

SCHIP & KA

31e jaargang
nummer 9/10
mei/juni 1992



🐚 koninklijke onderscheiding voor Gerard Veldt 🐚
bouw olieverlaadstation 🐚 cursus scheepvaartkunde
🐚 tentoonstelling honderd jaar Shell tankers 🐚
or-verslag 🐚 vaart houden 🐚 glencannon

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Eenendertigste jaargang nr. 9/10
mei/juni 1992

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

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

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

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

kennisgeving cnooks

Wij ontvingen het droeve bericht dat op 28 april 1992 ons Engelse erelid Jerry W. Walters is overleden.

De heer Walters was als secretaris/penningsmeester van de Shell Fleet Retired Staff Association sedert 1951 onze gast op de reünies van de CNOOKS en hij bleef een trouw bezoeker totdat in 1986 zijn gezondheid dit niet meer toeliet.

Vanaf 1957 was Jerry Walters erelid van onze club. Vooral onze oudere leden zullen zich zijn altijd opgewekte en geestige tafelspeeches herinneren. Zijn overlijden is een groot verlies voor de club en zijn vele vrienden in Nederland.

De heer Walters bereikte de leeftijd van 87 jaar.

Bestuur CNOOKS

medische keuring van meevarende echtgenotes en partners

Meevarende echtgenotes en partners moeten volgens de richtlijnen van de Scheepvaart Inspectie in het bezit zijn van een geldig bewijs van gezondheid (geldigheid maximaal 1 jaar). Dit geldt eveneens voor schepen onder Liberiaanse vlag.

Het is van belang dat deze keuringen worden verricht door onze eigen medische dienst, omdat alleen op deze wijze directe

informatie kan worden verkregen welke van belang kan zijn bij het verblijf aan boord. Tevens kunnen vaccinaties worden gegeven die gelden voor het betreffende vaargebied. Alleen in overleg met de medische dienst kan van het bovenstaande worden afgeweken. De keuringen en vaccinaties op de medische dienst zijn zonder kosten voor betrokkenen.

Afspraak voor een keuring dient gemaakt te worden met Janny Kalkman (tel.: 010-4071850).

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0028	31.03.92	Koersen (SATCOM)
0029	07.04.92	Brandstofprijzen (SATCOM)
0030	09.04.92	Correctie serie Ins and Outs on Ports World Wide
0031	15.04.92	Kantoor gesloten (SATCOM)
0032	15.04.92	Lloyd's kwaliteits-certificaat (SATCOM)
0033	29.04.92	Koninklijke Onderscheiding (SATCOM)
0034	29.04.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0035	04.05.92	Plaatsing stagiaires (SATCOM)
0036	04.05.92	Tekna - onderhoudsadministratie systeem (SATCOM)
0037	04.05.92	SATCOM 'A'-tarieven (SATCOM)
0038	07.05.92	Kosten Amver berichten (SATCOM)
0039	07.05.92	HSE-manual

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1992

Tot 12/05/92

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	1
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	0
Herhalingsfrequentie 1*	0,8
Herhalingsfrequentie 2*	0,8

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

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	2
Gerapporteerde bijna-ongevallen	8
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	0

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 12, hetgeen gelijk is aan 0,0 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	1725
ENTALINA*	535
ERINNA*	993
ERODONA*	523
ETREMA*	1003
NATICINA	315
NISO	179
SERICATA*	2000
SHELLTRANS	2271
SIDELIA*	1897
SIRATUS*	472
SOLARIS*	2366
SPECTRUM	517
SPONSALIS*	2012
STELLATA	12
SUNETTA*	679
ZAFRA*	797
ZARIA*	1012

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

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

Bij de jaarlijkse 'lintjesregen', ter gelegenheid van Koninginnedag, is Gerard Veldt benoemd tot 'Officier in de Orde van Oranje-Nassau'. De algemeen directeur van Shell Tankers BV kreeg de bijbehorende versierselen op 29 april jl. opgespeld door de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw J.R.H. Maij-Weggen.



Dat hijzelf een van de uitverkorenen was, bleek bij aankomst bij het ministerie.

koninklijke onderscheiding voor gerard veldt



Gerard Veldt en minister J.R.H. Maij-Weggen.

Onder het voorwendsel dat hij, namens het bestuur van de Koninklijke Nederlandse Redesvereniging, aanwezig moest zijn bij de uitreiking van de Koninklijke onderscheidingen, werd Gerard Veldt naar het ministerie gelokt. Dat hijzelf een van de uitverkorenen was, werd hem pas duidelijk toen hij bij de ingang werd opgewacht door zijn partner Hilly van Efferen, de voltallige directie van STBV en financieel directeur van Shell Nederland, de heer P.J.A. Lekkerkerker.

De plechtigheid vond plaats in het bedrijfsrestaurant van het ministerie. Degenen die zouden worden onderscheiden, zaten in een grote kring bijeen. In alfabetische volgorde werden degenen die zouden worden onderscheiden naar voren gehaald. Komende bij Gerard Veldt, gaf de minister eerst een overzicht van diens carrière.

Na in 1954 als leerlingwerktuigkundige te zijn begonnen, doorliep de heer Veldt de diverse rangen vlot. Reeds op 29 jarige leeftijd werd hij aangesteld als tweede werktuigkundige. De heer Veldt viel op door zijn punctualiteit en zijn praktische

instelling, maar vooral door zijn goede omgang met anderen aan boord. Hij stond bekend om zijn collegialiteit en grote hulpvaardigheid. Daarnaast bleek hij over een zeer helder verstand te beschikken. Overgeplaatst naar de walorganisatie werd hij om bovengenoemde redenen geselecteerd voor een langdurige theoretische opleiding. Dit resulteerde erin dat hij uiteindelijk de eerste Marine Instrument Engineer bij de Nederlandse koopvaardij werd. Een en ander had een aanzienlijke kostenverlaging in de machinekamer tot gevolg, hetgeen concurrentiekracht van de Nederlandse koopvaardij ten goede kwam.

Als technisch vertegenwoordiger had hij voorts een belangrijke rol bij de integratie van de nautische en de technische dienst aan boord. Shell Tankers verrichtte in dit opzicht baanbrekend werk. Uiteindelijk leidde deze ontwikkeling tot de maritieme officier in Nederland. De integratie van de nautische en technische dienst leidde tot een hechtere samenwerking en

verbetering van de efficiency aan boord. Daarmee behoort Nederland thans tot de koplopers in de wereld.

Vermeldenswaard is zijn grote belangstelling voor hen die een mindere vooropleiding hebben. Zo speelde hij een belangrijke rol bij het tot stand komen van een opleiding voor scheepsgezellen met het doel hen op te leiden tot vaklieden. Al deze rationalisatie maatregelen leidden tot een verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij, waarbij het behoud van hoogwaardige werkgelegenheid voor Nederlandse zeevaarders bij G. Veldt hoog in het vaandel stond. Opvallende eigenschappen - die in zijn latere carrière sterk naar voren kwamen - zijn: het vermogen tot delegeren, het openstaan en bevorderen van nieuwe ontwikkelingen, het creëren van teamspirit en zijn belangstelling voor de menselijke kant van het ondernemen. Deze eigenschappen en kwaliteiten leidden er toe dat hij in maart 1989 werd aangesteld tot algemeen directeur Shell Tankers BV.



Nadat iedereen was gedecoreerd, was er gelegenheid om te feliciteren onder het genot van een drankje. Ook de voorzitter van de Raad van Commissarissen, de heer H. de Ruyter was hierbij aanwezig.

dienstjubilea Indonesiërs

Op vier van onze schepen, te weten de 'Etrema', 'Naticina', 'Sericata' en 'Zafra', vond onlangs de viering plaats van het 10 jarig dienstjubileum van Indonesische opvarenden.



'Etrema', v.l.n.r. Ass. Steward Mohammad Rusman, Head Catering Domingus Mustamu, Gezagvoerder L.A. Groendijk, PO Robert J. Tahalea, hoofdwerktuigkundige J.A. de Groot en CPO Henky S. Pasumiin



'Zafra', v.l.n.r. second cook Halim, gezagvoerder A. Vlaar, G1S Husni Thamrin, G1S I Sumion, PO Mochamad Djupri Rachman, CPO Erens Robert Wowor en hoofdwerktuigkundige F.A.M. Vergroesen

Hoewel de kwaliteit van sommige foto's te wensen overlaat, hebben wij besloten ze toch te plaatsen.



'Naticina', (twee foto's hierboven) CPO Robert Ferdinandus en Ass. Steward Fandi Bin Satam van gezagvoerder A.H. van Haften de certificaten



'Sericata', v.l.n.r. gezagvoerder D.M. Alderlieste en Ass. Steward Tirai Bin Moi

de bibliotheek voor varenden blijft open!

Het rood-wit-blauw wappert bij de Bibliotheek voor Varenden. Er is alle reden toe. Ook na 1992 blijven de bibliotheekvoorzieningen bestaan voor zeevarenden, binnenschippers en Nederlanders die tijdelijk in het buitenland zijn.

