeken voor het probleem van aflossingen. Omdat vanwege de verkiezingen de OR-leden pas op 5 november bekend zijn gemaakt en men daarnaast, zoals net verklaard, veel waarde hecht aan een voltallige aanwezigheid tijdens de jaarbijeekomst is gekozen voor het verplaatsen van de retraite naar 14 tot en met 18 januari 1991.

training- en opleidingsbeleid

Tijdens deze vergadersessie kon de Raad het instemmingsverzoek aangaande de invoering van het training- en opleidingsbeleid in behandeling nemen. De Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken heeft tot drie keer toe een concept beleid in behandeling gehad. De laatste keer de tijdens de vergadering voorliggende versie. De CVP was tot de conclusie gekomen de Raad positief te adviseren met betrekking tot dit instemmingsverzoek. Het is overigens de overtuiging van de Raad dat er altijd al veel gedaan werd aan cursussen. Een overzicht hiervan is te vinden in het sociaal jaarverslag.

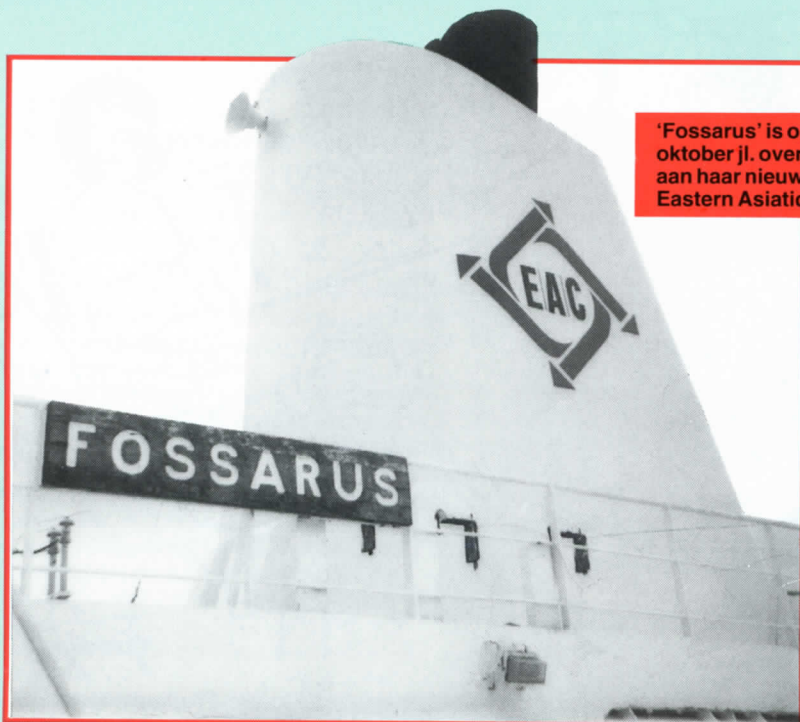
verbetering

De Raad is echter van mening dat een structuur - zoals nu tot stand gekomen middels het Training- en Opleidingsbeleid, noodzakelijk en een enorme verbetering is. Was in het recente verleden de 'logistiek' de grootste gemene deler van de nominatie, nu is er duidelijk sprake van een basis waarop de keuze gemaakt wordt wie een bepaalde cursus gaat doen. Dit laat uiteraard onverlet het feit dat de eerder genoemde 'logistiek', van wel en niet thuis, nog steeds een faktor van gewicht is.

Uit het gehele beleid spreekt een duidelijk commitment van het management. Het zwaartepunt ligt bij de rang MO2, terwijl in de zogenaamde trainingladder een verschuiving zichtbaar is van minder technische trainingen - naar gelang de rang hoger is - naar meer administratieve cursussen en trainingen op het gebied van sociale vaardigheden.

Daarnaast is ook voor de vlootcollega's de mogelijkheid geopend om bij cursussen op eigen initiatief in aanmerking te komen voor een gehele of gedeeltelijke vergoeding. Hiertoe dient men wel de bewuste cursus eerst aan de personeelsafdeling voor te leggen. De Raad stemde in de tweede overlegvergadering unaniem in met het voorgestelde Training- en Opleidingsbeleid.

Dit verslag is geschreven door Ed Barsingerhorn



'Fossarus' is op 24 oktober jl. overgedragen aan haar nieuwe eigenaar Eastern Asiatic Company



Het is weer zover!
U kunt weer gaan puzzelen.
Zoals U weet brengen wij
eens per jaar in de
decembermaand de
traditionele kerstpuzzel.
Niet te moeilijk dachten we.
Maar wij (de redactie) heeft
makkelijk praten met de
oplossing binnen handbereik.
Maar wij en de ontwerper van
de puzzel zijn dan ook
van deelneming uitgesloten.

Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is bij Shell Tankers BV. Ook voor de echtgenotes van onze werknemers. Verder allen die onze Maatschappij met pensioen hebben verlaten, en Shell-stagiaires die werkzaam zijn op onze schepen. Per persoon kan slechts één oplossing worden opgestuurd. Voor de goede oplossingen worden drie prijzen beschikbaar gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede prijs van vijftig gulden en een derde prijs van vijftwintig gulden. De trekking van de prijzen zal plaatsvinden in aanwezigheid van een OR-lid.

vóór 6 maart 1991

Stuur Uw oplossing vóór 6 maart 1991 aan de Redactie van Schip & Ka, p/a Shell Tankers BV, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam, met in de linkerbovenhoek van de enveloppe de vermelding 'Kerstpuzzel'. Uw enveloppe komt dan ongeopend bij de redactie binnen. We wachten de ochtendpost van 6 maart a.s. nog even af en dan volgt de trekking. Publicatie van de oplossing en de bekendmaking van de namen van de winnaars en winnaressen volgt in het april-nummer van Schip & Ka. De prijswinnaars zelf krijgen zo spoedig mogelijk persoonlijk bericht.

horizontaal:

1 produkt van zekere vruchten;
 10 beroep;
 19 telwoord;
 20 tijdmaat;
 21 vierhandig dier;
 22 vallei;
 23 voor (Latijn);
 24 familielid;
 26 blad papier;
 28 vocht in vruchten;
 30 hoofddekseel;
 31 gedurfd modieus;
 33 vrucht;
 35 soort afsluiting;
 36 veldgewas;
 38 lekkernij;
 41 bouw materiaal;
 43 roodachtig;
 44 paardeslee;
 45 onderdeel van een ontploffingsmotor;
 47 vertrek van een woonhuis;
 48 Griekse godin van de landbouw;
 50 motorschip (afk.);
 51 tijding;
 52 ironie;
 54 vochtig;
 55 stand, houding;
 56 universiteitsstad in Engeland;
 58 vrouwelijk dier;
 59 zakvormige verwijding van het spijsverteringskanaal;

61 kant, buitenrand (fig.);
 63 spijskaart;
 64 waterkoud;
 67 vogel;
 69 boomscheut;
 72 zangstem;
 73 verbrandingsrest;
 75 opperofficier;
 78 oorlogsprojectiel;
 80 werktuig om het koren te zuiveren van het kaf;
 83 karaat (afk.);
 84 kleefmiddel;
 86 bestuur van een studentencorps;
 87 gerief;
 89 Russische munt;
 90 grasvlakte;
 91 oase in de Sinaiwoestijn;
 93 zwemvogel;
 94 mondeling;
 96 afgesneden schijf;
 97 vis;
 98 kinbaardje;
 100 godsdienst (afk.);
 101 voorzetsel;
 102 huisdier;
 103 bijwoord;
 105 senior (afk.);
 106 zaadkorrel in een vrucht;
 108 reinigingsmiddel;
 110 karakter;
 112 muzieksoort;
 114 bezieldheid;
 117 vertrek in radiostudio's;
 118 lekkernij;
 119 Turkse brandewijn;

120 uitschot van fruit;
 122 vlug;
 123 Arabisch opperhoofd;
 125 Engels eiland;
 126 shilling (afk.);
 128 symbool van selenium;
 129 aanmatigende houding;
 131 oude lengtemaat;
 132 de onbekende (afk. Latijn);
 133 onderdeel van een tennispartij;
 136 part;
 138 middenstuk van een wiel met spaken;
 140 overschot;
 143 kokertje van zacht metaal;
 145 plakband;
 147 vordering;
 148 geheel der afzonderlijke bedragen;
 150 gereed;
 151 zakelijk leider;
 153 gewrichtsholte;
 154 maangestalte (afk.);
 155 kerk met verhoogd middenschip;
 157 binnenvaartuig;
 158 grote, gele perzik;
 160 muzieknoot;
 161 omslag voor papieren;
 162 roeispaan;
 164 regel, richtsnoer;
 165 kleverige stof;
 167 vereniging;
 170 mengsel om te bakken;
 172 vruchtbare plaats in een woestijn;

175 gerecht van gepelde gerst;
 176 toespraak;
 178 boordseel van gevlochten goud- of zilverdraad;
 180 boom;
 182 toetsing;
 184 les der ervaring;
 186 symbool van thallium;
 188 vroeger Engels-Indisch matroos;
 190 Russische gesel;
 192 telwoord;
 194 uiting van kou;
 195 wedstrijdslede;
 197 belemmerend hulsel (fig.);
 198 stof;
 200 zekere tijdsduur;
 201 zelfkant van linnen;
 202 opgeld boven de parikoers;
 204 in goede lichamelijke conditie;
 205 heidemeertje
 206 stuk stof;
 208 tam, gedwee;
 209 ongaarne;
 210 tennistern;
 212 bijbelse naam;
 213 tuinhaag;
 214 lokspijs;
 216 niet glimmend;
 217 vel van zeker knaagdier;
 218 college van staatsdienaars.

verticaal:

1 aan een voorgaand voertuig gekoppelde wagen;
 2 niet-deskundige;
 3 deel van het ambtsgevaad van een rechter;
 4 voegwoord;
 5 zeezwaluw;
 6 tegenwoordig;
 7 vleesnat;
 8 rijstbrandewijn;
 9 republiek in Midden-Amerika;
 11 de gezamenlijke edelen;
 12 knaagdier;
 13 hoewel;
 14 kleine groep van uitgelezenen;
 15 voorzetsel;
 16 aarden vaas;
 17 voorzetsel;
 18 voorziening om een kledingstuk snel dicht te doen;
 25 lof;
 26 gevleugeld dier;
 27 lichaamsgedaante;
 29 kostuum;
 30 door, met (Latijn);
 31 uitspanseel;
 32 pootaardappel;
 34 familielid;
 36 voertuig;
 37 bedrog;
 39 reeks zelfde plaatsen in bijvoorbeeld een schouwburg;
 40 stad in Frankrijk;

41 vrucht;
 42 keurig;
 45 sober;
 46 vrucht;
 48 weinig wetend persoon;
 49 verhaal van aanzienlijke omvang;
 51 gaffelvormige steunbalk;
 53 het gesprokene;
 55 rakelijzer;
 57 buitendijks land;
 60 voltooid;
 62 oosterlengte (afk.);
 65 onderricht;
 66 veralgemening;
 67 advies;
 68 zachte lekkernij;
 70 bloeiwijze;
 71 onvast van karakter;
 72 danspartij;
 74 muzieknoot;
 76 uitdrukking van ontkenning;
 77 slank en fijn gebouwd;
 78 boom;
 79 makker;
 81 eenmaal;
 82 flauwhartig;
 83 biljartstok;
 85 RK-kerkdienst;
 87 persoonlijk voornaamwoord;
 88 walkant;
 90 vaste regel;
 92 koude en droge noordwestenwind in ZO-Frankrijk;
 94 Nederlands schilder;
 95 net waarin aan de hengel gevangen vissen levend worden gehouden;

97 slanke moskeetoren;
 99 heilig boek;
 101 metalen punt van een draaitol;
 104 losgeraakte draad van een weefsel;
 106 schaker van Helena;
 107 hoogste gedeelte van een dak met hellende vlakken;
 109 ligplaats voor schepen;
 110 houthakkersbijl;
 111 scheepsvloer;
 112 bundel;
 113 duivenhok;
 115 jong schaap;
 116 klein vertrek;
 121 vol levenskracht;
 124 aanspreektitel;
 125 snijwerktuig;
 127 trek;
 129 deel van een kolenkachel;
 130 het doel treffend;
 132 knorrig mens;
 134 deel van een boom;
 135 zeer ergelijk;
 137 boom;
 138 Eurovisiepartner (afk.);
 139 eerlijk (Engels);
 141 eerstkomende (afk.);
 142 nummer (afk.);
 143 vakuitdrukking;
 144 boomloot;
 146 stoot;
 148 sluitstop van een vat;
 149 aanvoerder;
 151 klaar;
 152 hoogste punt;
 155 hoofdstad van Babylonië;
 156 soort hond;
 158 onegist druivesap;

159 telwoord;
 161 rivier in Oostenrijk;
 163 onbeklemtoonde vorm van mij;
 164 voorzetsel;
 166 trechtvormig sleepnet;
 168 bewustzijn;
 169 vertrek bij een hardloophwedstrijd;
 171 mannetjesgans;
 172 niet gesloten;
 173 afgemeten van beweging;
 174 ferm;
 177 huisbedekking;
 179 geslacht van mensen;
 181 avondpartij;
 183 bijbelse naam;
 185 gelofte;
 187 dik en plomp;
 189 wandeling;
 190 vaatwerk;
 191 korte tijdsduur;
 193 veelal rond gebak;
 194 slaapplaats;
 196 eiland in de Geelvinkbaai;
 198 signaal;
 199 veel weerstandsvermogen bezittend (fig.);
 201 rekening;
 203 uitroep;
 205 insekt;
 207 dakbedekking;
 209 hofpersoon in vroegere jaren;
 211 en omstreken (afk.);
 212 laagtij;
 215 muzieknoot;
 216 titel (afk.);

pc-privé heropend!

De 'PC-privé'-regeling wordt opnieuw open gesteld. Niet onmiddellijk maar met ingang van 1 juli volgend jaar. Voor onze nieuwe collega's, deze regeling houdt in dat men bij aankoop van een personal computer een maatschappij lening krijgt van 50 procent; dus bij aankoop van een PC ter waarde van bijvoorbeeld f 1.200,- ontvangt men een lening van f 600,-, tot een maximum van f 2.000,-. Degenen die al eerder het volledige bedrag hebben geleend, kunnen *niet* opnieuw gebruik maken van de regeling, maar iemand die bijvoorbeeld f 1.500,- heeft ontvangen, kan alsnog tot f 1000,- aanvullende aankopen doen om zodoende voor de resterende lening van f 500,- in aanmerking te komen. In het eerste kwartaal 1991 zullen nadere bijzonderheden worden bekendgemaakt.

toekomst conventionele officieren

Na zorgvuldig intern beraad, waarbij de uitkomsten van de recent gehouden enquête ten aanzien van het tegendiploma zijn meegewogen, zijn er een aantal voorstellen ontwikkeld om de promotiemogelijkheden voor conventionele officieren te verruimen. De ondernemingsraad heeft hierop positief gereageerd. Op 29 oktober zijn de plannen tijdens het protocolgesprek aan de FWZ toegelicht. Op 20 november wordt dit gesprek voortgezet. We hopen dat hiermede een einde komt aan de onzekerheid onder de conventionele officieren over hun toekomst.

voeren van beoordelingsgesprekken

Op 28 en 29 november jl. is de eerste tweedaagse cursus gehouden in het voeren van beoordelingsgesprekken. De cursus is bedoeld voor alle (toekomstige) scheepsmanagement-teamleden. De leiding is in handen van de Hogeschool Midden Nederland te Culemborg. De training is opgezet als 'maatwerk'. Als onderdeel van de voorbereiding hebben de beide cursusleiders M. van Benthem en P. Koedam tien dagen meegevaren aan boord van de 'Sidelia'. Ook is er met een tweetal groepen officieren een oriënterend gesprek gevoerd. Indien de reacties positief zijn zullen de cursussen in 1991 worden voortgezet.

privé-postvoorziening

Op de 'Zaria' is een experiment gestart om het initiatief van verzending van privé post te verleggen van kantoor naar het schip. Immers de gezagvoerder weet als eerste de te varen route en de verwachte aankomst- en vertrekdata. Het doel is te bezien of een verbetering van de postvoorziening met name op de 'vaste' trajecten Japan/AG, mogelijk is. Een en ander geschiedt in nauw overleg tussen de gezagvoerder en de postkamer.

ranking

De ranking van maritieme officieren is onlangs voltooid. Gedurende het tweede kwartaal volgend jaar zullen alle conventionele officieren en sloopstechnici worden gerankt. Het is de bedoeling dat iedereen schriftelijk wordt ingelicht over het resultaat.

resultaten enquête beoordelingsformulieren

In de volgende editie van Schip en Ka treft U de resultaten van deze enquête aan. Een klein werkgroepje zal de uitkomsten verder analyseren en eventueel met voorstellen tot verandering komen. Wel hebben een aantal geënquêteerden naar voren gebracht dat men zo kort na het ingebruik nemen van het formulier voorzichtig moet zijn met het aanbrengen van (teveel) wijzigingen.

wachtsgebonden aandachtsgebieden

Begin november hebben DFM en ondergetekende een gesprek gehad met de hoofdwerktuigkundigen die bij **Wachtsgebonden Aandachtsgebieden** (WAAG) zijn betrokken. De handleiding wordt op enkele punten bijgesteld. Het is de bedoeling dat de eerste stuurman in het systeem meeloopt. Na goedkeuring in de werkgroep 'B2000' en vervolgens door het management zal het systeem op alle kernbemanningsschepen worden ingevoerd.



Ik wens U allen, aan boord of met verlof, een in alle opzichten voorspoedig 1991 toe en een behouden vaart!