Uit de notitie Openbaar Bibliotheekwerk schrapte minister d'Ancona het voornemen de Bibliotheek voor Varenden (BvV) in 1993 geen subsidie meer te verstrekken. Een golf van bezwaren leidde tot de koerswijziging van WVC. Tientallen organisaties lieten de minister weten het



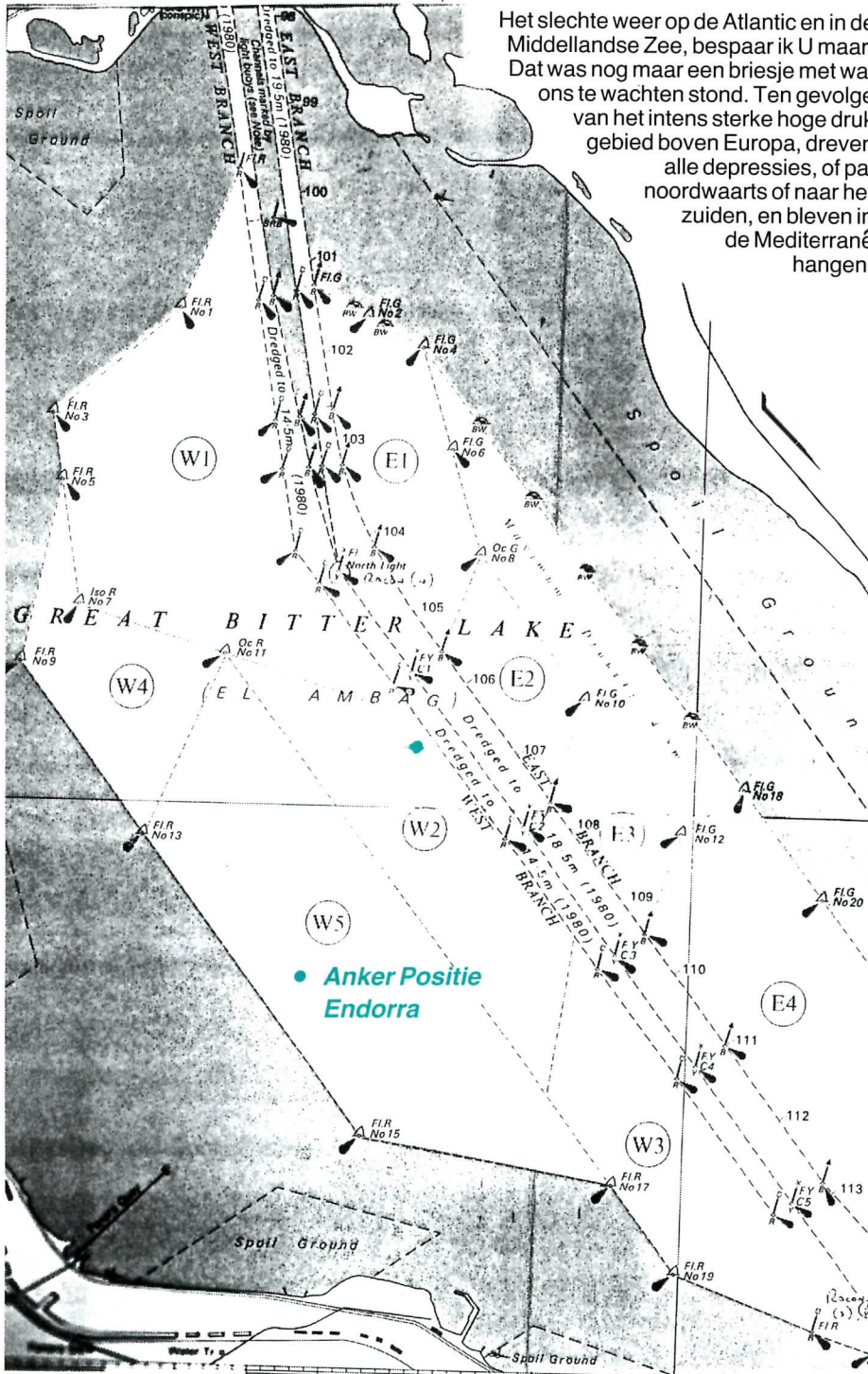
onaanvaardbaar te vinden dat de drie groepen Nederlanders van openbaar bibliotheekwerk worden uitgesloten.

De herziene notitie stelt dat er onderzocht wordt in hoeverre een aparte bibliotheekvoorziening nodig is. De minister wil onder andere bezien of het mogelijk is de BvV-voorzieningen bij derden onder te brengen. Zij denkt daarbij aan het Nederlands Bibliotheek en Lektuur Centrum (NBLC) of de Gemeentebibliotheek Rotterdam. Dit moet dan een besparing opleveren. De Bibliotheek voor Varenden stemt graag in met het onderzoek. Alle mogelijkheden tot verbetering van de voorzieningen, danwel bezuinigingen worden positief benaderd. Wel vraagt zij zich af of het onderbrengen bij een andere bibliotheekorganisatie (financieel) haalbaar is. Er dreigt een grotere afstand tussen de bibliotheek en de gebruikers. Juist de nauwe banden met de lezers en hun organisaties zorgen dat de BvV effectief werkt en tegen lage kosten. De vele vrijwilligers die de ruilpunten voor zee- en binnenvaart verzorgen zijn daar een bevestiging van.

We schrijven 12 januari 1992, de vertrekdag vanuit Pascagoula, gelegen in de Golf van Mexico, naar Madras in India via het Suezkanaal. In Londen was er lang over nagedacht hoe te varen, via Kaap de Goede Hoop of via het Suezkanaal. Er waren bunkers ingenomen voor de langere zeereis rond de Kaap. Toch werd het via het Suezkanaal. En dat hebben we geweten.

waar gebeurd

BITTERE UREN OP HET GROTE BITTER MEER



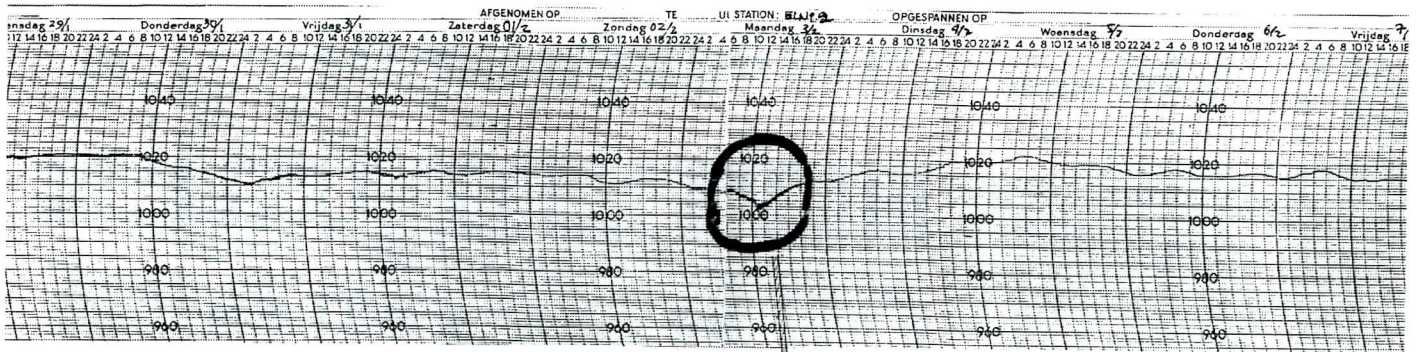
Het slechte weer op de Atlantic en in de Middellandse Zee, bespaar ik U maar. Dat was nog maar een briesje met wat ons te wachten stond. Ten gevolge van het intens sterke hoge druk gebied boven Europa, dreven alle depressies, of pal noordwaarts of naar het zuiden, en bleven in de Mediterrané hangen.

Het was inmiddels 2 februari. Aankomst op de rede van Port Said, alwaar in de vroege ochtenduren het anker in de grauwe Middellandse Zee werd gegooid. Het gonsde van activiteiten op de ankerplaats. Een grote Egyptische sleep/loodsboot kwam pal naast ons liggen en heette ons welkom in het land van de kamelen, farao's, piramiden, zand en stormen. 'Merry Christmas and Happy New Year', deelde de sleepboot kapitein ons mede via de loudhailer en vroeg als dank voor zijn beleefdheid en goede wensen vijf sloffen sigaretten. Dit kun je dan toch niet weigeren en dat deden we ook niet. Maar goed, ik dwaal af.

De loods kwam de volgende ochtend heel vroeg aan boord. Dat is zo de gewoonte in de scheepvaart, altijd in de uren als brave burgers nog op een oor liggen. Keurig als eendjes achter elkaar schoven we in konvooi formatie het Suezkanaal binnen, Port Said voorbij. Inmiddels weer vele geschenken armer, in de vorm van sigaretten voor de diverse functionarissen, die in grote getale aan boord kwamen voor allerlei dingen en dingetjes. Het weer was goed en we genoten van het Egyptische landschap en leven, zoals dat aan bakboord en stuurboord voorbij schoof. Af en toe palmbomen, mensen op ezeltjes en dorpen met kleurig geklede kinderen, die naar ons wuifden.

Tegen half twaalf zouden we in het Grote Bitter Meer ten anker gaan om daar het noord gaande konvooi af te wachten. Wij zaten met nog 25 andere schepen in het zuid gaande konvooi, van de Middellandse Zee naar de Rode Zee. Op het Grote Bitter Meer komen deze beide konvooien elkaar tegen en gaat iedereen ten anker, totdat alles en iedereen verzameld is en het Suezkanaal weer vrij is, zodat noord en zuid gaand verkeer de reis kan vervolgen. Er zouden totaal 46 schepen ten anker komen te liggen.

Natuurlijk hadden we wel gemerkt dat het stevig was gaan waaien, maar dat was nog slechts windkracht 5. Wie maakt zich daar nou druk om. Nou, een half uur later maakten



we ons wel druk, toen waaide het reeds windkracht 10, jawel 10. We lagen toen net ten anker. Op de radio hoorden we dat de overige schepen moesten meren in het kanaal zelf. Wij zaten voorin in het konvooi, zodat wij reeds op het meer waren aangekomen. De loods was snel vertrokken.

Om 12.00 uur schreef de derde stuurman in het dekjournaal: 'wind southwest force 10'. Om 16.00 uur schreef de tweede stuurman: 'wind west force 12'. Het zicht was 200 meter vanwege het woestijnzand. Het kroop overal in; de oren, neus, ogen en mond. Achteraf schrijf ik het wel zo laconiek, maar het was heus geen lolletje. De windmeter gaf windsnelheden aan van 65 knopen en meer. Op het hoogst van de storm gaf de windmeter uitschieters naar 80 knopen per uur aan ofwel 150 km per uur. In meteotermen is dat orkaankracht, windkracht 12 en meer.

Je leest het wel eens in vakliteratuur over schepen die ten anker liggen bij zeer zware storm en dan aan de haal gaan, omdat het anker en ankerketting deze zeer grote krachten niet kunnen weerstaan. Of van kapiteins die verslag doen van schepen die op drift zijn geslagen en met ankerketting en al over de ankerplaats zeilen, recht op andere schepen af. Op zijn zachts uitgedrukt een vervelende zaak, een 'horror story'. Je bent machteloos, je voelt je klein en aan de elementen over geleverd.

We lagen bij windkracht 12 ten anker. Aan stuurboord lag het Panamese vrachtschip 'Atlantic Trader' en deze zwierde met ketting en al 200 meter van ons vandaan naar lager wal, recht op de Philippijnse bulkcarrier 'Ocean Rose' af, slechts 70.000 ton metend.