**Tino de Vries
Personnel Manager**

walorganisatie

Als onderdeel van het streven de walorganisatie in sterkte verder te reduceren, zal de DFP-organisatie geleidelijk worden teruggebracht van 14 naar 12 medewerkers, onder handhaving van het huidige serviceniveau. De nieuwe DFM-organisatie is onlangs bekendgemaakt. In de DFF-organisatie komt numeriek geen wijziging. Het totaal resultaat zal zijn dat de walorganisatie van 46 mensjaren naar 42 zal dalen.

gesprekken met gezagvoerders

Op 4 oktober hebben ondergetekende en DFM (gedeeltelijk) een gesprek gehad met een aantal gezagvoerders waarbij centraal stonden:

- * *het beoordelen van gezagvoerders zelf (formulier en procedure)*
- * *vertegenwoordiging van gezagvoerders*
- * *arbeidsvoorwaarden gezagvoerders*

Het is de bedoeling deze gesprekken met andere groepen gezagvoerders te herhalen teneinde een goed inzicht te krijgen in wat er op dit gebied onder betrokkenen leeft.

sloopstechnici

Van de 47 potentiële sloopstechnici zijn er inmiddels 32 aangesteld. In een aantal gevallen zullen mogelijk nog extra cursussen nodig zijn voordat tot aanstelling kan worden overgegaan.

eos

In één van de volgende edities van Schip & Ka zal een inzicht worden gegeven in de stand van zaken. Daarbij zullen de actieplannen als toetssteen worden gehanteerd.



Eén van de belangrijkste verantwoordelijkheden van de directie van een bedrijf is, er voor te zorgen dat er een systeem is voor het zakelijke beheer van alle activiteiten binnen dat bedrijf. Deze activiteiten kunnen zich zowel op technisch-, commercieel-, financieel-, operationeel- en administratief gebied afspelen. Het zakelijke beheer omvat de gestructureerde middelen die de directie gebruikt om te bepalen of de doelstellingen die zij zich heeft gesteld ook daadwerkelijk worden bereikt.

Deze middelen omvatten:

- richtlijnen
- procedures
- plannen
- standaards
- inspecties
- delegeren van bevoegdheden
- systemen
- supervisie
- budgets
- informatie
- kwaliteit
- veiligheid
- organisatie

cross fleet reviews

Om dit beheer zo objectief mogelijk te toetsen maakt men gebruik van onafhankelijke audit-teams die een zo systematisch mogelijk onderzoek doen om namens de directie vast te stellen dat het beheer:

- volledig en consistent is;
- kosten effectief en efficiënt is;
- de maatschappij eigendommen veilig stelt;
- ervoor zorgt draagt dat de maatschappij-eigendommen effectief worden gebruikt;
- de integriteit van de noodzakelijke documentatie en informatie waarborgt;
- voldoet aan de nationale en internationale wetgeving, voor zover van toepassing.

Gedurende zo'n onderzoek kunnen mogelijke verbeteringen voor het beheer worden geïdentificeerd. Het is niet de bedoeling dat een audit-team zich bezig houdt met:

- het verschaffen van de middelen voor het beheer;
- het verifiëren van de nauwkeurigheid van bijvoorbeeld financiële gegevens of het wezenlijk aanwezig zijn van eigendommen;
- het voorzien in of het aanvullen van organisatorische discipline en supervisie.

U zult zich misschien zo langzamerhand beginnen af te vragen wat dit allemaal met STBV en in het bijzonder met onze schepen te maken heeft. Het antwoord kan vrij kort en bondig zijn, *alles*. Het is gebruikelijk dat binnen de kantoor organisatie jaarlijks audits worden uitgevoerd, in de meeste gevallen door specialisten van SIPM uit Den Haag. Onlangs nog werd binnen de afdeling DFM het virtuellings beheer en de daarbij behorende administratie geaudit. Voor de vloot is het audit gebeuren echter tot nu toe niet geformaliseerd, al wordt er wel elke vijf jaar een schip bezocht door een SIPM-auditor. De laatste keer dat dit geschiedde was in 1987 op de 'Solaris'. Dit kan echter niet gekwalificeerd worden als een technische audit van onze schepen.

Zoals hierboven omschreven heeft de directie van een bedrijf de verantwoordelijkheid om er voor te zorgen dat er een systeem is ter verificatie van alle activiteiten die een bedrijf aan de dag legt. Zoals reeds gezegd bestaat dit wel voor de kantoororganisatie maar niet voor onze schepen. De reden hiervoor is vrij eenvoudig. Schepen worden namelijk op een nationale en internationale basis gereguleerd door middel van classificatie instituten en nationale autoriteiten. In dit verband kan men bijvoorbeeld denken aan Lloyd's Register of Shipping en de Scheepvaart Inspectie, onderdeel van DGSM.

De factoren die geleid hebben tot een koersverandering zijn:

- ▷ de catastrofe met de 'Herald of Free Enterprise' in 1987, en ten gevolge daarvan de introductie in UK van de Merchant Shipping Act 1988. Deze Act (lees: wet) is binnen de Marine-sector vooral van belang voor Shell Tankers UK. De wet maakt het mogelijk dat directeuren van een rederij verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor ongevallen die zich op de door hen gereede schepen voordoen. Aan diegenen onder U die het onlangs in Londen beëindigde proces hebben gevolgd zal dit waarschijnlijk reeds bekend zijn.
- ▷ de ramp met de 'Exxon Valdez' in 1989, welke er toe heeft geleid dat geen enkele directie van een scheepvaart maatschappij het zich kan veroorloven geen aandacht te besteden aan zaken als alcohol, verzekeringen (onbepaalde aansprakelijkheid in de USA) en brugdiscipline om er maar enkele te noemen.
- ▷ veranderingen in de wetgeving ten aanzien van schade of verwondingen veroorzaakt door personen of bedrijven. In het verleden kon een persoon en/of een bedrijf verantwoordelijk worden gesteld, indien bewezen kon worden dat hij/zij nagelaten had bepaalde voorzorgsmaatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem/haar verwacht mochten worden, met andere woorden: verwijtbare nalatigheid. De nieuwe wetgeving (USA en UK) stelt echter dat een persoon of maatschappij verantwoordelijk is om de eenvoudige reden dat iets is toegebracht, en niet omdat hij/zij noodzakelijkerwijs iets verkeerd heeft gedaan. Dit wordt ook wel risico-aansprakelijkheid genoemd.

Gezien het bovenstaande heeft de MCM besloten tot Cross Fleet Reviews (CFR's) ofwel het houden van audits op elkaars schepen.

De intentie van deze CFR's is dan ook:

1. Een onafhankelijk onderzoek van het scheepsmanagement beheer namens de directie.
2. Na te gaan of Shell Tankers (UK) Ltd. voldoet aan zijn verplichtingen ten aanzien van de Merchant Shipping Act 1988.
3. De Marine Coördinator te voorzien van een systeem waardoor deze namens de aandeelhouders het technische beheer binnen de werkmaatschappijen in de Marine-sector kan nagaan.

Met als doel:

1. Het vormen van een opinie ten aanzien van de kwaliteit van management en beheer van de scheepsoperaties.

2. Het identificeren van zwakten in relatie tot specifieke beheersvormen welke kunnen leiden tot onacceptabele risico's en/of het verspillen van middelen.
3. Het aanbevelen van mogelijke oplossingen en het treffen van korrigerende maatregelen.

Integendeel, het is een procedure die er toe dient om vast te stellen wat korrekert gebeurt en is daarom een onafscheidelijk onderdeel van een goed management beleid.

Een belangrijk onderdeel is de mogelijkheid om operationele systemen en praktijken onderling tussen de vier vloeten te vergelijken en door discussies tussen de auditors en de scheepsstaf de beste methodes te identificeren.

Zaken die de auditors kritisch zullen bespreken zijn:

- HSE (lees Health, Safety, Environment) richtlijnen en doelstellingen
- persoonlijke veiligheid
- trainingsbeleid en -programma
- navigatie en wachtlopen
- lading procedures
- nood procedures
- alcohol- en drugsbeleid
- onderhoud programma's
- management beheer (beleidsplan, persoonlijke instructies)
- bijhouden van registratiesystemen

De auditors zullen aan boord hun rapport schrijven. Dit rapport zal met het scheepsmanagementteam worden besproken voordat een definitieve versie overeengekomen wordt. het rapport zal dan naar het vloot-management worden verzonden voor commentaar. Hoewel elk rapport uitsluitend bedoeld is voor de desbetreffende vloot/werkmaatschappij, is

besloten dat regelmatig een samenvatting van de CFR's wordt gepresenteerd gedurende MCM-vergaderingen.

De speciaal getrainde teams zullen bestaan uit:

Team A

J. Austel (eerste stuurman DSTG)
P. Harris (tweede werktuigkundige STUK)

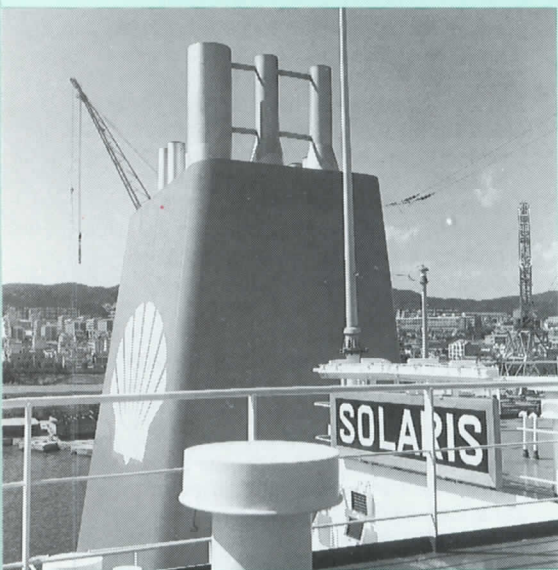
Team B

W. Hoogendijk (gezagvoerder STBV)
G. Cloarec (tweede werktuigkundige SMS)

Het is de bedoeling dat de teams in december 1990 en januari 1991 getraind gaan worden, zodat de eerste audits begin volgend jaar kunnen gaan plaatsvinden. De samenstelling van het team heeft geen invloed op welke Vloot wel dan niet bezocht gaat worden. Wel is overeengekomen dat, indien bijvoorbeeld team B één van onze schepen bezoekt, in dat geval Willem Hoogendijk als tweede man in het team zal fungeren. Het ligt in onze bedoeling om U begin volgend jaar per circulaire verder in te lichten over deze Cross Fleet Reviews.

Met vriendelijke groeten,

Joop Elias
Fleet Manager



De introductie van de CFR's dient men dan ook niet te zien als een middel om die zaken die aan boord verkeerd gaan te onderkennen, evenmin vervullen de auditors een toezichhoudende functie.

uitslag verkiezingen ondernemingsraad

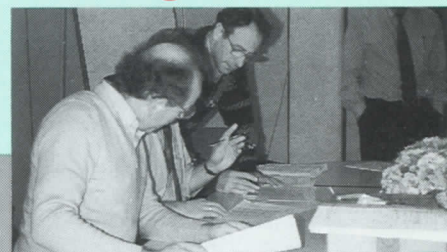
shell tankers bv

Op 5 november jl. is een gedeelte van de verkiezingscommissie ten kantore bijeen geweest en zijn onder het toezien van Boudewijn Knoester (DFP/5), de stemenvellen geopend. Naast het feit dat er deze verkiezingen voor zowel kiesgroep A - gezagvoerders/officieren - als kiesgroep B - Nederlandse bemanning - sprake was van een groot aantal kandidaten, constateerde de verkiezingscommissie tevens dat er sprake was van een goede opkomst bij de verkiezingen. Voor kiesgroep A: 77 procent en voor kiesgroep B: 60,5 procent. U treft hier de volledige uitslag aan. Wij danken uiteraard iedereen die zich kandidaat heeft gesteld, iedereen die zijn of haar medewerking heeft verleend aan de verkiezingen en tot slot wensen we uiteraard de nieuw gekozen Raad veel sterkte en succes toe in de komende drie jaar.

kiesgroep a

Naam:	Rang:	Aantal stemmen
1. A.J. Verheul	Gezagv.	122
2. D.J. Mittelmeyer	1e Stm.	107
3. L.W. Jorissen	Hwtk.	106
4. F. Kuyt	Gezagv.	105
5. N.J.C.M. van der Palen	MO1	100
6. C.B. Slieker	MO1	95
7. T. Franssen	MO2	94
8. J.J.F. Govers	2e Wtk.	92
9. J.B. van Haaster	Hwtk.	89
*		
10. B.E. Broekhuysen	MO1	89
11. H. Hennis	3e Stm.	83
12. J.G. Verbeek	MO2	76
13. H.A. Kamsteeg	MO1	75
14. F.A.J. Boot	2e Wtk.	74
15. A.H. van Haften	Gezagv.	53
16. R.M. van der Aa	2e Stm.	49
17. P.A. Ankerman	Hwtk.	41
18. W. Holwerda	1e Stm.	36
19. P.A.D. Bouwman	2e Stm.	26

* De nummers 1 tot en met 9 zijn gekozen. Hierbij wordt opgemerkt dat er ingevolge artikel 9.1 van het reglement van de Ondernemingsraad tussen de nummers 9 en 10, zoals hierboven genoemd, beslist is door het lot.



kiesgroep b

1. J.H.A.J. Orië	Hovo	38
2. P.H.H. Tummers	ST	31
3. J.J. van Triet	ST	27
*		
4. A. van der Windt	ST	26
5. H.W.J. van Haarst	Hovo	22

* De nummers 1 tot en met 3 zijn gekozen.

kiesgroep c

Ingevolge het bepaalde in artikel 8.1 van het reglement zijn voor groep C geen verkiezingen gehouden, aangezien het aantal kandidaten (2) minder was dan het aantal te bezetten zetels (3) van deze kiesgroep in de Ondernemingsraad. Voor kiesgroep C hebben zitting in de Raad gekregen:

1. E. Juursema-De Wild	DFP/1
2. J.H. ten Katen	DFM/1



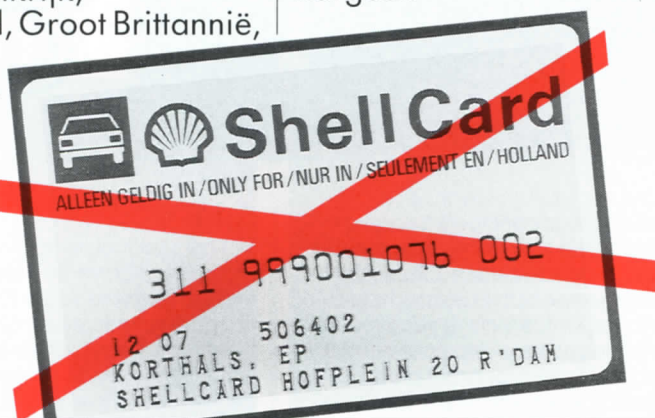
shell card voor personeel



wordt euroshell-pas

De mogelijkheden die Shell-personeelsleden nu hebben met de Shell Card-personeelspas, worden begin 1991 aanmerkelijk uitgebreid, met de vervanging van deze kaart door een EuroShell-personeelspas. Deze pas zal, behalve in Nederland, ook geldig zijn op de Shell-stations in Andorra, België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot Brittannië,

Ierland, Italië, Liechtenstein, Luxemburg, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Turkije, Zweden en Zwitserland. In Italië kunt U de pas ook gebruiken bij de IP-stations, mits bij deze het EuroShell-teken bij de inrit van het station aanwezig is. Het EuroShell-teken is een rood vierkant bord met daarop de gestileerde voorkant van een vrachtauto in het geel.



Niet alleen het aantal acceptatiepunten is uitgebreid. Het pakket producten en diensten dat U met de nieuwe pas bij de Shell-stations kunt betalen, bestaat - behalve uit brandstoffen en smeermiddelen - nu ook uit anti-vries en koelvloeistof, banden, accu's, auto-onderdelen, reparatiekosten, doorsmeerbeurten en autowassen.

korting

De personeelskorting op motorbrandstoffen en smeermiddelen die geldt met de Shell Card blijft gelijk, namelijk f 0,18 per liter brandstof en f 1,50 per liter smeerolie, met een maximum van f 180,- per jaar. De korting geldt alleen voor aankopen in Nederland. Voor alle andere producten en/of diensten, alsmede voor alle aankopen in het buitenland, wordt de normale prijs in rekening gebracht. Het te incasseren bedrag wordt gebaseerd op de gemiddelde middenkoers over de verrekeningsperiode.

Begin 1991 krijgt U Uw EuroShell-personeelspas toegestuurd. U wordt dringend verzocht om, zodra U de nieuwe EuroShell pas heeft gebruikt, de huidige Shell Card te vernietigen door hem door te knippen. Vanaf 1 februari kan de Shell Card-personeelspas niet meer worden gebruikt; deze is dan geblokkeerd. Volledigheidshalve vermelden we nog dat

de pincode die nu geldt voor de Shell Card voor de nieuwe EuroShell-pas niet wijzigt.

de meest gestelde vragen

De medewerkers van Shell Nederland Verkoopmaatschappij (SNV) in Rotterdam krijgen geregeld vragen van gebruikers van de Shell Card. Vanuit de praktijk is een lijst samengesteld van de zes meest gestelde vragen. Bij gelegenheid van deze publicatie wordt ook gebruik gemaakt om die vragen te beantwoorden.

pas defect/magneetstrip beschadigd

De pas moet worden geretourneerd aan de afdeling MWFK/2 van SNV in Rotterdam, met de vermelding dat de pas defect is en het verzoek om een nieuwe. Er zal direct een nieuwe pas worden aangemaakt, welke na twee werkdagen naar het huisadres zal worden verzonden. De bij deze pas behorende nieuwe pincode zal separaat worden toegezonden.

pas gestolen of verloren

Verlies of diefstal van Uw pas moet U zo spoedig mogelijk melden bij SNV Rotterdam, afdeling MWFK/2 ☎ (010 - 469)6410 of 6419 (24 uursservice). De pas zal dan op alle stations geblokkeerd worden. In geval van diefstal moet ook aangifte worden gedaan bij de politie. Een

kopie-procesverbaal moet U zenden naar afdeling MWFK/2. Er zal een nieuwe pas worden aangemaakt zoals in punt 1 vermeld. Mocht de pas teruggevonden worden, dan moet deze worden geretourneerd aan afdeling MWFK/2. Met de oude pas kan niet meer worden getankt, aangezien die is geblokkeerd.