Schuin achter ons lag de Panamese bulkcarrier 'Cosmo Trust' van 115.000 ton. Deze kwam in het hevigst van de storm in de problemen en ging anker op bij een zicht van minder dan 50 meter en passeerde ons akelig dicht. Hij kon niet anders. Het schip manoeuvreerde tussen alle ankerliggers door en dat waren er heel veel. Eigenlijk was er geen gaatje meer te vinden. Het is hem gelukt. Op de radio was het stil. Akelig stil. Het zou ook geen effect hebben gehad. Je hoorde alleen de wind brullen rond het stuurhuis en de scheepsfluiten. Je wist precies van welk schip dat kwam. Niet dat je het zag. Nee,

Zeer actieve depressie met orkaanwinden, 3 febr. 1992, Bitter Meer – Suez kanaal

het zicht was door het saharazand vrijwel nihil geworden. Je zag op de radar de echo's van twee schepen een grote echo worden.

Voor ons schoof een ammoniak tanker voorbij. Deze was ook van de ketting geslagen. Zijn naam kom ik niet lezen. Zo ook het Bangladeshe vrachtschip, dat met ketting nog uitstaand wanhopig pogingen deed vrij te blijven.

Omdat ons schip de grootste diepgang had, waren we sterk gelimiteerd in onze ankerplaats en hadden derhalve weinig ruimte om eventueel te manoeuvreren. Het was bovendien een chaos op het Grote Bitter Meer door al die krabbende en wanhopig manoeuvrerende schepen. En onder het motto 'blijf liggen waar je ligt en verroer je niet', zijn we blijven liggen.

Zelf hebben we gedurende de storm met de motor vooruit gedraaid, achter het anker liggend, zorgvuldig afstand houdend tot de wal en andere ankerliggenden. Het dichts bijzijnde schip was de 'Ocean Rose' op 2.6 kabels afstand. De 'Erodona' hield zich perfect, zo ook de mensen aan boord. Wat een kwaliteit.

gestrekt liggen en gierde geen graad. Toen de wind langzaam afnam, begon het schip achter de ketting te gieren tot ongeveer dertig graden. Toen konden we waarnemen dat het schip zeer langzaam aan het krabben was. De afstand tot de 'Ocean Rose' werd geleidelijk kleiner tot 2.1 kabel. Het was toen, dat we anker op zijn gegaan en iets verder zijn gaan liggen. Het zicht was inmiddels beter geworden. We zagen de sterren en de andere schepen en we hadden het gevoel, we hebben het geklaard. De wind nam redelijk snel af.

Om 02.00 van de 4e februari kwam de loods aan boord om onze reis te vervolgen naar Suez, alwaar we bunkers moesten innemen. Hij keek me aan en zei: 'Captain, the last time like this was in 1977. Three ships have grounded tonight'.

Geachte lezer, dit was het verhaal, kort en stormachtig. Zo, en nu neem ik een kop koffie, want ik meen nog steeds zand te proeven. We hebben later schoon schip gemaakt. Het lag overal, zelfs centimeters dik op sommige plaatsen aan dek.

O ja, dit nog: we hebben later onze windmeter gecontroleerd. Hij bleek correct aan te wijzen. Foto's hebben we niet bij dit



Zo hebben we de storm afgereden. Om 8 uur 's avonds woei het nog slechts windkracht 10. We zijn toen iets verder gaan liggen, omdat we toch wat waren afgezaakt. Dank je de donder bij zo'n bruut geweld.

Tijdens de top van de orkaan tussen 16.00 en 20.00 uur bleef het schip volkomen

verslag, maar dat zult U ongetwijfeld wel begrijpen.

Bedankt voor het lezen en de hartelijke groeten van ons allemaal vanuit een tropische Indische Oceaan.

**Fred Dorren
Gezagvoerder ms 'Erodona'**

een miljoenenopdracht binnen het F3-project

Volker Stevin bouwt olieverlaadstation

De verwezenlijking van het F3-project is wederom een stap verder met het gunnen van een volgende order. Eind maart kreeg het Nederlandse bedrijf Volker Stevin Offshore BV uit Rotterdam de opdracht voor het ontwerp, de fabricage en de installatie van het olieverlaadstation. De Nederlandse Aardolie Maatschappij maakte dat namens de overige partners in het project, DSM Energie BV, de Unical Netherlands Groep en de Elf Petroland Groep, door middel van een persbericht bekend.

Gelet op de relatie tussen het productieplatform en het verlaadstation, houdt de project engineer van de laatstgenoemde installatie, Jelle Werkhoven, kantoor in het gebouw van Fluor Daniel in Haarlem. Bij dit bedrijf ligt namelijk ook de verantwoordelijkheid voor het ontwerp van de bovenbouw van het productieplatform. De opzet van het olieverlaadstation als zelfstandige eenheid op ongeveer twee kilometer van het productie-eiland verwijderd, is bewust gekozen. Werkhoven: 'Daarvoor bestonden verschillende scenario's. Er is verder nog gekeken naar de mogelijkheid van bijvoorbeeld een drijvend station, maar dat genoot niet de technische en operationele voorkeur in die zeediepte. Ook de mogelijkheid van een installatie op de zeebodem is overwogen, maar dat ketste af om veiligheidsredenen. Vissers werken tegenwoordig met geweldige motorvermogens en zijn in staat een dergelijke constructie te beschadigen met hun sleepnetten. Uiteindelijk is dus om diverse redenen voor de huidige oplossing gekozen.'

kostbaar

Met de bouw van het verlaadstation is ruim 35 miljoen gulden gemoeid. Dat lijkt een enorm bedrag, zeker wanneer je het afzet tegen de 50 miljoen waarvoor het accommodatieplatform wordt gebouwd. Werkhoven weet dat echter sluitend te onderbouwen. 'Er staan maar relatief weinig verlaadstations in de Noordzee. Voor een groot deel is de constructie te vergelijken met een platform. Een onderbouw ofwel jacket, een bovenbouw, de aanwezigheid van een helidek, technische faciliteiten en noem maar op. Echt uniek is echter de draaiende constructie. Afhankelijk van de windrichting kan de kraan op het station worden gedraaid. Dat betekent niet alleen dat de hele constructie draaibaar moet zijn op een enorme kogellager. Ook alle leidingen, de olietransportleiding en de verbindingen voor telemetrie, electriciteit en besturing van de toren, moeten kunnen

meedraaien. Daarvoor zijn speciale draaibare koppelingen nodig, zogeheten swivels, die uiteraard storingsvrij moeten werken. Verder moet de installatie in staat zijn om gedurende verladingsoperaties volledig onbemand te werken. Al deze zaken maken de constructie zo uniek en daarmee evenredig kostbaar.'

overcapaciteit

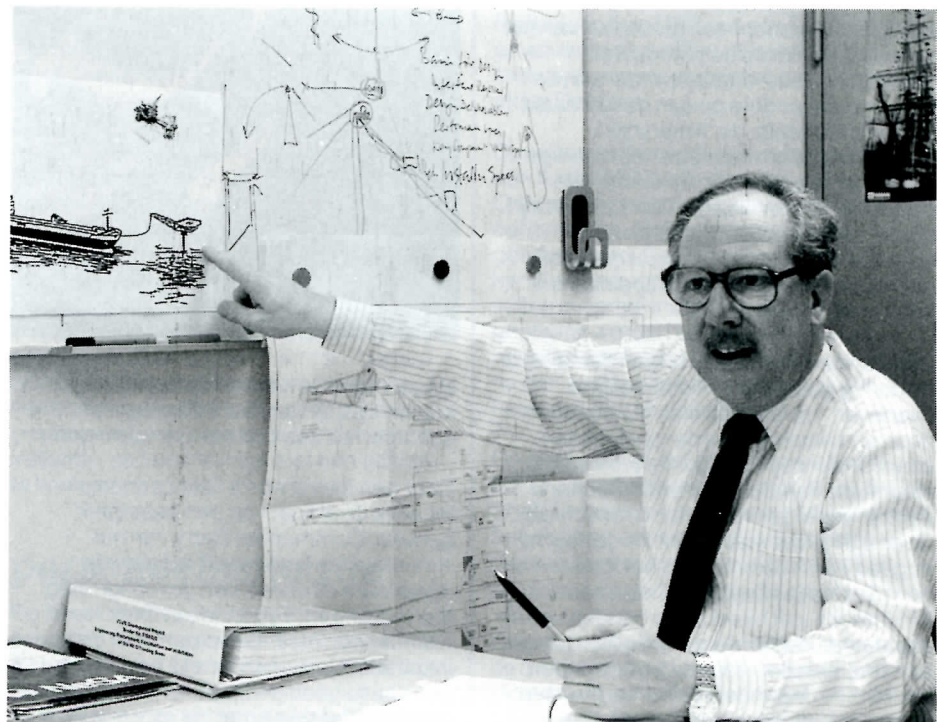
Zoals gezegd wordt het verlaadstation zo'n twee kilometer van het platform opgesteld. Met die afstand, ongeveer twaalf scheepslengtes, blijft er voor de tanker die op gezette tijden olie komt laden, voldoende ruimte over om veilig te kunnen manoeuvreren. Dat vullen zal ongeveer eenmaal per week gebeuren. Dan is er voldoende voorraad verzameld om de capaciteit van de tanker, 26.000 kubieke meter, ten volle te benutten. In de betonnen onderbouw van het productie-eiland is opslagruimte voor 30.000 kubieke meter olie. Deze extra 4.000 kuub betekent voldoende buffer om onder alle omstandigheden productievoortgang te garanderen. Immers, zou de volledige opslagcapaciteit van olie zijn bereikt, dan moet de productie worden stilgelegd. Ook die van het gas dat nu eenmaal samen met de olie aan de oppervlakte komt.

Werkhoven: 'Mede daarom is al het materiaal 'universeel' uitgevoerd. In de Noordzee bevinden zich nog enkele verlaadstations die wat betreft de vormgeving wel verschillen van het NAM-station, maar op dezelfde wijze hun voorraad verladen. De koppeling op de slang past zonder meer op een tanker die bijvoorbeeld door Statoil of Shell Expro voor hetzelfde doel wordt gebruikt. Ook de apparatuur aan boord van de tanker voldoet aan de universele eisen.'