eerste of hernieuwde deelname aan het systeem

Als U (opnieuw) wenst deel te nemen, kunt U de voorwaarden en het aanvraagformulier opvragen bij de afdeling Personeel.

de korting en de 180 gulden kortingsgrens

Indien U dat wenst, kunt U het totaal van de geleverde hoeveelheden en de korting narekenen met behulp van de afleveringsbonnen en de saldospecificaties van Uw bank- of girorekening. Bepalend is de afleveringsdatum in een kalenderjaar; niet de incassodatum. Indien in het systeem het maximale kortingsniveau is bereikt, zal voor de volgende leveringen het volledige bedrag worden geïncasseerd. Vanaf januari 1991 zal op de saldo-specificaties het afleveringsbedrag zonder korting, het bonnummer en de tankdatum worden vermeld. Het aantal afgeleverde liters zal niet meer worden weergegeven. Het verschil tussen het transactiebedrag en het afgeschreven bedrag is de korting.

een onjuiste incasso

Voor het aantonen van een onjuist afgeschreven bedrag, is het noodzakelijk dat U de afleveringsbonnen bewaart; dit is immers het bewijs van de transactie.

een niet te incasseren aankoop

Indien een incasso niet lukt, wordt deze 'teruggeboekt'. Aangezien SNV de reden van deze terugboeking niet kent, ontvangt men hierover een brief. Na veertien dagen wordt opnieuw getracht de kosten van de levering te innen. Men dient dan zorg te dragen voor voldoende saldo, of tijdig contact op te nemen over de reden van terugboeking. Indien men in een jaar driemaal onvoldoende saldo voor incasso op zijn rekening heeft staan, wordt de pas voor de rest van dat jaar geblokkeerd. Als de pas daarna retour is gezonden, kan men per 1 januari van het volgende jaar via de afdeling Personeel een nieuwe pas aanvragen. Indien U vragen heeft over de incasso-procedure kunt U contact opnemen met SNV, afdeling MWFA/3 ☎ (010 - 469)6843. Vragen over de hoogte van een afgeschreven bedrag kunt U stellen aan de afdeling MWFK/1 toestel 6870.

Met summiere voorkennis over het schip en de te verwachten omstandigheden, arriveerden wij eind april in Singapore om de overname voor te bereiden. Bij het aanbreken van de dag met een launch op de Sultan Shool Anchorage gearriveerd, zagen we drie Sanko-tankers ten anker liggen, maar welke was het nu?

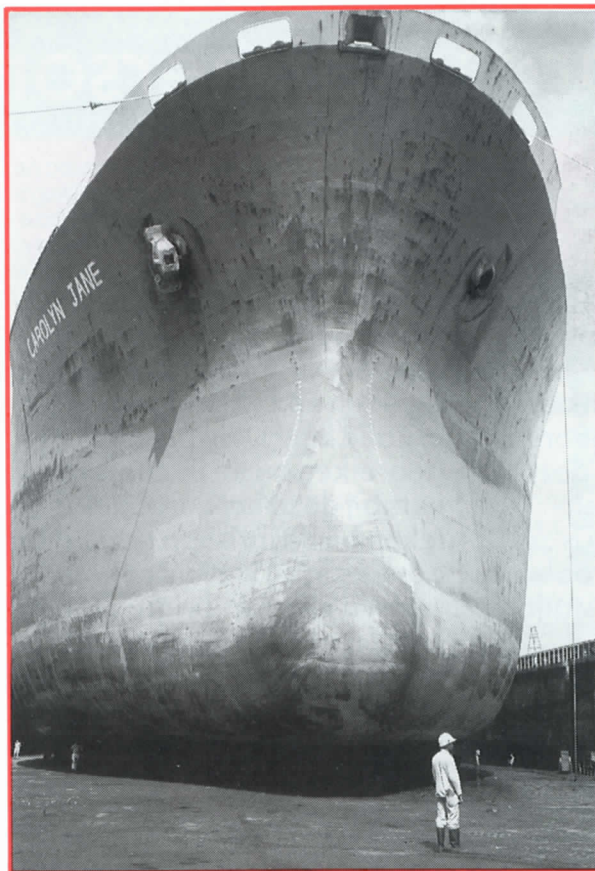
Daarbij ging vanzelf de blik naar het mooiste ogende schip. Dat bleek helaas niet de 'Carolyn Jane' te zijn, hoewel onze bestemming er cosmetisch ook alleszins redelijk uit bleek te zien. Het schip was aan het bunkeren en onderging op dat moment tevens een onderwater-survey.

gereserveerde ontvangst

De ontvangst aan boord door onze Koreaanse gastheren was niet onvriendelijk, maar wel gereserveerd en argwanend. Van hun standpunt uit gezien waren wij pottetekijkers, die maar liefst zes weken hun bestaan kwamen delen, om daarna hun schip over te nemen, wellicht ten koste van hun werkgelegenheid. Bovendien zijn wij, 'Europese barbaren', natuurlijk mensen met eigenaardige ideeën en gewoonten. Uit het introductiepraatje met de staf bleek dat wij geacht werden zelf te voorzien in dekens en linnengoed. Verder zag het ernaar uit dat de Koreaanse scheepskeuken maar gedeeltelijk voor onze smaak en magen te verteren zou zijn. Dankzij de heer Rutherford van Shell Singapore, was het mogelijk nog razendsnel enige bestellingen te plaatsen en voor vertrek wat stores aan boord geleverd te krijgen. De reis van de 'Carolyn Jane', zoals het schip toen nog heette, ging van Dalian in China naar New Orleans in de Verenigde Staten via de Kaap.

spartaanse accommodatie

Wij richtten ons dus in voor een lange reis in Spartaans uitgeruste hutjes. Aangezien de civiele dienst slechts uit een kok en



koksmaat/bediende bestond, behoorden diverse huishoudelijke taken ook tot onze dagelijkse werkzaamheden. Onze taak was ons vertrouwd te maken met het schip, zoveel mogelijk informatie te verzamelen en de conditie van het schip op te nemen. Onze bezigheden werden met grote belangstelling en een zekere argwaan door de crew gevolgd. Al onze activiteiten werden onmiddellijk gerapporteerd aan de scheepsstaf. Hierbij ondervonden we beurtelings mede- en tegenwerking, hoewel ons weinig rechtstreeks werd geweigerd. Wel kon gebeuren, dat een instructieboek, oud journaal of recordboek dat je de ene dag nog had zitten lezen, de volgende dag opeens spoorloos verdwenen was.

culture shock

Het contact met de opvarenden verliep wat moeizaam. Er waren maar een paar mensen die voldoende Engels spraken. En onze communicatie-pogingen in het Koreaans, geput uit een toeristisch gidsje, wekten meestal alleen de lachlust en soms een verbaasd fronsen op. Wij verbaasden ons ook over de eetgewoonten aan boord. Vooral de voorkeur voor het gehele scala van ingewanden, aangetroffen in koe en schaap, kon ons niet bekoren. Maar ook hun ideeën over veiligheid of liever het ontbreken ervan en de werkmethodes, hebben ons verbaasd en ook wel eens verontrust. De reddingsboten waren bijvoorbeeld totaal onbruikbaar. En op de oversteek werd op rustige trajecten geen navigatie-verlichting gevoerd omdat de lampen bijna op waren en er steeds kortsluiting in het systeem optrad. Zeekaarten waren in jaren niet bijgewerkt, allerlei controle apparatuur werkte niet.

goed gecertificeerd!

Wonderlijk genoeg waren wel alle certificaten en inspectierapporten van het schip in orde, zonder enige op- of aanmerking. Het schip is op zich een solide gebouwd conventioneel schip voor de 'zwarte' vaart. Het heeft een grote ladingsverwarmingscapaciteit. Er was overigens nogal wat achterstallig onderhoud en uit de gehouden onderwater-survey te Singapore, bleek dat er schade aan de schroef was, hetgeen een dokking noodzakelijk maakte. Regelmatige rapportages via de telex hielden de kantoororganisatie op de hoogte van onze bevindingen, waardoor een dokking kon worden voorbereid en bevoorrading kon worden geregeld. Bij aankomst te New Orleans werden we verwelkomd door de STBV-



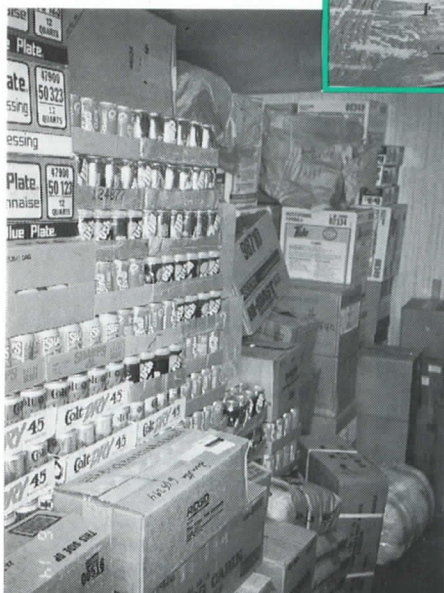
van
'carolyn
tot
'sunetta'



jane'

een impressie

van de overdracht



vlootinspecteurs, die ons op een heerlijk diner trakteerden. Ook moest ons team van 3 personen plus de vlootinspecteurs nog even enige tonnen stores verwerken, daar de Koreaanse crew hiervoor weinig voelde. Na een deel van de lossing en de gevolgde procedures geobserveerd te hebben, besloten we - voor zover het werk dat toeliet - wat van de stad New Orleans te gaan zien. Wij mochten er vervolgens getuige van zijn dat een van de ankerkettingen brak op de Mississippi. Onze reis naar Curacao, waar gedokt zou worden, verliep verder zonder veel problemen. Er behoefde 'slechts' een doklijst te worden opgemaakt, en dat in vijf dagen! Tijdens een eneroverende dokking te Curacao, waarbij het schip op het door ons gewenste niveau werd gebracht, werd het goede schip 'Carolyn Jane' door STBV overgenomen van Sanko en omgedoopt in 'Sunetta'.

R.W. Overdijkink
Gezagvoerder



scheepsgegevens ms 'sunetta'

Port of Registry: Monrovia
Vlag: Liberiaans
Roepletters: ELCN5
Satcomnummer: 1243662

Gebouwd bij Kanasashi Ship-building Ltd. te Toyohashi in Japan.

Het schip is uitgevoerd met een vaste vijf bladige schroef en heeft een service speed bij max. displacement van 15.6 knopen (volgens nieuwbouwgegevens). Het brandstof verbruik bij deze snelheid bedraagt 69,4 ton per dag, inclusief hulpbedrijf.

De hoofdmotor is een Kawasaki/ MAN K72Z 90/160 met een MCO van 20.300 PK bij 118 RPM.

Het schip is een 'IMO III'-schip met ballast in de ballast tank voor Center 1, het achterste gedeelte van Wings 3 en de achterpiek. Eventuele 'zwaar weer ballast' kan worden meegenomen in Center 2 en Center 4.

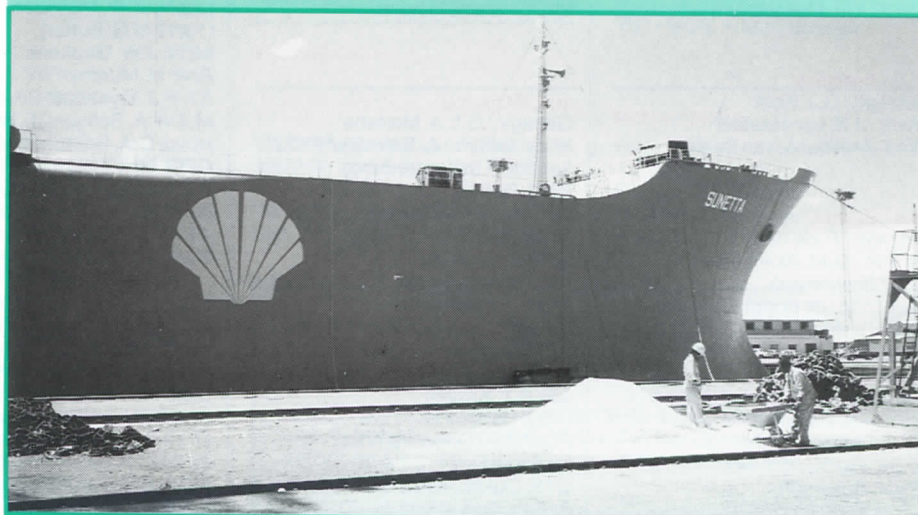
Het schip is ontworpen om crude- en fuelolie te vervoeren. Maximale segregatie bedraagt twee soorten.

Het schip is verder uitgevoerd met ladingverwarming (stoom) om de lading op maximaal 66 graden celcius te houden. Er zijn vier manifold-aansluitingen (nominaal 16 inch) welke verbonden zijn met drie hoofddekleidingen en drie bottom lines. De lading wordt uitgedompt met drie ladingpompen, ieder met een capaciteit van 2750 m³/uur.

De totale ladingtank capaciteit bij 98 procent vol is 108460 m³.

Hoofdafmetingen schip:

- ontwerp draagvermogen: 87813 ton bij een diepgang van 13,85 meter
- bouwjaar: 1975
- classificatie: Nippon Kaiji Kyokai, crude oil and dirty products tanker
- lengte: 246 meter
- breedte: 38,3 meter
- diepte: 18,3 meter
- hoogte kiel/hogste punt: 49,5 meter
- boeg tot center manifold: 122,79 meter
- ladingverwarming: 66 graden celcius/stoomspiraalen
- cargo tank coating: niet aanwezig
- hoofdmotor service output: 18300 BHP bij 114 RPM
- brandstof verbruik: 70 ton per dag
- chartersnelheid: 14.0 mijl/uur geladen, 14.5 mijl/uur ballast



VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 23.11.1990



m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: N. Venendaal
1e Stm.: A.L.M. van Dun
Hwtk.: E. Dallinga
 (15/12 N.C. van der Vecht)
MO2: A.B.M. Bokkers,
 J.P.J.G. IJzerman
MO3: P.G. Harts (16/12
 G.H. Reitsema)
MO4: A. Slot
Stag.HO: C.J.M. Lawalata,
 G.C. van Manen
Roff: D.K. Sanger
ASV: N.H. van der Geugten
ST: J.G. Cornelissen, J.J. van Triet
ASPI: C. van de Groep
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: J.D.M. Paath
PO: Cece Suganda
G1S: Madjen Nawari, Sanusi
G2S: Suhanda, Leonard Runtulalo
ASTD: O. Juhari
2NDC: Agus Harun

m.s. 'Caurica'

Gezagv.: M.F.D. Becx
Hwtk.: C.H.J. van Dijk (15/12
 J.A. de Groot)
MO1: H.A. Kamsteeg
MO2: F.J. Ringersma (23/11 MO4
 N. de Vries), T. Franssen
MO4: R.C.F. Straver
Stag.HO: J.M. Zwaard,
 M.H. Dekker
Roff: G.G. Murray
ST: B. Corputty, D. van Eenige
Hovo: J.H.A.J. Orie
CPO: Moh Sjansudin
PO: Abdul Rasjid
G1S: Ubus Moh. Ili, O. Achmad
G2S: O. Saruly, Mohamad Amin
ASTD: O. Suhara
2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
Hwtk.: J.B. van Haaster
Wnd. 2e Wtk.: A. van Beek jr.

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: D.M. Alderlieste (30/11
 D.J. Mittelmeyer)
Hwtk.: J.L. de Bondt
Wnd. 2e Wtk.: J.H.A. Schulten
 (1/12 2e Wtk. R.H. de Haan)
MO4: J. Lahuis
Stag.MO: R. Bijlsma, J. Klomp
Off2: A.K. Pasaribu
Off3: Gautama Salim
Eng3: Kamarudin Maz
Eng4: Sukarsan
ST: R.F. Huysers

IRO: H.J. Santosa
CPO: Tawakid
PO: Suhardi, Anton Prasetyo
G1S: Mardjub, Zulani Adjari,
 Desmond Kordak, Nurkalam
G2S: Hasri Kasim, Syamsul
 Bachri, Bachrol
ASTD: Abdul Rodjak
JSCJ: Agus Naftali
CICA: Dedy Mustahady
2NDC: Musairin

m.s. 'Erodona'

Wnd. Gezagv.: T.H. Tromp
Hwtk.: F.C. Koens
2e Wtk.: J.W. van Velze

m.s. 'Etrema'

Gezagv.: J.W. Nieuwerf
1e Stm.: J. Jongeneel, F. Makkee
Hwtk.: G.J. van Eyk (26/11
 J. Wielart)
2e Wtk.: I.J. Albrechts
MO4: P. van den Brink
Off2: F.R.B. Danuwidjaya
Off3: D. Soeyono
Eng3: Aribowo
Eng4: J. Edward
IRO: F. Achyari
Stag.HO: H. de Bruin, P. Frederiks
CPO: O.O. Suntoso
PO: Mohamad Sibli, Andrias
 An Data
G1S: Rukning B. Abuhusen,
 Max Donald Hosang, J. Ben
 Pattilima, J. Yosepanus
G2S: Solihin, Moch. Ismail,
 Eddy Haryanto
ASTD: Moniri
JSCJ: Asmori Bin Moi
HECA: Moh Idrus Sopandi
2NDC: Slamet Thohir

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: G.L.A. Martens
Wnd. 1e Stm.: A. Breevaart (1/12
 1e Stm. F.J. Kronenberg)
Wnd. 2e Stm.: J.N.M. Sinnige
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: M. Schmidt
2e Wtk.: H. Waitz
MO3: F. van Troost, A.J. Haasnoot
MO4: R.A. Hens,
 H. Remmerswaal, R.J.M. Beynum,
 J.F. Bastiaansen
IRO: R. Nendissa
IJE: A.T. Krovan
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Dondokambey,
 M. Kadar
G1S: Dukak, Ashari Bin Abdi, Daud
 Sonan, Abdul Haris Bin Tjal,