Uniek is ook het feit dat de tanker met



Op de foto's een enthousiast pratende Jelle Werkhoven. Op een tekening die zijn kantoor siert is duidelijk te zien hoe hij tegen het project aankijkt.



behelp van zogeheten dynamische positionering door computers, op een vooraf bepaalde plaats in de nabijheid van de toren wordt gehouden. Daarbij komen geen trossen meer te pas. De hele actie wordt door de shuttle-tanker zonder assistentie uitgevoerd.

spill proof

Ook met de strengste milieu-eisen is rekening gehouden. Het hele systeem is

'spill proof'. De koppeling aan het einde van de slang is daarvoor speciaal ontworpen. Deze wordt met behulp van hydrauliek aangesloten op het contradeel aan boord van de tanker. Een onafhankelijke, veerbediende klep in de koppeling, sluit zich zodra de oliedruk wegvalt. De koppeling van beide slangdelen kan alleen maar ongedaan worden gemaakt wanneer die klep is gesloten. Het 'restje' olie in de leiding kan zo dus nooit in het milieu terecht komen.

In het kleine kantoortje van Jelle Werkhoven zijn de wanden behangen met werktekeningen van het verlaadstation. Hier en daar is op een situatieschets ook het bijbehorende productieplatform weergegeven, maar dan erg klein en op de achtergrond. 'In dié verhouding kijk ik ook tegen het project aan', besluit hij.

bron: Nammogram 4/92

deel vier nog niet eerder in het Nederlands verschenen

Glencannon lapt de oorlog aan zijn laars

De eerste drie boeken met verhalen over Glencannon waren al eens eerder in Nederland verschenen en daardoor bij een deel van het lezerspubliek al bekend. In tegenstelling hiermee is 'Glencannon lapt de oorlog aan zijn laars' voor de Nederlandse markt volkomen nieuw en bestaat het uit één verhaal in plaats van uit meerdere. Het is de vertaling van het in 1944 verschenen boek 'Glencannon ignores the war'. Het boek speelt in de tweede wereldoorlog, toen de Japanners Brits-Indië binnenvielen.

Door de oorlogssituatie mist Glencannon zijn schip, waardoor een groot deel van het verhaal zich niet op de vertrouwde 'Inchcliffe Castle' afspeelt, maar aan de wal en onder andere op een buitgemaakt Nederlands schip, de 'Amersdijk'. Daardoor spelen meer en andersoortige personen een rol dan in de eerste drie delen. De manier waarop Glencannon zijn mede- en tegenstanders op de korrel neemt is echter dezelfde als in de eerste drie delen: absoluut onvoorspelbaar en volkomen origineel.

Glencannon heeft zo zijn eigen manier om de oorlog geestelijk en lichamelijk te overleven. Hij laat zich niet murw praten door zenuwachtige mede-opvarenden, zoals Chauncey Montgomery, de eerste stuurman. Vanaf de manoeuvreerstand ziet zijn wereld er volkomen overzichtelijk uit en ligt hij niet wakker van de oorlog: hij negeert hem volkomen. Bij het inslaan van een paar kistjes Duggans Dauw van Kirkintilloch valt hij echter in handen van de Japanners, die hem aanvankelijk voor een admiraal aanzien. Hij wordt gedwongen om voor de Japanners te werken aan het herstel van een dok, om hun gehavende

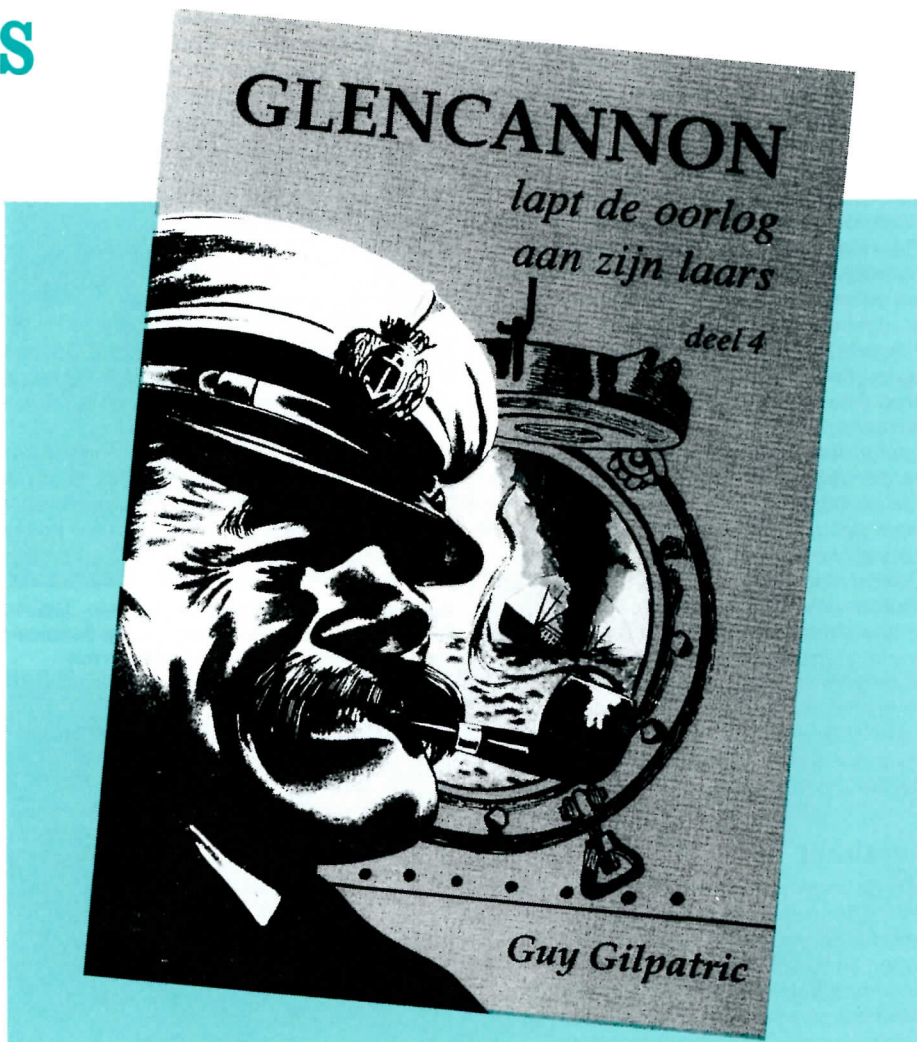
slagschepen te kunnen oplappen. Daar krijgen zij spijt van, want Glencannon saboteert de zaak op een geniale manier.

Door een toeval wordt Glencannon letterlijk de drager van een belangrijk geheim. Commander Barry van het Amerikaanse leger heeft het plan de Japanners daarmee een gevoelige slag toe te brengen. Tegen wil en dank werkt Glencannon mee. Geholpen door de inspiratie, opgedaan tijdens het proeven uit een vaatje goed gerijpte vernis, rekt hij op vernuftige wijze met het grootste deel

van de Japanners aan boord af. Dat het plan uiteindelijk lukt, dank zij of misschien wel ondanks Glencannon, ligt voor de hand, maar door de originele manier waarop Gilpatric de gebeurtenissen steeds weer een onverwachte wending geeft blijft het verhaal tot het eind toe boeien.

Het boek is voor f 17,50 te bestellen bij:

Uitgeverij Smit & Wytzes
Grindrug 1
8321 DD Urk



OVERSLAG

aanwezig tijdens de overlegvergadering op 7 en 8 mei waren:

Groep A

Floor Kuijt
Jos Govers
Taco Franssen
Nico van der Palen
Dolf Mittelmeijer

Groep B

Jaap van Triet

Groep C

Estella Juursema
Jan van Overbeek

Gewoontegetroou deed de heer Veldt mededelingen over recente ontwikkelingen en toekomstverwachtingen. Hij vestigde vooral de aandacht op de sombere financiële ontwikkelingen, die voor 1992 voor de Marine Sector worden voorspeld.

Daarnaast werd stil gestaan bij de eerste kwartaalcijfers van STBV. Ondanks de hogere dollarkoers op dit moment in vergelijking met de budgetkoers, zijn de operationele kostenoverschrijdingen een zorgelijke ontwikkeling en van nadelige



invloed op ons financiële resultaat, aldus Veldt. Slechts de 'Naticina' en de 'Niso' leveren een positief resultaat. De heer Veldt constateerde dat de huidige markttarieven zeer laag zijn, maar dat deze tarieven niet ongunstig worden beïnvloed door het minder voor derden varen. Er zijn aanwijzingen, dat het vervoer van Shell-ladingen meer oplevert.

Helaas werd Shell Tankers recent geconfronteerd met enkele onprettige gebeurtenissen. Een ladingclaim, een eerste ongeval met arbeidsverzuim en een schade geval aan een steiger vormden hiervan de oorzaak.

Met betrekking tot de Appraisal Meeting met de heer I.A. McGrath, meldde de heer Veldt dat deze meeting vooral in het teken stond van plannen voor de komende jaren. De Marine Sector zal de vloot aanvullen met zes produktenschepen, terwijl VLCC-ervanging (op termijn) in studie is. Hoofthema voor de komende jaren blijft het kritisch volgen van onze kosten. De ondernemingsraad droeg na deze mededeling nog enkele suggesties aan met betrekking tot het beheersen van de dokkosten.

Bovenstaande OR-leden voerden overleg met Gerard Veldt en Tino de Vries.

De overlegvergadering werd bijgewoond door de heer T.P.J.M. Stoltz, commissaris van STBV. Jeanne Dumoulin droeg de zorg voor de notulen. Helaas konden Jan Verheul en Leo Jorissen niet aanwezig zijn bij de overlegvergadering, maar wel bij het interne OR-overleg.

Op de agenda voor deze vergadersessie stond onder meer:

- Adviesaanvraag betreffende benoeming van de toekomstige bestuurder
- Personeelssituatie
- Sociaal jaarverslag
- Financieel jaarverslag
- HSEQ-structuur en de samenstelling van Ship's Management Manual

adviesaanvraag

Per 1 september 1992 zal de heer G. Veldt zijn functie als algemeen directeur van Shell Tankers BV neerleggen, in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. De ondernemingsraad ontving van de huidige bestuurder hiervoor een adviesaanvraag en kreeg de gelegenheid tijdens de overlegvergadering met de bestuurder hierover van gedachten te wisselen.

De raad wees de bestuurder op de niet volgens het reglement gevolgde procedure, maar toonde na intern beraad zich bereid om de adviesaanvraag in behandeling te nemen. De raad besloot om, na een gesprek met de benoemende instantie, op korte termijn met een advies te komen.

personeelssituatie

De heer De Vries presenteerde een overzicht van de personeelssituatie sinds 31 maart 1991. Opvallend is dat sedert die tijd het aantal walfunktionarissen is afgenomen met 15 procent en het aantal Nederlandse stagiaires is verdubbeld.

De Vries gaf verder aan dat werving nog steeds de hoogste prioriteit heeft. Bezoeken door DFP aan zeevaartscholen en advertenties zullen dit beleid in de toekomst nog meer moeten ondersteunen, aldus De Vries.

Daarnaast is het verheugend te melden dat een tiental MO'ers in dienst is getreden. Daarnaast zijn er nog zes sollicitaties in behandeling. Ook in Indonesië is geadverteerd. Een aantal geschikte kandidaten is inmiddels geselecteerd. Zij zullen in eerste instantie aan boord geplaatst worden boven de sterkte en - nadat geschiktheid is gebleken - zullen zij na een eerste kontrakt in het normale bestand worden opgenomen.

De raad gaf aan dat het toe te juichen is, dat er zoveel animo is van stagiaires om bij Shell Tankers te komen varen, maar dat de begeleiding aan boord niet in gedrang dient te komen door een te groot aantal stagiaires op een schip te plaatsen.

De raad vestigde nog eens de aandacht op de overschrijding van de kontraktduren. Hoewel volgens De Vries de kontraktduren aanzienlijk zijn teruggebracht, blijken er

PERSONNEL NUMBERS 1991-->1992

	31/03-91	30/06-91	30/09-91	31/12-91	30/04/92	
DUTCH OFFICERS	236	227	228	225	227	
DUTCH CREW	75	72	70	67	58	
DUTCH SEAFARERS	311	299	298	292	285	
INDON. OFFICERS	36	37	38	33	36	* INCL.CREW REIZEND
INDON. CREW	217	221	232	224	219	
IND. SEAFARERS	253	258	270	257	255	
TOTAL FLEET	564	557	568	549	540	
SHORE PERS.	45	44	43	41	40	
TOTAL STAFF	609	601	611	590	580	* EXCL.BR.R/O
DUTCH CADETS	14	5	26	25	25	
OFFICE TRAINEES	2	1	0	0	0	
TOTAL	625	607	637	615	605	* EXCL.BR.R/O

FEBRE

NO.SHIPS-->18



BR.RADIO OFF. 7

vooral voor de eerste stuurlieden nog overschrijdingen voor te komen.

Ten aanzien van de CAO-voorstellen meldde De Vries, dat gepoogd is door de maatschappij om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de werknemers, maar dat de leden van de vakbond zich op 18 mei kunnen uitspreken over de voorstellen. Door een aantal leden van de raad werd opgemerkt, dat de telex aan de schepen ten aanzien van de CAO-onderhandelingen de indruk wekte, dat de CAO reeds was afgesloten.

Door De Vries werd tenslotte nog aandacht besteed aan de resultaten van het zogenaamde Risbo-onderzoek. Uit het rapport zijn enkele belangrijke conclusies te trekken. Het rapport bevat de resultaten van een onderzoek onder de zeevarenden over onder andere beroepskeuze, de wensen en de persoonlijke toekomstverwachtingen van maritieme officieren. Enkele opvallende conclusies uit het rapport zijn, dat als meest aantrekkelijke kant van de Maroff-functie wordt gezien, de afwisseling van het beroep. De minst aantrekkelijke kanten: de verhoogde werkdruk en het veel van huis zijn. In het algemeen kan worden gesteld dat Maroff's kiezen voor het varende beroep om veel van de wereld te zien.

De belangrijkste redenen om te stoppen met varen zijn een aantrekkelijke walfunctie, invloed van de partner en te lange uitzend/diensttermijnen. Het rapport zal in compacte vorm aan alle schepen worden toegestuurd. Zij die aan de enquête hebben deelgenomen, zullen van het Risbo rechtstreeks een samenvatting ontvangen. De Vries hoopt ook binnenkort een rapport te ontvangen, toegespit op de geënquêteerde Shell Tankers werknemers. In een later stadium zal dit rapport met de ondernemingsraad besproken worden.

sociaal jaarverslag

De raad meende op advies van de commissie vlootbeheer en personeelszaken dat het concept Sociaal Jaarverslag een juiste afspiegeling geeft van hetgeen in 1991 op dit gebied heeft

plaatsgevonden. De raad achtte het daarnaast noodzakelijk dat extra aandacht in dit verslag moet worden besteed aan de reorganisatie binnen de kantoororganisatie, waar 15 procent reductie aan mankracht plaatsvond. Deze reductie heeft plaats gevonden op een verantwoorde wijze middels natuurlijk verloop, interne verschuivingen en combinaties van taken binnen en buiten de verschillende afdelingen.

financieel jaarverslag

De commissie financieel en economische beleid heeft tijdens het overleg met de finance manager, de heer A. de Rijke het financieel jaarverslag doorgenomen en een advies voorbereid aan de raad. De raad sprak zijn bezorgdheid uit over de financiële resultaten van STBV in het afgelopen jaar en over de vooruitzichten voor 1993, waar naar verwachting het

wegvallen van IPZ/WIR premies een nadelige invloed zal hebben op de winstpositie. De Rijke sprak de hoop uit dat tegen die tijd een geringer aantal dan het huidige aantal schepen een dokbeurt zal moeten ondergaan, terwijl mogelijkerwijze bepaalde overheids faciliteiten reden geven tot wat meer optimisme. Ten aanzien van het positieve financieel bedrijfsresultaat van de gehele Marine Sector merkte de raad op, dat de inkomsten van STBV in 1991 daarbij achtergebleven zijn. Hoewel de chartertarieven worden vastgesteld door een onafhankelijk panel, meent de raad dat de inkomsten voor STBV in positieve zin zouden moeten worden bijgesteld.

hseq structuur

Ten aanzien van het opzetten van de vernieuwde HSEQ-structuur en het Ship's Management Manual heeft de ondernemingsraad middels diverse commissies overleg kunnen voeren met DFM. Inhoudelijk en tekstueel zijn enige wijzigingen en aanvullingen aangebracht. Met name werden opmerkingen geplaatst naar aanleiding van de samenstelling en de verantwoordelijkheden van de HSEQ-werkgroepen.

Ten aanzien van het Ship's Management Manual kwamen onder andere de functien en taakomschrijvingen aan de orde. De raad kon zich vinden in de uitgebrachte circulaire en het Manual, maar achtte het noodzakelijk dat beleidsmatige veranderingen in de toekomst op een duidelijke manier en tijdig bekend worden gemaakt aan alle betrokkenen ter voorkoming van misverstanden. De raad werd bij deze ook gevraagd om binnenkort zijn oordeel uit te spreken over de samenstelling van een zogenaamde 'brochure HSEQ-beleid'.

OR-allerlei

- De ondernemingsraad feliciteerde de heer G. Veldt met zijn benoeming tot 'Officier in de Orde van Oranje-Nassau'.
- De bestuurder overhandigde de ondernemingsraad de adviesaanvraag betreffende het voorgenomen besluit tot benoeming van de toekomstige bestuurder van Shell Tankers BV.
- Het financieel jaarverslag werd van een toelichting voorzien door de heer A. de Rijke (DFF) tijdens de commissievergadering. De commissie financieel en economisch beleid (uitgebreid met buitenlid Haaije van der Brug - DFF/1) kreeg de gelegenheid om enkele kritische vragen te stellen.
- Vragen over het postvoorzieningsproject hebben ertoe geleid, dat Management binnenkort de resultaten zal evalueren en ook bekend zal maken.
- Voor de periode tot 29 juni zijn Taco Franssen en Jan Verheul gekozen als respectievelijk plaatsvervangend voorzitter en plaatsvervangend secretaris van de ondernemingsraad.
- DFF heeft intussen drie individuele gesprekken gevoerd met Nederlandse hoofden voeding. De raad acht het wenselijk om de overige Nederlandse hoofden voeding middels een brief op de hoogte te stellen van het doel en het tijdstip van het gesprek, dat met hen wordt aangegaan.
- Dit verslag is geschreven door Dolf Mittelmeijer.

voor herhaling vatbaar

Op zaterdag 4 april was het dan zover dat wij, Wilma Bank (DFP/32) en Esther de Clercq (DFF/1), mee mochten varen met de 'Solaris'. De reis van Schiphol naar Wilhelmshafen verliep vlekkeloos. Alles was prima geregeld! Toen we eenmaal aan boord waren, duurde het wel eventjes voordat er iemand ons kwam halen.

Nadat wij onze koffers hadden uitgepakt, zijn we naar beneden gegaan met de post, kranten en drop. Dit werd zeer gewaardeerd. Zondagmiddag vertrokken we uit Wilhelmshafen op weg naar Hamble. Toen we het Duitse waddeneiland Wangerooge voorbij waren, werd de loods met een helikopter van boord gehaald. Dit was een hele belevenis.



's Maandags kregen we van hoofdwerktuigkundige Leo Jorissen een 'grand tour' over het schip. Als eerste

gingen wij als 'kanariepietjes' naar de machinekamer. Wat een herrie, maar wel geweldig indrukwekkend. Na de rondleiding was het koffiedrinken. Er heerste een juichstemming, want de bemanning had net te horen gekregen dat ze vijf dagen in Rotterdam zouden blijven. Iedereen is meteen naar huis gaan bellen om het goede nieuws aan de familie te melden. Na de koffie vervolgden we onze rondleiding, maar nu over het dek. 's Middags kwamen we door het Kanaal. Er waren veel ferry's te zien en naderhand konden we Dover zien liggen. Dit was een schitterend gezicht. Dinsdagochtend kwamen we aan in Hamble. Al vrij snel kregen we het echte Engelse weer, regen! 's Middags zijn we met Arie Slot en Glynn Williams naar Southampton gegaan



en zijn daar behoorlijk nat geworden. 's Woensdag was het schitterend weer en hebben we een lange tijd op het dek doorgebracht. Omdat het zo zonnig weer was werd het mistig op zee. Om middernacht gingen we naar de brug, want Rotterdam kwam in zicht. Hoe dichterbij Rotterdam, hoe meer lichtjes er te zien waren. Dat was een prachtig gezicht. Om half vier 's nachts lagen we aan de kade in Europoort. We zijn toen ons bed maar gaan opzoeken, want zoals iedere ochtend was het ontbijt om half acht. Rond half negen kwamen onze vaders aan boord. Na een bak koffie hebben ook zij nog een rondleiding gehad. En toen was het tijd om naar huis te gaan.

We hebben een geweldige tijd aan boord gehad. Ook de weergoden waren ons gunstig gezind. Veel gezien en gehoord en ook veel lekkers gegeten. Een ding is zeker: het is hard werken aan boord. Wij willen hierbij iedereen aan boord van het ms 'Solaris' bedanken voor deze mooie dagen. Het is zeker voor herhaling vatbaar.

Wilma Bank en Esther de Clercq

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

De cursus wordt gegeven aan de Technische en Maritieme Faculteit, afdeling Operationele Techniek, Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam.

De aanvangsdatum is maandag 14 september 1992. De cursus omvat 4 weken van 30 lessen. Door middel van presentaties en discussies op vrijdag 9 oktober 1992 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 (4000 PK). Ook scheepswerktuigkundigen die reeds in het bezit zijn van het diploma 'C' kunnen zich opgeven voor deze cursus.

Zij die zich wensen op te geven voor bovengenoemde cursus dienen dit in overleg te doen met Jeanne Dumoulin (tel.: 010-4071847).

V A A R T H O U D E N

Koninklijke Onderscheiding G. Veldt

Op 29 april jl. ontving onze algemeen directeur, G. Veldt een Koninklijke Onderscheiding. Tijdens een feestelijke bijeenkomst op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, werd hij benoemd tot 'Officier in de Orde van Oranje-Nassau'. De onderscheiding werd uitgereikt door de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw J.R.H. Maij-Weggen. Nogmaals proficiat!

Nieuwe CAO

Na vijf onderhandelingsvergaderingen met de vakorganisaties FWZ en CNV is het volgende resultaat bereikt.

De belangrijkste materiële wijzigingen zijn:

- een tweejarig CAO, looptijd 1 april 1992 tot en met 31 maart 1994;
- een gageverhoging van 4 procent per 1 september 1992;
- een gageverhoging van 4 procent per 1 september 1993;
- in een periode van circa 2,5 jaar zal de kontraktduur geleidelijk worden teruggebracht van 4 maanden naar 3 maanden;
- voor een aantal zeer goed funktionerende scheepstechnici wordt een hogere gageschaal ingevoerd;
- de vaste overwerkvergoeding voor 1e stuurlieden, maritiem officier 1 en 2e werktuigkundigen wordt verhoogd van 107,6 naar 112 uur per maand;
- medewerkers in de zogenaamde 'bevroren schaal' krijgen een extra gageverhoging van f 100,- per maand.

Op 18 en 20 mei zal dit resultaat met een neutraal advies aan de leden worden voorgelegd.

Overwerk

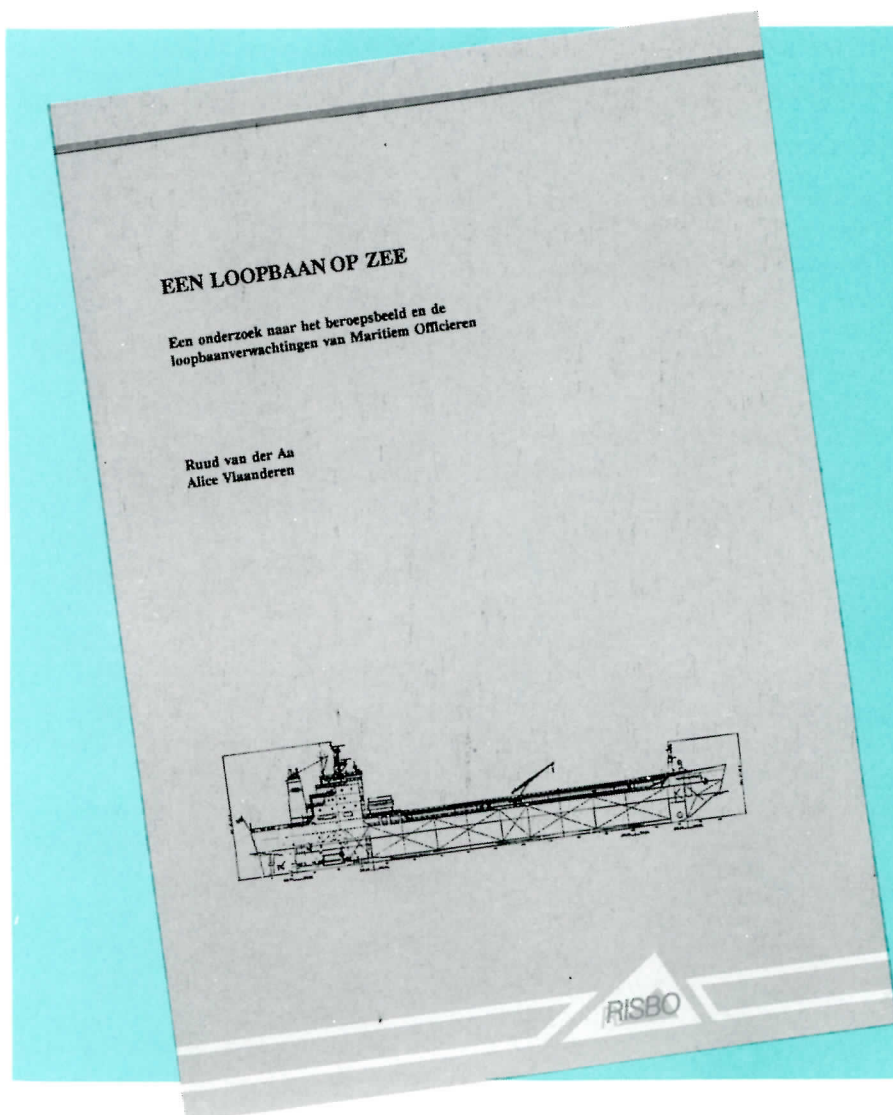
Er blijkt een misverstand te zijn over de interpretatie van de overwerkafspraken in de nieuwe CAO. De intentie van de afspraken is als volgt:

- overwerk is volledig gerechtvaardigd mits het aantal dagen en uren binnen redelijke en wettelijk vastgestelde grenzen blijft;
- daarmee wordt bedoeld: vier à vijf dagen per week enkele uren overwerk per dag is acceptabel;
- op zondag wordt zondagsdienst gedraaid; deze dag is dus in principe overwerkvrij. Het is dus niet de bedoeling dat op deze dag een

brand- of sloepenrol wordt gehouden;

- daarnaast dient er tenminste nog een overwerk vrije dag te zijn;
- uiteraard blijft onverminderd van kracht dat operationele omstandigheden voor het SMT aanleiding kunnen zijn hiervan af te wijken.

De bovenstaande regels zijn bedoeld als een leidraad. We gaan ervan uit dat dit beleid door de SMT-leden met verstand gehanteerd wordt. Het kan niet zo zijn dat alleen door het wisselen van de 'wacht' (gezagvoerder of hoofdwerktuigkundige) de medewerkers van vier dagen overwerk plotseling in zes of zeven dagen overwerk vervallen en omgekeerd.



Walbezetting

Nog steeds zien we de walbezetting geleidelijk in sterkte teruglopen. Waren er ruim een jaar geleden 46 medewerkers, thans is dit aantal gereduceerd tot 40.

Recrutering

Sinds 1 januari zijn er 10 nieuwe maritieme officieren bij ons in dienst getreden. Sommigen zijn pas afgestudeerd, anderen hebben reeds ervaring. Het blijkt dat de advertentiecampagne een lang 'naijleffect' heeft. Alle eindexamenkandidaten van de hogere zeevaartscholen hebben een brief met een attentie van STBV ontvangen, waarin wij hen uitnodigen bij ons te solliciteren.

Stagiaires

Het aantal aanvragen voor een stage is opgelopen tot 49 ('Sidelia-effekt'). We zijn nu al begonnen met stagevoorlichting voor volgend jaar: in mei staan voorlichtingsbijeenkomsten voor de eerste jaars in Rotterdam en Vlissingen gepland.

Risbo onderzoek

Op 1 mei jl. werd het rapport van de Erasmus Universiteit aan de reders gepresenteerd. Een samenvatting van het rapport genaamd 'Een loopbaan op zee' zal naar alle deelnemers aan de enquête en naar alle schepen worden verstuurd. Er is een beperkt aantal exemplaren van het volledige rapport besteld. Belangstellenden kunnen het goed leesbare, 148 pagina's tellende rapport bij DFP/2 (Rob Wijmer), of OR-secretariaat ter lezing opvragen.

Het is opvallend dat vooral de wens tot kortere vaarperiodes heel hoog scoort. Ook zal er een uitdraai worden gemaakt van de STBV-resultaten ten opzichte van andere rederijen. In de loop van de komende maanden zult U daarover worden geïnformeerd.

Het 148 pagina's tellende rapport 'Een loopbaan op zee', met op de voorpagina een illustratie van onze ms 'Shelltrans'

Bevoegdheden MBO afgestudeerden

Er schijnt enige verwarring te bestaan omtrent de bevoegdheden van MBO-afgestudeerden. Een MBO'er die met goed gevolg examen heeft gedaan en na het volbrengen van zijn stageperiode zijn takenboek naar behoren heeft bijgehouden, krijgt de volgende diploma's uitgereikt. Het diploma 'A' als scheepswerktuigkundige en het diploma als stuurman voor de kleine handelsvaart tesamen met het aanvullingsdiploma voor de kleine handelsvaart.

Tevens hebben zij de cursus 'radarwaarnemer' met goed gevolg doorlopen en het algemeen 'radiotelefonie certificaat' behaald. Het

diploma 'A' spreekt voor zich, terwijl het stuurmansdiploma voor enige verwarring kan zorgen. Zoals uit de vaarbevoegdheidsverklaring blijkt, geeft dit diploma de betrokkene de bevoegdheid op *alle* schepen als 3e stuurman dienst te doen. Hij kan na het behalen van de vereiste vaartijd tevens doorstuderen voor zijn volgende rangen. Met andere woorden, het diploma 'stuurman kleine handelsvaart' met het aanvullingsdiploma 'stuurman kleine handelsvaart' kunnen we gemakshalve gelijkstellen met het diploma derde stuurman grote handelsvaart. Bovendien zijn zij bij Shell Tankers BV in het bezit van de Liberiaanse diploma's '3rd. Mate en 3rd. Ass. Engineer'.

Training (1)

De trainingsinspanningen in mandagen zullen dit jaar ruwweg worden verdubbeld ten opzicht van 1991. Het betreft zowel technische als niet-technische cursussen. De driedaagse Framo-cursus, waaraan onlangs door een twaalfal officieren is deelgenomen, heeft enthousiaste reacties opgeleverd. Er staan nog twee van deze cursussen voor dit jaar gepland. Daarnaast is er een vierdaagse 'Dynamic Positioning' cursus gehouden in Lowestoft waarvan er tenminste nog 1 volgt dit jaar. Op 11 mei is de eerste MAN/B&W cursus voor ervaren technische officieren gestart, waarvoor tien deelnemers zijn genomineerd.



Training (2)

'Open leren' met succes afgerond:

A.J. Haasnoot - *Electronica 'A'*
J.F. Bastiaansen - *Electronische basisbegrippen 'B'*

Circa 20 deelnemers zijn met diverse cursussen bezig.

Ik vestig er - met name voor de nieuwe collega's - nog eens de aandacht op dat ook cursussen/studies die op eigen initiatief worden begonnen voor tegemoetkoming van kosten in aanmerking kunnen komen. Wel dient er een raakvlak te zijn met het bedrijf maar dat wordt ruim geïnterpreteerd. Bovendien dient men vooraf contact op te nemen met DFP/111 (tel. 010 - 4071847).

Management cursus

In samenwerking met het ROC zijn we ons aan het beraden op een Managementcursus voor SMT-leden. We streven er naar de eerste cursus in het najaar van start te laten gaan. Waarschijnlijk wordt het een drie- of vierdaags programma waarin ook ruim aandacht zal worden besteed aan financiële aspecten van de bedrijfsvoering aan boord.

PC privé

Nog steeds komen er aanvragen voor de PC-regeling binnen. Toegekend in 1992 22. De regeling geldt tot 1 september a.s. en zal - ik zeg het met nadruk - daarna *niet* worden gecontinueerd of opnieuw worden opgesteld.

Kontraktduur

Gelukkig gaat het daarmee de goede kant op. Alleen op de niveau's van eerste stuurlieden en senior MO'ers is de personeelsbezetting nog erg krap. In de andere rangen is de situatie vrijwel terug naar normaal (vier maanden). Wel zullen gezien de tekorten op schepen als 'Sidelia', 'Sunetta', en mogelijk 'Naticina', Indonesische officieren in de lagere rangen worden tewerkgesteld. Dit is noodzakelijk om de CAO-afspraken: drie maands kontrakten, te bereiken in een periode van 2,5 jaar, te kunnen realiseren.

Behouden vaart of een prettig verlof,

Tino de Vries
Personnel Manager

Wnd. - Waarnemend
Gezagv. - Gezagvoerder
1e Stm. - 1e Stuurman
2e Stm. - 2e Stuurman
Hwtk. - Hoofdwerktuigkundige
2e Wtk. - 2e Werktuigkundige
3e Wtk. - 3e Werktuigkundige
4e Wtk. - 4e Werktuigkundige
MO1 - Maritiem officier 1
MO2 - Maritiem officier 2
MO3 - Maritiem officier 3
MO4 - Maritiem officier 4
Roff - Radio officier
Wass - Wachassistant
ST - Scheepstechnicus
ASV - Algemeen scheepsvakman
Hovo - Hoofdvoeding
ASPI - Aspirant scheepstechnicus

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

situatie aan boord 20.05.1992

ms 'Cardissa'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: A.G.J. de Wit
Hwtk.: N.C. van der Vecht
MO2: G.H. Reitsema,
 S. van der Zee
MO3: J. Lahuis
MO4: M. Koper
Roff: S.J. Williams
ST: R.B.F. Stroet, K. van der Sluis
Hovo: J. Roosenburg
ASPI: E.R.R. Meyer
CPO: Moh Sjansudin
PO: Albert Dondokambey
G1S: Bin Muridi, Mohamad Nasir
G2S: Umar, Sutomo
ASTD: Salim
2NDC: Endi Suryadi

ms 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
1e Stm.: M. Buth
Hwtk.: D. Westdorp
2e Wtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
3e Wtk.: R.F. van Loon
Off2: Arsamada Marwi
Off3: B.E. Priyatno
Eng3: S. Wartama
Eng4: A. Sukarsan, D. Gunawan
 Sunarwanto
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: M. Simandjuntak, Daud Sonan
G1S: Kuswara, Henky B. Pangaila,
 Djaka Senjaya, Simanjuntak
G2S: O. Acmad, Naiman,
 Abdul Hafit S.
ASTD: Taufic Nafi
JSCJ: Tiwar
CICA: M. Sardi
2NDC: Sidik

ms 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: H.J. de Vries
1e Stm.: G.J.C. van Eeten
Hwtk.: H. Japin
2e Wtk.: H.J. Lammertink
Off2: Moh Tohir Laisa
Off3: B. Baharianto
Eng3: Jenafri
Eng4: Nursodik, Masfar
IRO: M.M. Kasio
StagHO: A.D. Udo
StagMO: M.M.G.J. Kuyl,
 C.W.G. Boer
PO: Mamam Suwarman, Maman
 Suparman
G1S: Matrawi Bin Rofi, Muljono
 Adhy Sukardi, Arifuddin, Achamad
 Marpudin
G2S: S. Nurdin, Safei Bin Marsan,
 Muiin
ASTD: Sabur Ruchiat
JSCJ: Muslimin
CICA: O. Irsal
2NDC: T. Kusnadi

ms 'Erodona'

Gezagv.: T.H. Tromp
1e Stm.: J.A. Koenraad
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
2e Wtk.: A. van Beek jr.
Off2: D. Soeyono
Off3: J.G. Wibisono
Eng3: B. Agusdin
Eng4: S.F. Pangemanan
StagMO: P.H. Bos
CPO: Sugiman
PO: Sjaifullah Siregar,
 Ahmad Serang
G1S: Ade Taryat, Sugandi, Namari
 Usman, Huzairi Shah
G2S: Mohamad Asis, Mashuri,
 Masji
ASTD: Budiyono
JSCJ: S.F. Suharto
CICA: Purnomo Jasman
2NDC: Samsuri Bin Yusuf

ms 'Etrema'

Gezagv.: L.A. Groendijk
Hwtk.: G.J. van Eyk
2e Wtk.: I.J. Albrechts
MO1: H. Ammerlaan
Off2: Bambang Sihono
Off3: R. Kurnianto
Eng3: M. Pangaribuan
Eng4: R.V. Hutahaeen, Edhy
 Susetyo
IRO: Freddy Wattimena
CPO: Hengky S. Pasumiin
PO: Syaful Anwar, Tahalea Joazab
G1S: Sudjiman, Sukri Muchtar,
 Aki Bin Samiri, Baku
G2S: Slamet Thohir, Nandang
 Ansori, Hollah Bin Dahlan
ASTD: Moh Rusman
JSGJ: Asmori Bin Moi
CICA: Dominques Mustamu
2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Naticina'

Gezagv.: A.J. Both
1e Stm.: B. Crum
2e Stm.: P.A. Vermolen
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
2e Wtk.: F.A.J. Boot
3e Wtk.: G.J. Harlaar
4e Wtk.: A.R. Greenwood
MO4: D.J. Osinga
ST: G.H. de Visser
IRO: Adang Gadjali
IJD: Damin
IJE: C. Ganur, Sunaela Fardiyanto,
 I. Pandji Mustanto
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Hasoloan Siregar, Mahmud
G1S: Mohamad Raij, Djusup B.
 Maruki, Henky H.
 Hursepony, Sanusi
G2S: Mohaar B. Marzuki, Hasri
 Kasim, Taufic Muchtar
ASTD: Harjono

JSCJ: Hayyan
CICA: Adjisman
2NDC: Dhony Jaya

ms 'Niso'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: R. Hendriks
2e Stm.: M.C. Swart
Hwtk.: P.A. Ankerman
2e Wtk.: R.J. Bosman
3e Wtk.: B.K. Frans
MO3: H. van den Elsaker,
 R.C.F. Straver
Roff: S.J.J. Steel
ST: P.H.H. Tummers, R.J. Dekker
Wass: C.H. Roozendaal
CPO: Mat Tohir
PO: Paniran, Hinsia Manurung
G1S: Ismail Bin Sihirat, Paulus
 Wattimena, O. Achmad, UbusMoh.
 Ili
G2S: Tarjudin, Abdul Karim,
 Burhan, Mustopa, Maruji, Satiman
ASTD: Husein
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Wawan Setiawan
2NDC: Djuneadi Arsim

ms 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen
1e Stm.: J. Jongeneel
Hwtk.: J. Wielart
MO1: H.G. Besselink
MO2: P.J.B. de Jong
MO3: R.C.R. Oldenburger
StagHO: J. Bos, B.L.J.A. Duurling
Roff: D. Hicklin
ST: A. van der Windt, H. de Vries
Hovo: L.H. Thibaudier
CPO: Ch. A. Rumengan
PO: Jamil Erang
G1S: Rachman, Abifakih
G2S: Atim B. Pereman, Julius
 Tohmas, Moch. Bachri,
 A. Siradjudin, Morsid
ASTD: Tirai Bin Moi
2NDC: I.L. Lopies Salvador

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: S.S. Abma
2e Stm.: J.N.M. Sinnige
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
MO3: P.J.H.M. van Daal,
 R. van Aalderen, P. Bandringa
CPO: O.O. Suntoso
PO: Mohamad Sibli
G1S: Achmad Danari, Muh Irwan,
 Robby Obtom Podung, Mail
 BinToyib
G2S: Herman Lumohing,
 Komarudin
ASTD: Edy Yusuf Setiady
CICA: Sujai
2NDC: Aksan Busri

ms 'Sidelia'

Gezagv.: G. Buma
1e Stm.: K. Cramer
Hwtk.: H. Kuijper
3e Wtk.: M.J.E. van den Broek
MO3: C.G.A. Ligtfoot,
 L.J. Salomons
MO4: M. van der Plas, R. Bijlsma
IRO: S. Rizal
CPO: Monafi
PO: Andrias An Data,
 J. Ben Pattilima
G1S: Bambang Prasetyo, Panut,
 Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin
 Muhammad
G2S: Mohamad Amin, Yac. Faut
 Ngil Janan, Mujakir
ASTD: Warno S.
JSCJ: Bahari Madruisdi
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Inuh Bin Tamin

ms 'Siratus'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Stm.: R. Dijkstra
Hwtk.: E.S. Petrusma
MO2: H. van Weenen
MO3: H.J.K. de Boer,
 H.C. van Petersen
Roff: S.M. McFaul
I3E: R.G. Masinambow
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Ali Mudin, Nuron Djuhana
G1S: Muhamad Said, Suhandi
 Andi, Sugiadi, Didi Hairuddin
G2S: Guffron, Mat Wari Bin Syukur,
 Surianto
CICA: Hans Kambey
2NDC: Bambang Suyanto
ASTD: Sahara
JSCJ: Mahsus

ms 'Solaris'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
1e Stm.: F.B. Schröder
Hwtk.: M.F. Koens
MO2: P.H. Stegeman,
 M.P.M. Boeren
MO3: A. Slot
MO4: J. Nooteboom
Roff: W.N. Bradshaw
ST: L.R. Stevens, E. Kuitems,
 M.J.W.A. Schuur
Hovo: J.H.A.J. Orië
CPO: Pieter Nikijuluw
PO: M. Kadar
G1S: Eddy Nurhati
G2S: Mohamda Hosen, Usman
 Madjoka
ASTD: O. Juhari
CHCK: Nawai

ms 'Spectrum'

Wnd. Gezagv.: F.J. Kronenberg
Hwtk.: J. Krussse

MO1: B.E. Broekhuysen
MO2: A.D.N. Smith
MO3: A.J. Geerds
MO4: R.E.F. Spit
ST: J.M. van Hoeven,
 D. van Eenige, Q.A.P. de Wit
Hovo: C.F. van der Ende
StagHO: C. van der Molen
StagMO: M. Crum
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Desmond Kordak
G1S: Daie, Wawan Herawan
G2S: Napseri Bin Iqwan,
 Mohammed Mosleh
ASTD: Djafri
2NDC: Tanggan Bin Idris

ms 'Sponsalis'

Wvd. Gezagv.: C.B. Slieker
1e Strm.: A.E.R. van der Griend
Hwtk.: H. Brand
MO2: P. Kees, W.M. de Bruyn
MO3: J.C. Geuze
StagHO: W.D. van Amersfoort,
 E. van Empel
Roff: J.D. Kucharski
ST: B.A. Amstelveen, E.H. Vissia,
 J.W.P. Grommen
Hovo: H. Otter
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Dr. Sony Wonok
G1S: Achmad Husin, Bin Satimin
G2S: Hery Kaharu, Djaelani
ASTD: Ripin
2NDC: Mohamad Jusuf

ms 'Stellata'

Gezagv.: W.A. Mostert
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO1: J.P.J.G. IJzerman
MO2: J.W. van Duuren
MO3: P.G. Harts
Roff: E.F. McInerney
ST: J. Brederveld,
 J.P.W. Dallmeijer, P.S. Knaap
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Tawakid
PO: F.X. Djoko Nursjamad
G1S: Muyoto, A. Madjen Nawi
G2S: Abdul Hadi
ASTD: Madsaleh
2NDC: Suharto Bin Jasin

ms 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
1e Strm.: J. Kistemaker
3e Strm.: M.E. Granviel
Hwtk.: W. Vroling
2e Wtk.: J.W. van Velze
4e Wtk.: J.J. Schat
MO3: P.B. van Leunen
IJE: Sambarani, Teddy Kristiady,
 Albert Uneputti, Fadjar
 Wahyutomo
IRO: S. Ruskam
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Buntaran, Abdul Rachman
G1S: Rudolf H.J. Lapian, S. Bachri,
 R. Latuheru, Mat Sum Bin Anwar
G2S: Moh. Nasir, Zainul Arifin,
 Rafdianto
ASTD: Achmad Djarkasih
JSCJ: Moch. Syaifullah
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Agus Harun

ms 'Zafra'

Gezagv.: F. Kuyt

1e Strm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: J. Smid
MO3: P. Reinsma, P. van den
 Brink, J.X.J. Klaayzen
ST: G. Struik, F.W. Bosson
IRO: H.J. Santosa
CPO: Rustam Zen
PO: Suhardi
G1S: Zulani Adjeri, Abdul Halil
G2S: Dedi Bukhori, Pukasan Bin
 Jumadin
ASTD: Harun
CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Zaria'

Gezagv.: N. Venendaal
1e Strm.: W.J. Netelenbos
Hwtk.: W. Muis
2e Wtk.: H. Waitz
MO2: H.T.J. Meyer,
 M. van der Woud
MO3: J.H. Luteyn
ST: E.R. van Engel, J.P. de Landes
StagHO: M. Aris, J.F. Schraa
Roff: Ardinor Alex
CPO: Bingen
PO: Cece Suganda
G1S: Abdul Aziz, Abdul Manika
G2S: Suhanda, Agus Salim
ASTD: Saferi Bin Hadarun
CICA: Syahrudin Ujang
2NDC: Bin Ngaripandu

Behaalde diploma's

'S2V' - MO4: J. Nootboom
 'S3' - MO2: F.P. van der Star

Gehuwd

09.04.92 - 1e Strm. S. Termeer met
 mevrouw A. Felperlaan

Geboren

03.03.92 - Alicia Rebecca, dochter
 van 2e Wtk. A. van Beek jr, en
 mevrouw A. van Beek-Widow

Over van Groep buiten Nederland

07.04.92 - 3e Wtk.: B.K. Frans

Over naar Groep buiten Nederland

MO3: J. Minnaard (SIM)

Uit dienst getreden

MO3: A.H.A. IJzerman
ST: P.M. Hendriks

Met pensioen

ASV: P.C. Groen

Onze vlootjubilaren



D.J. Mittelmeijer
 1e stuurman
 25 jaar op 08.07.92



A.J.W. Rommes
 Gezagvoerder
 25 jaar op 11.07.92



M. Buth
 1e Stuurman
 25 jaar op 17.07.92



J.J.F. Govers
 2e Werktuigkundige
 25 jaar op 21.07.92



J.C. van Koten
 Maritiem Officier 1
 25 jaar op 01.08.92



A.L.M. van Dun
 1e Stuurman
 25 jaar op 01.08.92



G.J. van Eyk
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 10.08.92



C.W.H. van Holthuysen
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 14.08.92



J. Wielart
 Hoofdwerktuigkundige
 35 jaar op 15.08.92



P.D. Koudenburg
 3e Werktuigkundige
 25 jaar op 16.08.92



N. Venendaal
 Gezagvoerder
 35 jaar op 18.08.92



K.G.J. Schefferlie
 Algemeen Scheepsvakman
 25 jaar op 19.08.92



L.A. Groendijk
 Gezagvoerder
 35 jaar op 28.08.92

Nieuw in dienst



P.S. Knaap
 Scheepstechnicus
 03.03.92



M. van der Plas
 MO4
 09.03.92



M. Koper
 MO4
 11.04.92



J. Nootboom
 MO4
 27.04.92

Walpersonalia

Onze waljubilaren

C. Oppelaar
 DFM/11
 25 jaar op 17.07.92



Over naar Groep binnen Nederland

18.05.92 - J. van den Berg (SIPM)

in memoriam

Op 27 april is op 82 jarige leeftijd overleden de heer **A.G. Bosma**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Bosma verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1961 na 29 dienstjaren. Op 29 april is op 79 jarige leeftijd overleden de heer **J.M. Hittenhausen**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Hittenhausen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 28 dienstjaren.

Shell Tankers viert 100 jarig bestaan

In 1992 is het honderd jaar geleden dat de eerste tanker, de 'Murex', te water werd gelaten ten behoeve van wat later The 'Shell' Transport & Trading Company zou gaan heten, welk bedrijf vanaf 1907 samen met de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij de 'Koninklijke/Shell Groep' is gaan vormen.

Als onderdeel van de festiviteiten om het eeuwfeest te vieren, heeft Shell International Marine in Londen, de coördinerende instantie voor alle tankeroperaties van de Koninklijke/Shell Groep, een tentoonstelling georganiseerd onder de naam 'Shell Tankers: Honderd Jaar'.

Het betreft een rondreizende tentoonstelling, die vanaf 27 mei a.s. eerst een aantal plaatsen in Groot Brittannië zal aandoen, om vervolgens van 6 juli tot 20 juli naar Rotterdam te komen en wel op het terrein van het Maritiem Buitenmuseum aan de Leuvehaven. De kern van de tentoonstelling is een 'tunnel door de tijd', waar de bezoekers doorheen kunnen lopen. In de tunnel wordt niet alleen een beeld gegeven van de geschiedenis van Shell Tankers van 1892 tot 1992, maar ook vooruitgekeken naar de toekomst.



Door middel van realistische audio-visuele en andere speciale effecten kan de bezoeker van de tentoonstelling niet alleen de successen van een tot een grote onderneming uitgegroeide tankerreedrij meebeleven, maar ook de tegenslagen uit de eerste beginperiode, met alle risico's van het leven op zee, zoals stormen en schipbreuken.

Het doel van de tentoonstelling is de veranderingen te laten zien, die in de afgelopen 100 jaar, vanaf het moment dat Shell betrokken raakte

bij het wereldwijde vervoer van olie, in de Koopvaardij hebben plaatsgevonden. Tevens wordt de nadruk gelegd op de bijdragen van Shell aan de Koopvaardij in de vorm van maritiem-technische uitvindingen, ontwikkelingen en vernieuwingen. De tentoonstelling is gericht op een ruime doelgroep en wil de bezoekers de verrichtingen en resultaten van de Koopvaardij in de afgelopen 100 jaar op een aanschouwelijke en begrijpelijke manier laten zien. Een bijkomende doelstelling is om middelbare scholieren te stimuleren om voor een loopbaan in de Koopvaardij te kiezen. Tijdens de tentoonstelling zullen dan ook medewerkers van de afdeling Vlootpersoneel aanwezig zijn.

Shell Tankers is ervan overtuigd dat de tentoonstelling een goede weergave zal geven van het gevoel van trots en voldoening over wat Shell Tankers in de afgelopen 100 jaar heeft bereikt. Shell Tankers heeft er alle vertrouwen in dat de volgende 100 jaar net zo succesvol zullen zijn.

De tentoonstelling in het Maritiem Buitenmuseum te Rotterdam zal op 6 juli a.s. officieel geopend worden door de heer I.A. McGrath, Marine Coördinator van de Koninklijke/Shell Groep.

Nadere inlichtingen:
Shell Persdienst 010 - 4696029