Sitepu, M. Hosen, O. Ismail
G2S: Bin Nasik, Suparno,
 Munandar Atet
ASTD: Annas Idham
JSCJ: Rakli, Chairuddin
CICA: U. Haryono
2NDC: Mamam Suparman

m.s. 'Niso'

Gezagv.: L.A. Groendijk (8/1
 T.W. Scharrenburg)
1e Stm.: R.P. Regout (1/12 Wnd.
 1e Stm. K. Cramer)
3e Stm.: T. Barth
Wnd. Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
2e Wtk.: F.A.J. Boot
3e Wtk.: P. van Noort (1/12 MO4
 J.X.J. Klaaysen)
MO3: A.M.H. Vossen,
 L.P.A. van Saasse
MO4: R. van Aalderen
Roff: S.M. Mcfaul
ST: W.H. Klein, F. Oostdijk,
 P.P. van der Pol, P.H.H. Tummers
CPO: Pieter Nikijalun
PO: M. Simandjuntak, Adi Sutoro
G1S: Sudjiman, Abdul Djabar,
 Eddy Subardi
G2S: Faisal, Mohamad Sukran,
 Jaya Sujai
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Sadikin Sumantri

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen (23/11
 A.J. Both)
MO1: N.J.C.M. van der Palen
Hwtk.: E. Aanen
MO3: P. Kees, K.G.E. van
 Lieshout, D.J. Gijsbers
 (13/12 N.G. Butter)
MO4: J.W. Gepkens
Roff: M. Murphy
ST: F.J. Tryselaar,
 M.J.W.A. Schuur, F.W. Bosson
Hovo: C.A. Brederland
CPO: Moh Toha
PO: Kamal Adyaprana
G1S: Sudjadi Rahardjo, Suari
ASTD: Muhajjidin
2NDC: D. Abdu

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: S.S. Abma
2e Stm.: A.E.R. van de Griend
 (20/11 MO2 P.H. Stegeman)
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse
 (7/12 R.J. Bosman)
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
MO3: H.C. van Petersen
MO4: J.F. van Dijk, S.F.J. Gerrits

Stag.MO: H.C.T. Bodenstaff
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Didik Adiyanto, Ade Taryat,
 Arifuddin, Sugandi
G2S: Wawan Herawan
ASTD: Lopies Salvador
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: S. Warno

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: G. Buma
1e Stm.: L.A.H. Vader (20/11
 W. Holwerda)
2e Stm.: P.A.D. Bouwman
3e Stm.: C.J.M. Roels
Hwtk.: C. Hemmer
3e Wtk.: K. Elshout, J. Kruize
MO4: J.H. Klomp
IRO: S. Ruskam
CPO: Mat Tohir
PO: Hinsa Manurug,
 Hasoloan Siregar
G1S: Rachman, Sugiadi, Matrawi
 Bin Rofi, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, Agus Salim,
 Satiman
ASTD: Achmad Djarkasih
JSCJ: Sabur Ruchiat
HECA: Wawan Setiawan
2NDC: Djunaedi Arsim

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Stm.: R.A. de Boer
Hwtk.: W. Muis
MO2: R.L.H. Mooring, P. Molendijk
MO4: L.J. Salomons,
 H. Berkenbos, A.J. Geerds
Roff: P.D. Waldron
ST: R.J. Dekker, P.M. Hendriks
Hovo: H. Otter
CPO: Hengky S. Pasumiin
PO: Syaful Anwar
G1S: Sukri Mughtar, Djusup Bin
 Maruki
G2S: Mustar Bin Mustamar,
 Atim B. Pereman
ASTD: Husein
CHCK: Adjisman

m.s. 'Spectrum'

Gezagv.: A.T. van Es
1e Stm.: R. Hendriks
Hwtk.: D. Westdorp
MO2: J.G. Verbeek, J.H. van
 Zanden (7/12 MO3 P.B. van
 Leunen), H.E. Becht
MO4: H. van den Elsaker
Roff: J.G. O'Donovan
ST: L.R. Stevens
Hovo: H.W.J. van Haarst
CPO: X. Rohadi

PO: Nuron Djuhana
G1S: Achmad Danari, Baku
G2S: Suhandi Andi, Henky H.
Horesepony
ASTD: Budiyo
2NDC: Sukian Bin Romli

m.s. 'Sponsalis'

Gezagv.: W. Hoogendijk
Hwtk.: J. Kruyssen (14/12
J.H.S. van der Pas)
MO1: F.A.M. Vergroesen
MO3: J.D.C. Plug
MO4: M.J. Oosterkamp,
P.J.M. Slegers
Roff: M. Macaskill
ST: H. de Vries, A. van der Windt
Hovo: A.P. Maat
ASPI: D. Windt
CPO: Hasanuddin Pohan
PO: Suhandan Warjo
G1S: Muljono Adhy Sukardi,
Robby Obtom Podung
G2S: Nurdin, Burhan
ASTD: Taufic Nafi
2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Stellata'

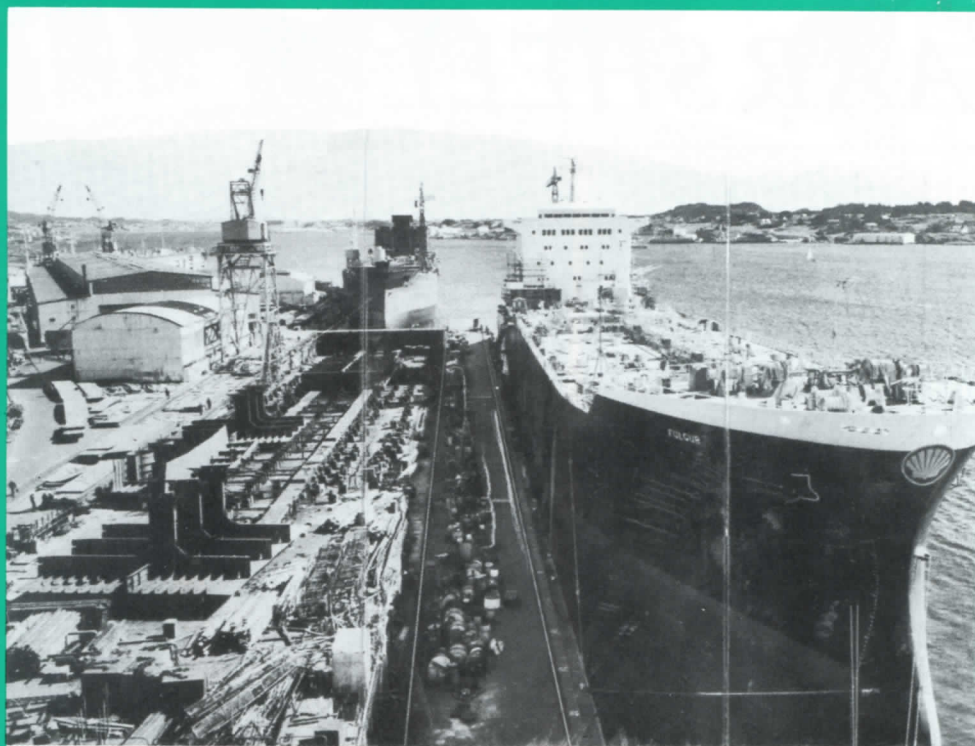
Wvd. Gezagv.: C.B. Sliker
Wvd. 1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: H. Japin
MO2: H.T.J. Meyer
MO3: W.P. Koly
MO4: R.C.R. Oldenburger,
P.H. Ekkebus
Roff.: R.H. Reen
ASV: A.A.O. Schenk (10/12
R.E. Curial), J.H. Winands
ST: H.S. Elia
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Bingen
PO: Jamil Erang
G1S: S. Bachri, Mat Sum Bin
Anwar
G2S: Lathuru, Siradjudin
ASTD: M. Ripin
2NDC: Bin Ngaripandi

m.s. 'Sunetta'

Gezagv.: J. Baard (15/12
R.W. Overdijkink)
Wvd. 1e Stm.: J.A. Koenraad
Wvd. 2e Stm.: H.J. Otte
3e Stm.: W.M. de Bruyn
Hwtk.: J.L. van der Rijst
(4/1 W. Vroling)
2e Wtk.: M.J. Parent
3e Wtk.: P.J. Farla
MO3: R.A. Schroevens
IJE: C. Ganur, Suharyoko,
Sambarani
IRO: Hutabarat
CPO: Amos Radjah
PO: Julizar Helmy, Tahalea Joazab
G1S: Ismail Bin Sihirah, M. Ali
Tanete, Bin Matroyal, Moch. Ali
G2S: Mohamad Amin, Mat Wari
Bin Syukur, Supriatna
ASTD: Moh Rusman
JSCJ: S.F. Suharto
CICA: Dominique Mustamu
2NDC: Halim

m.s. 'Zafra'

Gezagv.: R. Agema
Hwtk.: J. Smid (10/12 M.F. Koens)
MO1: J.C. van Koten (10/12 MO2
M.P.M. Boeren), J. de Boer (10/12
1e Stm. G.J.C. van Eeten)
MO2: J. Buren
MO4: A.V. de Groot
IRO: S. Rizal
ST: J. Brederveld (10/12
E.H. Vissia), J.J. Donleben
(10/12 K. van der Sluis)



'fulgur' exit

Als laatste van onze acht 'F'-klasse schepen werd de 'Fulgur' op 14 november jl. te Singapore overgedragen aan de Deense firma East Asiatic Company. Met enige weemoed hebben wij de 'F's' het afgelopen jaar, één voor één uit het vlootbestand zien verdwijnen. Vooral de laatste jaren heeft de 'F'-klasse het Shell-gebeuren te Singapore bepaald, met veel korte reizen in dat gebied of tot voor een paar jaren tussen Singapore en Japan. Het karakteristieke uiterlijk, de hoge romp, hoge opbouw en de forse schoorsteen met de trechters er op, maakte ze tot opvallende schepen. Eerst zwart met een witte rand aan voor- en achtersteven, later helemaal zwart en het laatste jaar de 'Fulgur' als enige zelfs nog in de nieuwe Shell kleur rood met de schelp op de zij. Maar dat is dus voorbij. Nu hebben we dus alleen nog maar fotootjes van de acht 'F'-bootjes, en een scheepsmodel op een zeevaartschool hier of daar.

ASPI: G.C. van Vulpen
CPO: Ch. A. Rumengan
PO: Frederik Pelopessy
G1S: Bambang Prasetyo, Abifakh
G2S: Djaka Senjaya
ASTD: Harjono
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Kusnadi

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul
Hwtk.: K.L.J. Aertssen,
J.H.E. Nijhuis
MO1: L. van den Ende
MO3: R.M. Simonides (25/11 4e
Wtk. S. van der Zee),
A. Eijgenraam
MO4: T. Troost (23/11 MO2
P.J.B. de Jong), M.M. Stuyts
Tech.: Q.A.P. de Wit,
J.M. van Hoeven
IRO: H. Anwar
CPO: Rustam Zain
PO: F.X. Djoko Nursjamat
G1S: Amir Hanif, Mohamad Tupu
G2S: Sutjipto, A. Jalaludin Kohar
ASTD: Achmad Mutohar
CICA: Koesman
2NDC: Abdul Razak

Vlootjubilaris

L.R. Stevens
Scheepstechnicus
10 jaar op 04.01.91



Huwelijken

05.09.90 - 2e Wtk. J.J.F. Govers
met mw. Yodduangchan

10.10.90 - MO4 A. Blok met
mw. P.C. Spee

Behaalde zeevaarddiploma's

'Radiotelefonie' - 2e Stm.:
R.M. van der Aa
'Radiotelefonie' - MO1:
N.J.C.M. van der Palen
'S1' - MO3: A.M.H. Vossen

Met pensioen

Gezagv.: W. Bosma
Hwtk.: P.J. de Lange
Hwtk.: B. Oudkerk

In Memoriam

Op 28 oktober jl. is op 88 jarige leeftijd overleden de heer **J.J. Grootveld**, oud-gezagvoerder. De heer Grootveld verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1956 na 31 dienstjaren.

100 JAAR SHELL

Een jubileum van 100 jaar Shell. Nee, geen koninklijke, maar wel vier maal 25 jaar energie en toewijding aan de Koninklijke, waar Shell en NAM een onderdeel van zijn. Vier jubilarissen die alle vier in augustus 1965 bij Shell Tankers terecht kwamen en nu, 25 jaar later, wederom gezamenlijk in de Offshore unit van de NAM in Velsen werkzaam zijn. Het betreft hier Hans Tesink, Hans Maassen, Hessel Slot en Frans van der Lei. Mensen die, zeker nog bij de wat ouderen onder ons, geen onbekenden zijn.

Shell Tankers is zeker geen vreemde naam voor de NAM. Vele STBV'ers hebben de weg naar de NAM gevonden. Zoveel zelfs dat er binnen de NAM voor deze groep al een speciale naam was bedacht: 'bootvluchtelingen'.

Dat dit positief wordt bedoeld blijkt uit het feit dat de ex-vlootmensen alom gewaardeerd worden door hun pragmatische kijk op de zaken, hun



De ex-tanker mensen op de supply-kade van de NAM in Velsen. V.l.n.r.: Hessel Slot, Jack Rodenhuis, Frans van der Lei, Hans Tesink, Hans Maassen.

brede horizon, het op het juiste moment kunnen en willen nemen van beslissingen en de 'no-nonsense' benadering. De meer kantoor gerichte walfunctie was voor de meesten wel even wennen. Maar zoals een zeeman betaamt en ook van zeelieden wordt verwacht, passen ze zich snel aan een veranderde omgeving aan, zonder dat ze hun eigen 'unieke' identiteit verliezen. Hun eerste schepen droegen namen als 'Kalydon', 'Vasum', 'Kosicia', en 'Acteon'. Schepen waar het koperwerk nog overheerste met als pronkstuk de ouderwetse telegraaf. Automatisering was nog ver te zoeken en hitte en zweet was meer regel dan uitzondering, zo weten ze zich nog te herinneren. Ondanks het feit dat de vier jubilarissen verschillende achtergronden hebben, zijn ze naar hun mening op de weg van schip naar kade uitstekend op hun plaats gekomen.

Hans Tesink (ex-werktuigkundige) en Hessel Slot (ex-stuurman) hadden bij Shell Tankers een brede ervaring opgebouwd op het gebied van veiligheid en het is dan ook eigenlijk vanzelfsprekend dat ze deze kennis en ervaring nog gebruiken voor hun werkzaamheden binnen de veiligheidsafdeling van de NAM. Werkzaamheden waardoor ze veel op de diverse offshore lokaties te vinden zijn en als zodanig nog regelmatig de zilte zeelucht proeven. Ook voor Frans van der Lei, met zijn ruime lichter ervaring als stuurman op de 'Niso' en 'Sepia', was de stap naar de rigmove positie bij de transportafdeling een logische. Het voor de NAM verplaatsen van boor- en werkeilanden op het Continentale Plat was hem op het lijf geschreven. Op het ogenblik verzorgt Frans het transport van en naar alle offshore lokaties waarvoor de NAM diverse supply schepen heeft ingehuurd. Een functie waarbij hij als liaison optreedt tussen schip en kade en derhalve nog veel contact heeft met de desbetreffende schepen.

Hans Maassen (ex-werktuigkundige) werd in eerste instantie via STBV uitgeleend aan Shell Tunirex alwaar hij te werk werd gesteld op de Floating Production Storage Unit (FPSU) bij Tunis. De 'Medora' - een van de oude 'M'-klasse tankers - was speciaal aangepast voor de ontwikkeling van het zich aldaar bevindende Tazerka veld. Via Shell/Expro waar, voor tijdelijke opslag ten behoeve van de oliewinning uit het Fulmar Veld, de tevens aangepaste Murex lag kwam Hans bij de NAM. Het echte exploratie en productie werk zoals hij zelf zegt. Zijn huidige functie binnen de operations afdeling zorgt er voor dat ook Hans nog vaak op zee te vinden is. Al met al 100 jaar Shell waar door alle vier met gepaste trots op terug wordt gekeken.

En om het verhaal compleet te maken werd deze bijdrage verzorgd door Jack Rodenhuis, ex-stuurman van Shell Tankers die nu ook werkzaam is bij de NAM en voor de Business Unit Offshore de Public Affairs-zaken verzorgt.

Van de Velde-catalogus voor de kostprijs tot 14 januari

Dankzij een financiële garantstelling van de jubilerende 'Koninklijke', kon in Engeland een zeer bijzondere catalogus worden uitgegeven over het werk van de Nederlandse zeeschilders vader en zoon Willem van de Velde. De twee-delige catalogus is het levenswerk van de enige Van de Velde expert ter wereld, de 80 jarige Michael Robinson. Van de beperkte oplage wil de 'Koninklijke' een aantal exemplaren tegen kostprijs ter beschikking

stellen aan personeelsleden en gepensioneerden. De prijs voor de exclusieve uitgave is dan f 340,-, inclusief verzendkosten.

Per medewerker of gepensioneerde kan slechts één set, bestaande uit twee delen, worden besteld. De bestelling geschiedt door het invullen van de hierbij afgedrukte bestelbon en door overmaking van f 340,- naar rekeningnummer 54.03.34.588 ten name van NV Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij te Den Haag, onder vermelding van SP-nummer en 'Van de Velde'. De termijn voor inzending van de bon en voor betaling sluit op 14 januari 1991. Een bestelling is pas definitief, als ook de betaling is ontvangen. Indien er meer bestellingen binnen komen dan er exemplaren van de uitgave beschikbaar zijn, zal een verloting plaats vinden. Bij uitloting wordt het overgemaakte bedrag zo spoedig mogelijk teruggestort.

Deze bon opsturen naar SIPM, t.a.v. mevr. Inge Gommer PAH/21, H/211,
Postbus 161, 2501 AN Den Haag.

Naam: SPnr:

Mij/Afd. of gepensioneerd:

Straat:

Postcode en plaats: