

SCHIP & KA

34e jaargang
nummer 5
oktober 1994



- 🐚 brochure dubbelwandige tankers 🐚 nieuwe vrij uit gidsen
- 🐚 aankoop shelltrans door stbv 🐚 sparen voor air miles 🐚
- 🐚 roken aan boord 🐚 eendracht verslag 🐚
- 🐚 jaarbijeenkomst 🐚 koopvaardijdiensten 🐚 spaarregelingen

SCHIP

& KA

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

Folkert Eisingastraat 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 010-4071842
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vierendertigste jaargang nr. 5
oktober 1994

Redactiecommissie
010-4071804

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 ABN/AMRO bank, Coolingsingel 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

VLOOTCIRCULAIRES

280	02.08.94	Koersen (Satcom)
281	09.08.94	CAO (Satcom)
282	10.08.94	Icona Symposium
283	25.08.94	STBV Mangement Manual
284	25.08.94	DFM-werkzaamheden (Satcom)
285	31.08.94	Koersen (Satcom)
286	05.09.94	Aanstellingen (Satcom)
287	20.09.94	Resultaten CAO-onderhandelingen 1994

stbv jaarbijeenkomst

De STBV-jaarbijeenkomst zal dit jaar plaatsvinden op vrijdag 16 december in de lunchkamer van het Shell-gebouw, Hofplein 20. Hiervoor worden alle actief in dienst zijnde wal- en vlootpersoneelsleden met partners uitgenodigd. De altijd druk bezochte jaarbijeenkomst is voor ons bedrijf de belangrijkste mogelijkheid om met een grote groep medewerkers bijeen te zijn en van gedachten te wisselen. Tijdens de bijeenkomst zal onze directeur, Joop Elias, een toespraak houden. Vanaf

16.00 uur is de Shell-winkel op de 1e verdieping open voor het doen van inkopen. Bent U er nooit eerder geweest? Toch eens naar binnen lopen, het uitgebreide assortiment artikelen is alleszins de moeite waard. Om precies half vijf gaan de deuren naar de lunchkamer op de tweede verdieping wijd open. Vorig jaar was de opkomst zeer groot. Dit keer hopen we nog meer mensen te zien! Natuurlijk zijn de dames c.q. de heren van wie de partner op zee verblijft eveneens van harte welkom.

Nieuwe acties en geschenkengids

Vanaf 24 september is het nieuwe Shell Spaar Magazine 94/95 verkrijgbaar via de Shell-stations. Hierin ook dit keer weer een flink aantal nieuwe of vernieuwde artikelen. Zo is er een gewijzigde collectie handdoeken in een driedelige serie van nog zwaardere kwaliteit. Verder is de collectie porseleinen serviesgoed uitgebreid en kan de spaarder kiezen uit meer keukengereedschap.

Een belangrijke vernieuwing in de gids betreft het aanbod van arrangementen bij diverse hotelketens en waardecheques voor Center Parcs. Maar ook voor het huren van films bij Videoland, voor een



bezoek aan de Efteling of voor het nuttigen van een Big Mac bij een van de McDonald's restaurants kunnen nu de Shell-spaarkaarten worden aangewend.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN



Cardissa
Entalina
Erodona
Hadra

010-4566008

Halia
Hastula
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

010-4566009

Stellata
Sunetta
Zafra

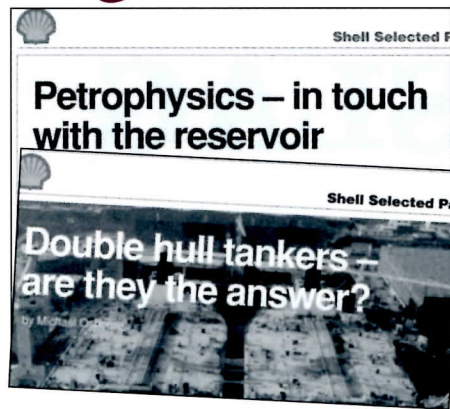


Dubbelwandige tankers

Bieden dubbelwandige tankers de ultieme oplossing voor de vraag hoe de standaard van vervoer over zee drastisch kan worden verhoogd? Het antwoord ligt genuanceerder dan een simpele bevestiging, zo blijkt uit de onlangs verschenen Shell Select Paper 'Double hull tankers - are they the answer?'.

Weliswaar bieden dubbelwandige tankers een aanzienlijke kleinere kans op het weglekken van bijvoorbeeld ruwe olie als gevolg van een aanvaring, maar in vergelijking met enkelwandige tankers worden aan ontwerp, constructie, daadwerkelijk varen en onderhoud andere eisen gesteld. Juist deze onderdelen verdienen nog veel aandacht en ervaring om de standaard van de tankervaart verder te verhogen, zo constateert de auteur.

Een tweede nieuwe Shell Select Paper gaat nader in op het werk van de petrochemische natuurkundige bij de opsporing van koolwaterstoffen in de aardkorst. 'Petrophysics - in touch with the reservoir' heet de brochure die een overzicht biedt van de geavanceerde onderzoeksmethoden die leiden tot een beter inzicht in samenstelling en hoeveelheid van olie- en gasvolumes.



Beide Select Papers zijn op aanvraag verkrijgbaar bij Sandra van Welzen (SN-PAM/O), tel.: 010 - 4696975.

Sparen voor 'Air Miles'

Gratis vlieguren, maar ook tal van andere vormen van vrijetijdsbesteding als een dagtrip naar een attractiepark of een lang weekeinde in een bungalowpark. Dat is de kern van de nieuwe voor Nederlandse begrippen unieke

spaaractie 'Air Miles' die binnen afzienbare tijd in ons land wordt gelanceerd met Shell, ABN-Amro, Albert Heijn en Vendex (Vroom & Dreesmann-warenhuizen en andere dochterbedrijven) als de vier hoofdrolspelers.

Bij de tankstations, supermarkten, warenhuizen en banken van deze vier ondernemingen kan de Nederlandse consument in de nabije toekomst 'Air Miles' sparen voor een scala aan mogelijkheden. Op dit moment worden de laatste gesprekken gevoerd met de leveranciers van vrije-tijdsbestedingen voor de samenstelling van het programma dat de consument een uitgebreide keuze biedt in reisdoelen met verschillende vormen van transport.

Acties van 'Air Miles' lopen al enkele jaren succesvol in Groot-Brittannië en Canada, maar zijn daar alleen gericht op vliegen. Na onderzoek is voor Nederland een bredere opzet gekozen, aansluitend bij de wensen van de klanten.

Het is op dit moment nog niet precies bekend wanneer de actie 'Air Miles', waarvoor de verwachtingen hooggespannen zijn, in Nederland van start gaat. De huidige Shell spaarzegel-actie blijft in ongewijzigde vorm bestaan.

Vrij Uit
AUTOVAKANTIES

De Vrij Uit winterbrochures Weekendje Weg, Wintersport en Euro Disney zijn weer verkrijgbaar. De brochure Weekendje Weg is uitgebreid met vele tientallen theaterarrangementen in verschillende plaatsen in het land. Zo kan een avondje uit een korte vakantie worden. Met Uw gratis Vrij Uit Club Card bij een wintersportreservering kunt U profiteren van voordelen, kadootjes en kortingen. Dit jaar is er een kortingsactie bij Halfords op vele voor de winterse autoreis noodzakelijke attributen.

Vrij Uit biedt U gratis annuleren tot 15 oktober 1994, nooit-te-vroeg-garantie (U betaalt dezelfde prijs als de 'last minute'-boeker) en de Prijsgarantie: niet duurder dan zelf geboekt.

Als U in 1993/94 bij Vrij Uit heeft geboekt, ontvangt U automatisch een brochure. Als U in 1993/94 wel een brochure heeft aangevraagd, maar niet geboekt, ontvangt U een antwoordcoupon, waarmee U de nieuwe brochure(s) kunt aanvragen.

Brochures winter 1994/95

Brochure(s) schriftelijk aanvragen

Degenen die geen brochure of coupon van Vrij Uit ontvangen, kunnen de (gratis) brochures schriftelijk bij Vrij Uit aanvragen, die ze naar Uw huisadres zal verzenden.

Telefonisch boeken

Als U wilt boeken op de speciale voorwaarden voor Shell-medewerkers en

-gepensioneerden, dan kan dat uitsluitend telefonisch, rechtstreeks bij Vrij Uit via telefoonnummer 020 - 6588888. Bij boeking moet U het kodenummer SH 9900 en Uw SP-nummer opgeven.

Voor het aanvragen van de brochure(s) kunt U gebruik maken van onderstaande coupon, die U in een open - gefrankeerde - envelop kunt verzenden. U kunt de gegevens van de coupon ook overnemen op een brief(kaart).

Aanvraagcoupon Vrij Uit-brochures voor Shell-medewerkers en -gepensioneerden.

Verzoeken mij vrijblijvend te zenden:

- Weekendje Weg 1994/95
- Wintersport 1994/95
- Euro Disney 1994/95

s.v.p. aankruisen welke brochure U wenst.

Invullen met blokletters s.v.p.:

Naam:

Adres:

Postcode: Woonplaats:

Zenden naar:
Vrij Uit Autovakanties
Postbus 151
1170 AD Badhoevedorp



OR VERSLAG

Samenvattend verslag van de OR/OV-vergadering van 21 en 22 juli 1994.

Aanwezig waren:

Groep A

Bart Broekhuijsen
Dolf Mittelmeijer
Nico van der Palen
Willem Pols
Jan Verheul

Groep B

Hans Orië

Groep C

Jan van Overbeek

Overleg werd gevoerd met Joop Elias en Rob Wijmer. Laatstgenoemde verzorgde tevens de notulering van de OV-vergadering.

Op de agenda stonden, naast de vaste punten 'Mededelingen bestuurder, STBV-organisatie/herstructurering en HSEQ', de volgende zaken:

- Personeelssituatie
- Alcohol- en Drugsbeleid
- Kwartaalresultaten tweede kwartaal 1994.

Mededelingen bestuurder

- Voor budgetteringsdoeleinden is het volgende vlootplan gebruikt: eruit gaan: Zaria (8/94), Zafra (3/95), Erodona (3/96), Entalina (6/96), Sunetta (5/98) en Sidelia (2/99). Door STBV-personeel gaat bemand worden: Hatasia (10/94), Macoma (2/95) en LNG Bonny (7/96). Dit betekent dat STBV de komende jaren 15 à 16 schepen blijft bemannen.

- Na accordering door de Raad van Commissarissen, zal eind september de Shelltrans worden aangekocht. In oktober of november zal ze worden omgedoopt in 'Acila'. Zij blijft onder Nederlandse vlag waardoor de 35%-regeling zal blijven gelden.
- Voor de bemanning van de LNG-schepen zijn de namen van 3 officierenteams aan SIS doorgegeven. Er zal op korte termijn begonnen worden met de benodigde trainingen, onder andere het zes maanden meevaren ter verkrijging van het gas-certificaat.
- Er is een subsidieaanvraag ingediend voor 3 x 4,5 miljoen voor nog eens drie schepen. Afhankelijk van de toekenning zal overleg plaatsvinden met SIS over de toepassing.

- Door CMG (Computer Management Group) wordt een studie gemaakt van de automatisering van de loonadministratie en personeelsplanning. De samenwerking met Neddata wordt te duur (nog maar 2 participanten en een noodzakelijke aanpassing/vernieuwing).
- Bij DGSM is een studie begonnen naar een eventuele wijziging van het Bemanningseisenbesluit. Een Europees voorstel dienaangaande luidt: Gezagvoerder en 1 à 2 officieren moeten de Nederlandse nationaliteit hebben, de rest wordt bepaald door de reder (een verstandige reder zal niet met alleen buitenlandse officieren gaan varen onder andere ten behoeve van de doorstroming). Geschiktheid van persoon om een bepaalde functie te vervullen wordt het criterium.
- Er wordt nu begonnen met het instellen van vaste teams van Indonesische scheepsgezellen.

STBV-organisatie herstructurering

De outplacement-procedure is bijna ten einde. Resultaat tot nu toe is redelijk tot goed: bijna alle kandidaten hebben een baan of uitzicht op een baan.

De personeelsplanning voor de walorganisatie op korte termijn:

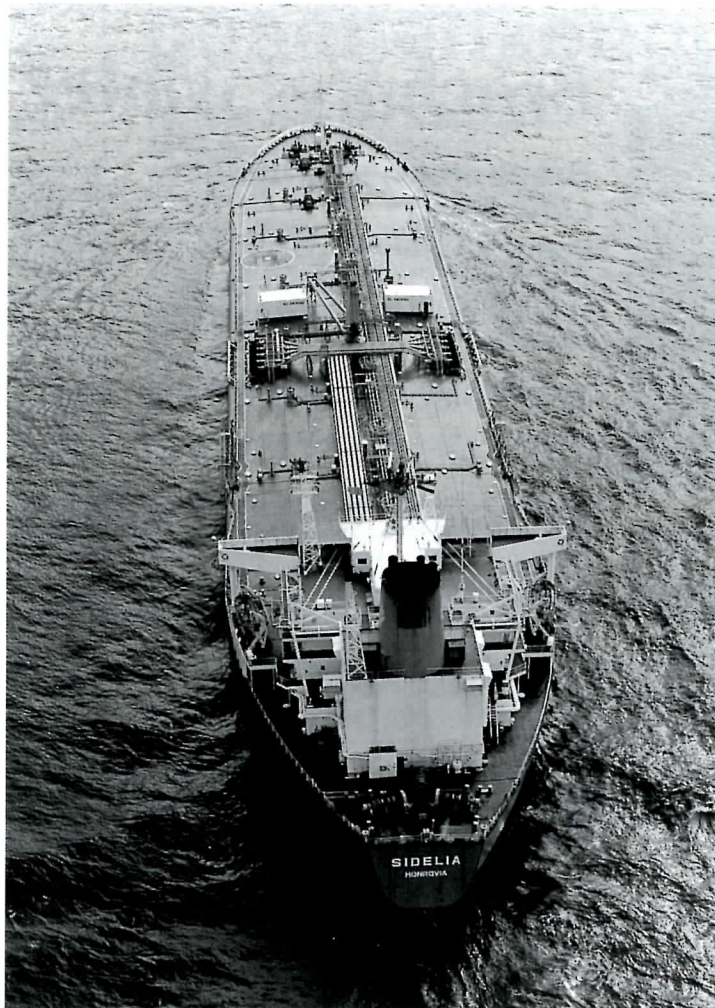
- Cor van de Burgh wordt overgeplaatst naar Shell Nederland en er zal voor hem geen vervanger komen. Zijn taken worden overgenomen door Boudewijn Knoester en Arno Ziëre.
- Rob Wijmer wordt overgeplaatst binnen Shell en Gerrit Dijkstra gaat met pensioen. Beide functies worden overgenomen door één persoon. De gedachten gaan uit naar een vloot-officier.

Op de vraag wat de planning is voor het Nigeria-project (LNG) het volgende meegedeeld:

Zo'n vijf jaar geleden werden door Shell vier opgelegde LNG-schepen gekocht (voor een zeer aantrekkelijke prijs) met de bedoeling ze in te brengen in het Nigeria-project. Dit gaat op zijn vroegst in productie in 1999. Drie van deze schepen varen nu per charter en hopelijk kan dat zo blijven tot het project van start gaat.

HSEQ

Destijds is door de OR aandacht besteed aan de stijging van de ongevals cijfers in het derde kwartaal van 1992. Een van de resultaten was een voorstel tot het invoeren van een systeem om de bij STBV aanwezige ervaring gelijkmatiger over de schepen te verdelen. Door een Quality Improvement Team is dit onderzocht. De



De Sidelia en Sunetta zijn door het verkrijgen van Blue Certificates gevrijwaard van akties door de ITF.

conclusie was, dat door verbetering van de planning invoering van een dergelijk systeem op dit moment niet noodzakelijk is. Bij behandeling van dit onderwerp in de OR vroeg men zich af of de verslechtering van de veiligheidscijfers niet zou kunnen samenhangen met de intake van nieuw personeel (zowel MO'ers als stagiaires). Een dergelijke samenhang is nog niet aangetoond, maar denkbaar.

De OR heeft kennis genomen van de uitslag van de rook-enquête en constateert dat er behoefte aan een rookbeleid bestaat. De OR is voorstander van een dergelijk beleid. Gezien de uitslag van de enquête lijkt de minst stringente optie het meest in aanmerking te komen. De OR pleit echter voor een strikter beleid, waarbij rokers afspraken met niet-rokers dienen te maken om passief roken te voorkomen. Dit zal in een notitie aan dr. Louwe worden verwoord.

Personeelssituatie

Naar aanleiding van de brief betreffende de ladingofficier, die aan alle officieren is verzonden, zijn er bij de OR vragen gesteld. In hoeverre is het verplicht te gaan varen als ladingofficier en wat zijn de gevolgen bij weigering? De bestuurder was hier duidelijk over. Er is geen verplichting om dienst te doen als ladingofficier, maar STBV ziet het wel als een vereiste voor doorgroei naar MO1 of gezagvoerder. Bij weigering is er dus geen promotie naar de hogere rangen. Er wordt hierbij geen onderscheid gemaakt tussen MO-T of MO-N, maar er wordt gekeken naar geschiktheid voor de functie.

De laatste vergadering met de FWZ over de CAO-voorstellen resulteerde in een overeenkomst: De boete-clausule is aangepast naar de wens van de FWZ, het vloot-personeel wordt in staat gesteld ook deel te nemen aan een premie-spaarregeling en tijdens tijdelijk tewerkstelling aan de wal wordt periodiek verlof opgebouwd. De voorstellen zijn inmiddels met een positief advies aan de leden van de FWZ voorgelegd.

Voor de Sidelia en de Sunetta is een overeenkomst met de FWZ afgesloten, zodat beide schepen een Blue Certificate krijgen. Dit omdat ze in risicovolle gebieden opereren.

De personeelshandboeken van de verschillende Shell-lokaties zullen worden samengevoegd. Acht man van verschillende lokaties hebben ieder enkele hoofdstukken verwerkt. Het betreft de personeelsregelingen die gelden voor het walpersoneel.

Alcohol- en Drugsbeleid

Bij de OR is een kopie van de procedures voor testen op alcohol- en drugsgebruik neergelegd. De bestuurder vraagt om ondersteuning van dit beleid. In samenhang hiermee zijn ook besprekingen gaande voor het ondertekenen van de zogenaamde Exxon-clausule voor alle schepen van

SIS. Met de Exxon-clausule wordt bedoeld, dat de maatschappij die voor Exxon wil varen een test-beleid moet hebben. Dat wil nog niet zeggen dat medewerkers verplicht kunnen worden een test te ondergaan. Dit gebeurt op vrijwillige basis. De Nederlandse wet staat gedwongen testen niet toe. De OR zal hierover nog overleggen met dr. Louwe.

Resultaat STBV tweede kwartaal '94

De definitieve cijfers zijn nog niet bekend. Voorlopig is er een aktueel verlies van f800.000,- terwijl er gebudgetteerd was voor een verlies van f200.000,-. De voornaamste oorzaak was een grote reparatie van de hoofdmotor van de Shelltrans.

OR-allerlei.

Uit de OR werd nog gevraagd naar het volgende:
Hoe staat het met privé-gebruik van Marinet?

Deze vraag is voorgelegd aan SIS en zal zo spoedig mogelijk beantwoord worden.

- *Kan het plakken van postzegels op privé-post niet worden afgeschaft?* Hier zal nog nader naar worden gekeken.
- Jan van Overbeek was voor de laatste keer bij de OR/OV-vergadering. Jan, bedankt voor je inbreng en het ga je goed.
- De OR is bezig met een onderzoek naar de computerisering aan boord van de schepen. We hopen met een voorstel te kunnen komen voor SIS en zo een beetje meer eenheid te kunnen brengen in het gebruik van de diverse systemen.
- De OR van Smit Vlootbeheer heeft een eerste aanzet gedaan voor de bespreking van problemen (onder andere bemanningseisen) in de koopvaardij. De OR van STBV zal een vertegenwoordiger sturen naar eventuele bijeenkomsten in de nabije toekomst.
- Hans Orie is benoemd tot plaatsvervangend voorzitter voor de komende periode.
- Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.

aankoop shelltrans



Shell Nederland BV en Shell Tankers BV hebben overeenstemming bereikt over de overname van de 'Shelltrans'. Zoals bekend is het schip vanaf 1986 in handen geweest van Liquid Cargo Shipping BV, een volledige dochter van Shell Nederland BV. In verband met de concentratie op kernactiviteiten acht Shell Nederland BV het niet langer wenselijk tonnage in eigendom aan te houden.

De ondernemingsraad is vanaf een vroeg stadium betrokken geweest bij de voorgenoemde aankoop van het schip. Op 26 mei van dit jaar heeft de Bestuurder de ondernemingsraad verzocht hierover advies uit te brengen. De ondernemingsraad bracht enkele weken later een positief advies uit, onder meer gebaseerd op de op de goede mogelijkheden voor training en opleiding en de commerciële vooruitzichten voor het schip.

Zoals bekend vaart het schip in timecharter voor SUKO en is het voornamelijk belast met het transport tussen de verschillende Shell lokaties in het Verenigd Koninkrijk. Het wordt niet uitgesloten dat het schip in de toekomst ook voor derden zal varen.

De wijze waarop het schip werd aangekocht is enigszins bijzonder. STBV heeft per 30 september jl. alle aandelen Liquid Cargo Shipping BV overgenomen van Shell Nederland. Hierdoor verkreeg zij automatisch het eigendom over de Shelltrans. Op dezelfde datum is Shell Tankers BV gefuseerd met Liquid Cargo Shipping. Het betreft hier dus een fusie met een volledige dochter. Deze constructie heeft het grote voordeel dat de contractuele relaties met Shell International Shipping Ltd. en SUKO ongewijzigd kunnen blijven.

De Shelltrans zal medio november tijdens een feestelijke ceremonie in Engeland worden herdoopt in 'Acila'.

ROKEN AAN BOORD

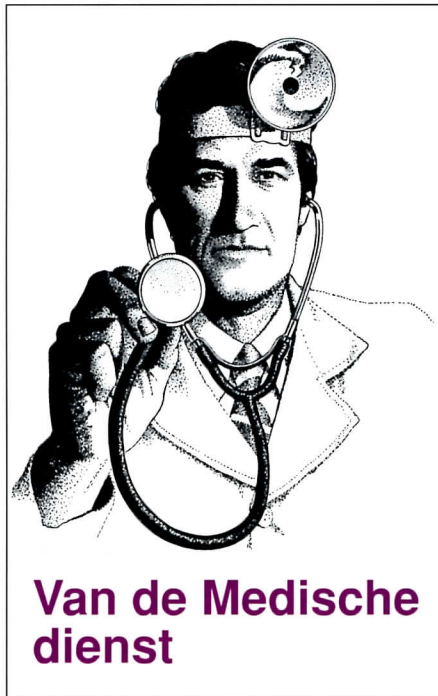
Eind 1993 was door mij een artikel in *Schip & Ka* geplaatst over de gezondheidseffecten van roken. Tevens is dit als een circulaire naar de schepen gestuurd met daarbij een enquête met vragen over de rookgewoonten en met opties voor een rookbeleid aan boord.

Reden hiervoor was dat de Maatschappij het tot haar taak ziet om de gezondheid van de employées te beschermen tijdens het werk en wonen aan boord. Omdat de schadelijke effecten van het roken zo duidelijk zijn, wil de maatschappij dan ook rokers aanmoedigen niet-rokers te beschermen tegen de effecten van het inademen van rokerige lucht. Ook van zeevarenden hebben mij verzoeken bereikt om een wat strikter rookbeleid aan boord te steunen.

De resultaten van de enquête waren als volgt:

aantal rokers

Van de Nederlandse staf was 37 procent roker. Dit is iets onder het gemiddelde voor mannen in Nederland (ongeveer 40 procent), maar valt toch tegen. Voor de Indonesische staf bleek 50 procent roker te zijn. Dit is dus flink hoog.



Van de Medische dienst

opties rookbeleid

In de enquête waren een aantal opties voor een rookbeleid aan boord gegeven.

Optie 1:

Het gehele schip rookvrij (6 procent)

Optie 2:

Roken alleen toegestaan in de rooksalon, crew-messroom en hutten (15 procent)

Optie 3:

Als 2 plus in conferenceroom tijdens koffie/theepauze (8 procent)

Optie 4:

Als 3 plus op de brug, in de controlroom en in de werkplaats (29 procent)

Optie 5:

Overal roken toegestaan, behalve tijdens vergadering en afspraken over roken waar meerdere personen dezelfde werkruimte delen (41 procent).

Bovenstaand staat uiteraard los van geldende rookverboden wegens veiligheids- of andere voorschriften. De uitslag laat zien dat een meerderheid van de staf (70 procent), waaronder dus ook niet-rokers, voorstander is van opties 4-5. Ik zou zelf een voorstander zijn van een wat strikter beleid, Maar heb wel oog voor de praktische problemen, onder andere met bezoekers en autoriteiten.

De uitslagen van de enquête zijn ook voorgelegd aan de ondernemingsraad voor hun advies en steun. Tevens is het voorgelegd aan de Health-Safety-Environment functie van Shell International Shipping, om hiermee rekening te kunnen houden bij een op te stellen rookbeleid voor de schepen.

Verklaring van Algemene Beleidsuitgangspunten

Half augustus verscheen een nieuwe, herziene versie van de Verklaring van Algemene Beleidsuitgangspunten van de Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. De eerste 'verklaring' dateert van 1976, werd herzien in 1984 en kende tussentijds nog enkele kleine aanpassingen in 1988 en 1990. Het onlangs verschenen exemplaar heeft een meer bondige en zakelijke toonzetting en de aandacht voor milieu-aspecten is in de totale tekst geïntegreerd. Ook het belang van open communicatie met de samenleving wordt in een apart hoofdstuk verduidelijkt.

In het voorwoord vraagt Cor Herkströter, als voorzitter van het Comité van Directeuren van dienstverlenende maatschappijen, met name aandacht voor bescherming van de reputatie van de Groep als geheel. Hij onderstreept in



Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep

Verklaring van Algemene Beleidsuitgangspunten

dat verband de noodzaak dat iedere medewerker op de hoogte is van de omschreven uitgangspunten. "Mede om die reden is besloten om de vernieuwde uitgave van het boekje desk-to-desk te verspreiden", vertelt directeur Public Affairs Rob Bouwman. "We willen dat de mensen weten dat het bedrijf dit belangrijk vindt".

"Door veranderingen in de samenleving is er een grotere druk komen te liggen op openheid en inzicht in het beleid van bedrijven. Ook kijkt het publiek kritischer naar de manier waarop deze bedrijven zich gedragen in de maatschappij. Maar een "bedrijfsgedrag" op zichzelf bestaat niet, die wordt immers bepaald aan de hand van het gedrag van allen die er voor werken. De Verklaring van Algemene Beleidsuitgangspunten dient daarbij als een basisrichtlijn", aldus Bouwman.

De Verklaring van Algemene Beleidsuitgangspunten wordt uitgegeven in het Nederlands en in het Engels. Exemplaren van de Nederlandse uitgave zijn op aanvraag verkrijgbaar via de afdeling PAS/1, tel.: 010 4696253.

'Halen en brengen'

Op 1 oktober 1994 opende het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' de nieuwe tentoonstelling 'Halen en Brengen, Rotterdam logistiek knooppunt'. In 'Halen en Brengen' staat de transport-logistiek centraal in relatie met de Rotterdamse haven. De tentoonstelling is bestemd voor iedereen die geïnteresseerd is in de functie van de haven als knooppunt in het verwerken van goederenstromen. De tentoonstelling werd geopend door Dr. A.H.G. Rinnooy Kan en is te bezichtigen tot en met 12 maart 1995.

Logistiek is het proces dat zorg draagt voor het beschikbaar zijn van de juiste hoeveelheden, van het juiste produkt, op de juiste plaats en op het juiste tijdstip. De tentoonstelling 'Halen en Brengen, Rotterdam als logistiek knooppunt' gaat specifiek over 'transport-logistiek' en de belangrijke rol die de Rotterdamse haven hierin speelt.

Uitgangspunt op de tentoonstelling vormen de vier grote vervoersstromen op de wereldzeeën:

oliën en gassen in **tankers**, granen, ertsen en kolen als **bulkloading**, foodprodukten als **koellading** en **containervervoer**.

Door de tijden heen heeft de Rotterdamse haven altijd een belangrijke rol gespeeld in de afwikkeling van internationale goederenstromen. De haven is meegegroeid met alle ontwikkelingen die zich op diverse terreinen voordeden. Rotterdam is hierdoor zeer belangrijk als centrum voor overslagactiviteiten, opslag- én distributieknooppunt.

De vele functies van de haven komen in de tentoonstelling aan de orde. In de Rotterdamse haven vinden zo'n jaarlijks 80.000 bewegingen van zeeschepen en



360.000 bewegingen van binnenvaartschepen plaats. Vele diensten en bedrijven zijn verantwoordelijk voor een vlotte en veilige afwikkeling bijvoorbeeld sleepdiensten, beloodsing en roeiers.

Ook immigratie- en douanediensden, bevoorradingswerkzaamheden en het laden en lossen moeten tijdig, snel en veilig plaatsvinden.

Een belangrijk onderdeel in deze schakel vormt het Gemeentelijk Havenbedrijf met een zeer geavanceerde Verkeers Begeleidings Systeem en een Informatie Verwerkend Systeem.

Onmiskenbaar belangrijke aspecten in de vervoersketen zijn overslag en opslag. Lading wordt soms direct overgeheveld van een zeeschip in bijvoorbeeld een binnenvaartschip. Ook wordt lading tijdelijk, als bulk- of als stukgoed, opgeslagen op de kade of bij veembedrijven, voordat het wordt verdeeld over kleinere vervoersmiddelen, als vrachtauto's, treinen en binnenvaartschepen.

Dit heeft er toe geleid dat er een geweldige groei is ontstaan van zogenaamde distributiecentra waar vanuit verdeling plaatsvindt. In veel gevallen ondergaan goederen hier zelfs bewerkingen, waardoor kant en klare eindprodukten ontstaan.

Verladings- en vervoerders zijn belangrijke schakels in de logistieke keten. Dat hierbij veel dienstverlenende bedrijven een functie vervullen spreekt voor zich, zoals bedrijven die zich toelagen op het bemiddelen in vervoersdiensten. Ook heeft de haven een industriële functie. Veel olieraffinaderijen en bijvoorbeeld kunststofproducenten zijn voor hun grondstoffenvoorziening sterk afhankelijk van de aanvoer over zee of juist van afvoer van produkten over zee en hebben zich ook dan om die reden zo dicht mogelijk bij de haven gevestigd. Het abstracte begrip 'logistiek' wordt in de tentoonstelling 'Halen en Brengen' op begrijpelijke wijze duidelijk gemaakt aan de bezoeker door deze te plaatsen in de rol van consument. De bezoeker heeft als consument in de dagelijkse praktijk vaak onbewust met 'logistiek' te maken. Een produkt legt vaak een lange weg af voordat het als eindprodukt in de winkel door de consument gekocht wordt. Hoeveel stappen worden er niet gemaakt voordat een sinaasappel - verpakt in een netje - in de supermarkt ligt. Nagenoeg wordt hierbij nooit stilgestaan. Pas als er in het gecompliceerde proces van transport en aflevering iets mis gaat wordt het belang van logistiek duidelijk.

De tentoonstelling is samengesteld uit vele foto's en scheepsmodellen uit de eigen collectie en van bruikleengevers. Op de tentoonstelling is in een echte container een klein filmtheater ingericht. Uit de vele voorbeelden van vervoersstromen die aan bod komen, uit de verschillende soorten lading en overslagmethoden en uit de vele stappen die in het vervoersproces genomen worden, zal het de bezoeker duidelijk zijn dat de haven slechts één schakel in de gehele logistieke keten vormt.

Openingstijden museum:
di. t/m za. 10-17 uur
zon- en feestdagen 11-17 uur.

Koopvaardijdiensten 1994

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

Direct na de tweede wereldoorlog is met deze diensten begonnen ter herdenking van de zeevarenden die in deze oorlog zijn omgekomen. In deze diensten worden ook de zeevarenden herdacht, die in het afgelopen jaar zijn overleden. Naast dit aspect van herdenking staan de diensten in het teken van ontmoeting van de koopvaardijgemeenschap en van voorbede voor allen die bij de koopvaardij betrokken zijn.

Naast zeevarenden is iedereen welkom die zich op de een of andere manier bij de Nederlandse koopvaardij betrokken voelt of deze een warm hart toedraagt.

Deze oecumenische diensten worden gehouden in:

Groningen: Op zondag 6 november 1994 om 16.00 uur 's middags in de Doopsgezinde Kerk (Oude Boteringstraat) te Groningen.

Voorgangers: ds H. Wubs, pastor W. van den Heuvel en ds A.H. Leatomu

Rotterdam: Op zondag 13 november 1994 om 16.00 uur 's middags in de Grote of Sint Laurenskerk te Rotterdam. Voorgangers: pastor A.H.M. van de Sande, ds H. Wubs en ds A.H. Leatomu

Amsterdam: Op zondag 20 november 1994 om half drie in de Engelse Kerk op het Begijnhof. Voorgangers: ds B. van Dijken, pastor J. van der Zalm en ds A.H. Leatomu

In alle diensten wordt er medewerking verleend door een koor, is er een kinderorchestra en wordt er na de dienst koffie aangeboden.

BILLITON NAAR GENCOR

Het grootste deel van de Billiton-activiteiten is verkocht aan de Zuidafrikaanse onderneming Gencor. Afscheid van een bedrijf dat sinds 1970 deel uitmaakte van de Groep.

Toen het Zuidafrikaanse concern Gencor zich ruim een jaar geleden in Londen en Den Haag meldde met de mededeling dat men geïnteresseerd was in de overname van een groot deel van de mijnbouw- en metalenactiviteiten van de Groep, kwam men precies op het juiste moment. De Shell-leiding kwam snel tot de conclusie dat de Billiton-activiteiten een betere toekomst zouden hebben binnen een gespecialiseerd mijnbouwhuis dan in het milieu van olie, gas en chemie.

De voltooiing van de overname verliep vervolgens aanzienlijk minder snel dan de conclusie dat Billiton betere toekomstkansen had bij Gencor dan bij Shell. Oorzaak van de vertraging was met name het gegeven dat de metalenactiviteiten van de Groep vooral bestonden uit deelnemingen in joint ventures. Dit maakte overleg nodig met alle JV-partners. Deze complexiteit kreeg gezelschap van een andere ingewikkeldheid, namelijk de financiering van de overname. De Zuidafrikaanse regering verplichtte Gencor om het benodigde geld geheel buiten Zuid-Afrika te genereren.

Op vrijdag 22 juli werden door de vertegenwoordigers van de diverse partijen dan ook tientallen akkoorden ondertekend. Daarbij is het belangrijkste

Billiton is in 1860 opgericht in het toenmalige Nederlandsch Oost-Indië als een in tinmijnbouw gespecialiseerd bedrijf. De naam komt van het gelijkgeheten eiland waar tinerts werd gebaggerd. Sinds 1970 maakte Billiton deel uit van de Koninklijke/Shell Groep waar de leiding synergie vermoedde tussen olie- en gaswinning en mijnbouw. Met name is in de jaren zeventig en begin tachtig geïnvesteerd in de groei van de belangen in de aluminiumketen. Billiton is voornamelijk actief in de bauxietwinning, de produktie van aluinaarde, het smelten van aluminium en de handel daarin.

Toen de metalenmarkt structureel van karakter veranderde en de Koninklijke/Shell Groep een strategische heroverweging pleegde ten aanzien van het belang van de activiteiten buiten de kernsectoren olie, gas en chemie, werd besloten in te gaan op het bod van Gencor.

stuk een zogeheten 'raamakkoord' waarin Gencor en de Koninklijke/Shell Groep afspreken hoe de definitieve overname vorm krijgt. Men verwacht de officiële voltooiing van de transactie zo tegen het eind van het derde kwartaal van dit jaar. De juridische overname van de Billiton-activiteiten door Gencor heeft al per 1 juli van dit jaar plaatsgevonden.

Gencor neemt van Shell operaties en bedrijven over in vijftien landen. Daaronder vallen ondermeer deelnames in joint ventures in de aluinaarde- produktie in Brazilië, Australië, Suriname



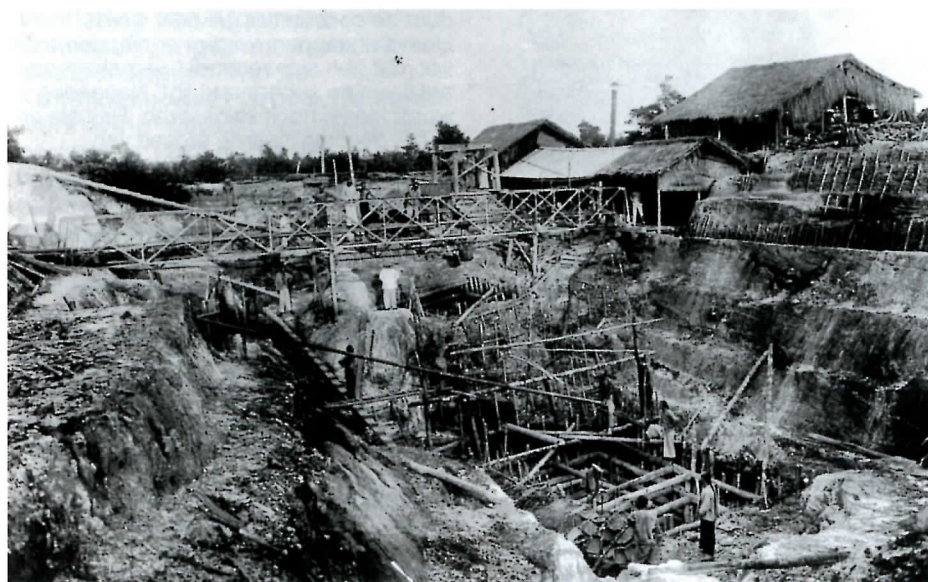
John Francis Loudon heeft veel invloed gehad op de ontwikkeling van de tinerts-mijnbouw op Billiton. De door hem nagelaten documenten in de 'trommel van Loudon', zijn nog steeds van enorme waarde voor historici. Ze omvatten onder meer zijn dagboek en het manuscript van zijn boek 'De eerste jaren der Billiton-onderneming' uit 1883.

en Ierland en in twee aluminiumsmelters in Brazilië. Ook gaan mijnbouwactiviteiten over in negen landen. Het betreft bauxiet (Australië, Brazilië, Suriname en Guinee), nikkel (Colombia), goud (Ghana en Indonesië), zink (Canada en Zuid-Afrika), koper (Canada) en lood (Zuid-Afrika).

Daarnaast verwerft Gencor (een aan de beurs van Johannesburg en Londen genoteerde gediversificeerde onderneming, die zich op dit moment in het proces van 'ombouw' tot een gespecialiseerd metalenbedrijf bevindt) de marketing- en handelsactiviteiten van Billiton en het (in Leidschendam gevestigde) hoofdkantoor dat technische en commerciële ondersteuning geeft aan de diverse groepsbedrijven.

Na de transactie met Gencor blijven nog enkele metalenactiviteiten binnen Shell, zoals een deelneming in een goudmijn in Australië en in een kopermijn in Chili. Deze participaties worden op korte termijn eveneens afgestoten, evenals nog enkele (deelnemingen) in downstream-fabrieken, vooral in Nederland.

Gencor betaalt de Koninklijke/Shell groep ongeveer \$1,2 miljard voor de Billiton-activiteiten. Omdat de boekwaarde hoger ligt, brengt de Groep \$170 miljoen ten laste van het resultaat over het tweede kwartaal van dit jaar. Tot de financieringsarrangementen die Gencor heeft afgesloten hoort ook de aankoop door Shell van \$300 miljoen aan converteerbare obligaties van Billiton International (BVI) Ltd, de nieuwe groep die wordt gevormd en waarin Gencor twee eigen mijnbouwbedrijven (Zuid-Afrika en Brazilië) inbrengt. De obligaties kunnen op termijn (2004) worden omgezet in aandelen; tot die tijd wordt er dividend op uitbetaald naar rato van de winst van Billiton International. Gencor neemt de Billiton-activiteiten over als 'going concern', wat betekent dat ook de operaties van het Leidschendamse hoofdkantoor worden voortgezet.



De afdruk van een glasplaat-negatief uit het einde van de 19e eeuw van een tinmijn op het eiland Billiton.

een fantastische ervaring

Maandag 11 juli, het avontuur kan beginnen. De laatste spullen zijn gepakt en op naar Scheveningen. De Eendracht is al van veraf te zien door de enorme afmetingen die nog overweldigender zijn als we aan boord staan. We krijgen samen een hut toegewezen en blijken ook samen in de Rode wacht te zitten. Na de sloepenrol is het tijd om afscheid te nemen en de haven te verruilen voor het open water.

Na de eerste instructies over het reilen en zeilen aan boord van het schip, worden de zeilen gehesen en varen we met zeer rustig weer richting het Kanaal. Het weer is goed: veel zon, maar steeds minder wind, met als gevolg dat we dinsdag de hele dag op de motor verder varen. Hierdoor is er in ieder geval genoeg tijd om elkaar wat beter te leren kennen. De bemanning bestaat uit een zeer gevarieerd gezelschap, maar wel erg gezellig en we blijken ook niet de enigen te zijn die deze reis hebben gekregen.

perfecte barbeque

Inmiddels is de nacht al aardig gevorderd als de wind weer wat opkomt en onze wacht de opdracht krijgt om, bij het opkomen van de zon, de zeilen te hijsen. Het blijft de hele dag prima weer zodat wij 's avonds onze eerste bestemming bij de Kanaaleilanden bereiken. Om 20.00 uur komen we aan bij het eilandje Sark, dat voor een aantal een grote opluchting is. De eerste zeezieklidders kwamen nu toch om de hoek kijken (niet direct zichtbaar, maar bij het schoonmaken van de toiletten des te duidelijker!). We gaan voor anker en zijn eerst maar eens een Engelse Pub gaan beproeven.

Het is inmiddels donderdag als we op de motor doorvaren naar Guernsey, waar

reisverslag met de driemastschoener 'Eendracht'

we de rest van de dag hebben rondgekeken, gezwommen in blauw water en waar we gewaarschuwd werden voor veel wind en hoge golven op het traject naar Zuid-Engeland. Aan het einde van de middag hebben we op het strand een perfecte barbeque gehouden.

De volgende dag werd besloten om 06.00 het anker te lichten en de zeilen te hijsen. Ondanks dat we niet op wacht staan, krijgen we, met de ankerheffing achter ons hoofd en de hydraulische lier boven ons hoofd, niet de kans om uit te slapen in hut 2. De wind waarmee we richting de Engelse zuidkust varen is 5 Bfr, waardoor de kust in de vooravond al zichtbaar is. Om een beetje van het 'cruise-idee' af te komen, blijven we de hele nacht heen en weer zeilen om zaterdagochtend vroeg, met de loods aan boord, Dartmouth binnen te lopen. Dit is de laatste tussenstop.

anti-zeeziekpillen

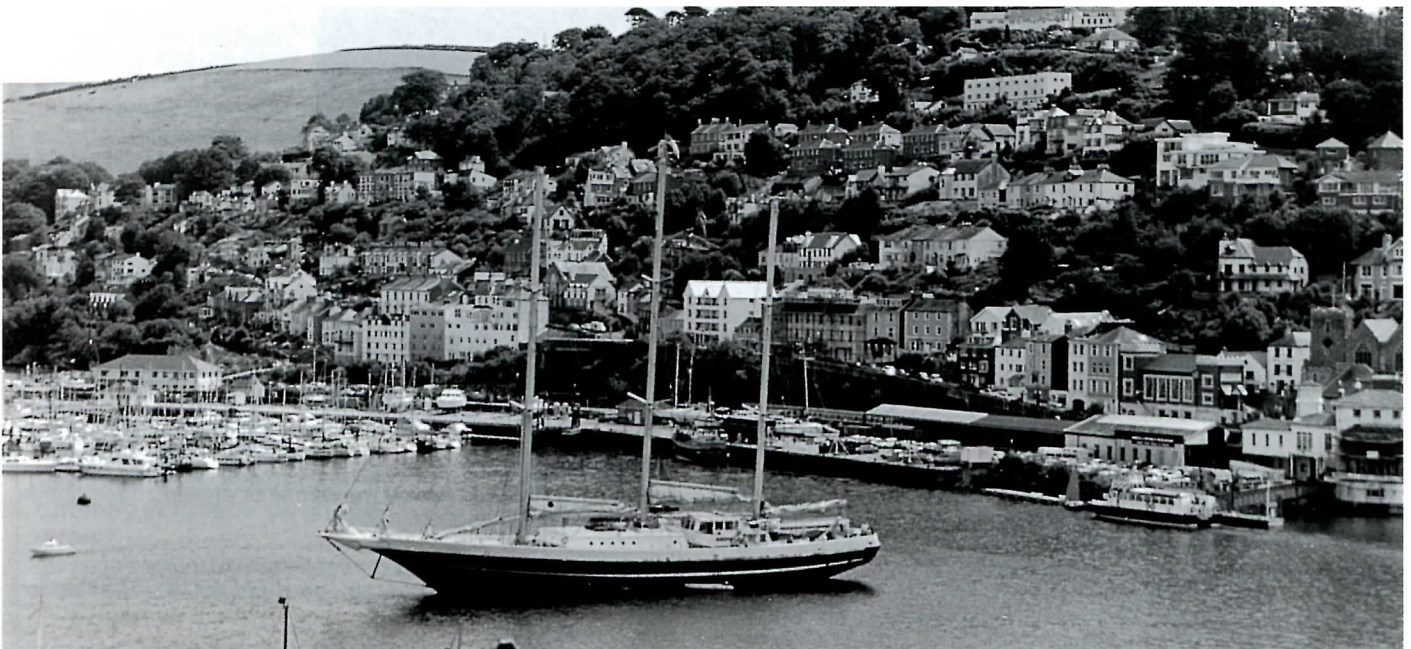
De plaatselijke bevolking heeft de Eendracht de hele dag kunnen aanschouwen en is volledig uitgelopen om het schip met de bemanning uit te zwaaien voor het laatste traject. De avond is net gevallen als we weer op open zee zijn. Eindelijk krijgen we harde wind en hoge golven: op naar Weymouth met windkracht 7! Anti-zeeziekpillen worden met grote aantallen geconsumeerd om toch alles binnen te houden en er wordt lustig naar de horizon gekeken om van dat draaierige gevoel af te zijn. Jammer genoeg

(gelukkig voor anderen) is het niet zo'n lang traject.

Op zondag komen we rond drie uur 's middags in Weymouth aan. De bevolking staat al op de kade om de Eendracht te verwelkomen. Het is immers het grootste schip dat in de haven komt te liggen. Van onze kant wordt de Eendrachtsgroet meerdere malen gezongen. We liggen vlak voor de oude Eendracht aan de kade, samen met nog vele andere schepen die mee gaan doen aan de Cutty Sark Tall Ships Race. Massa's mensen zijn naar Weymouth gekomen om alle schepen te bekijken. Het is overal gezellig druk. 's Middags kunnen we de stad in en rondkijken op de andere schepen, voordat we 's avonds aan het Captains Dinner beginnen. Alle wachten moeten een stukje opdragen en ook de bemanning heeft iets ingestudeerd. Aangezien het Engelse nachtleven op zondagavond niets voorstelt, wordt het aan boord zeer gezellig en zeer laat.

Maandag 18 juli is de laatste dag van ons verblijf aan boord. Het verplichte vroeg opstaan valt bij niemand echt gemakkelijk, maar ja, er moet schoon schip worden gemaakt en ook de bezoekers moeten worden rondgeleid. 's Middags is er nog even tijd om een terrasje te pikken en na het avondeten arriveert de nieuwe groep trainees. Tijd om afscheid te nemen van het schip en van de mensen die nog een reis aan boord blijven. Met grote tegenzin stappen we in de bus richting Dover, Calais en Rotterdam, waar we op dinsdagmorgen aankomen. Het is een geweldige reis op een fantastisch schip met een te gekke groep mensen. STBV bedankt! En voor iedereen die de kans krijgt nog eens mee te mogen: grijp hem met beide handen aan. Je krijgt er zeker geen spijt van!

**Fike de Koning en
Karen Agema**

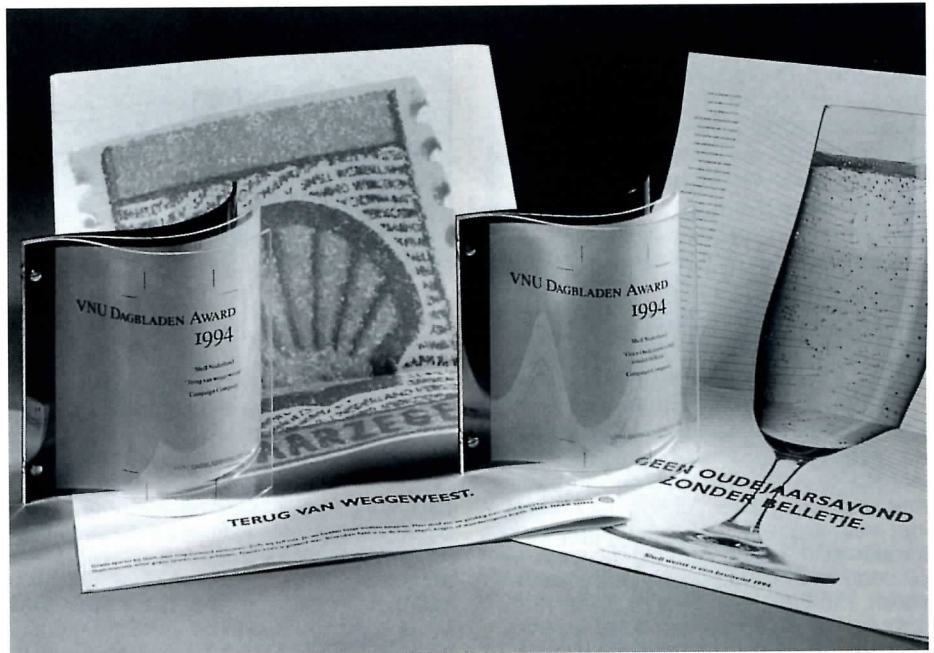


Beloonde advertenties

De Shell dagblad-advertentie 'Terug van weggeweest' (in verband met de gratis spaarzegels) en 'Geen oudejaarsavond zonder belletjes' (het champagneglas met telefoonnummers van taxi-centrales), werden beloond met de VNU Dagbladen Awards.

De VNU Dagbladengroep was een van de verspreiders van de genoemde advertenties in een oplage van zowat 800.000 kranten. Het verspreidingsgebied betreft hier voornamelijk het zuidelijke deel van Nederland. De overhandiging van de trofeeën aan Herman Kievits, manager Marketing Communicatie, vond weliswaar plaats in het Amsterdamse Krasnapolski-hotel, maar was geheel naar zuidelijke traditie omlijst met een 'aspergefeest'. Anders dan de befaamde 'Effies', waarbij onder meer wordt gekeken naar de mate waarin de advertentie omzet van het geadverteerde produkt opwaardeert en waarvoor het adverterende bedrijf zichzelf dient aan te melden, betreft dit meer een vorm van erkenning van de uitgever voor de creativiteit van zijn adverteerders.

'Het is eigenlijk een beetje de koekverkoper die een prijs geeft aan de koekenbakker', reageert manager Reclame Wegverkeer Carola Kesteloo

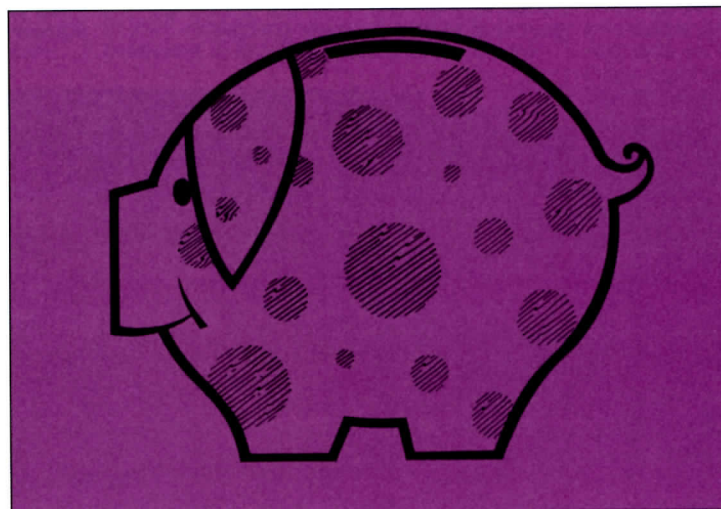


lachend. 'Er bestaan veel van dit soort prijzen. Het champagneglas is overigens bij meerdere, vergelijkbare gelegenheden gekroond. Zelfs in het buitenland. Maar we zijn er natuurlijk wel blij mee. Belangrijker voor ons is echter het communicatieve effect en de inhoudelijke waarde van de advertentie. We hopen dat het publiek ze op die punten even hoog waardeerde als VNU.'

De twee Shell-advertenties maakten deel uit van een groep van 42 genomineerden. Andere awards werden toegekend aan advertenties als 'Rij thuis ook met katalysator' van Nilfisk en 'Voorzichtig de hoek om scheuren' over de decemberzegels van PTT Post. Het was de eerste keer dat de VNU Dagbladengroep dergelijke onderscheidingen uitdeelde.

spaarregelingen opengesteld voor zeevarenden

De collectieve arbeidsovereenkomsten die onlangs door de maatschappij zijn afgesloten met de FWZ en de Vervoersbond CNV kennen een principiële verbetering van de spaarmogelijkheden voor het vlootpersoneel. De CAO-partners hebben de recente wettelijke wijzigingen met betrekking tot bedrijfsspaarregelingen aangegrepen om de positie van zeevarenden op dit gebied te verbeteren.



Tot nu toe kwamen alleen walmedewerkers van de maatschappij in aanmerking voor de premiespaarregeling. Voor zowel vloot- als walpersoneel is dit jaar het uitgangspunt geweest dat het arbeidsvoorwaardenpakket op hetzelfde niveau gehandhaafd zou moeten worden. Partijen in het CAO-overleg waren van mening dat in dit kader openstelling van de twee nieuwe spaarregelingen voor zeevarenden gewenst was. Afgelopen maand is een circulaire naar alle schepen gestuurd

waarin de ins en outs van deze regeling bekend zijn gemaakt. Tevens is de circulaire naar de huisadressen van de zeevarenden gestuurd.

Belangrijk punt van voordeel in de premiespaarregeling en de spaarloonregeling is dat het hier gaat om belastingsvrije spaarvormen. Daarnaast geldt dat bij gebruik van de premiespaarregeling de maatschappij een premie van maximaal f 250,- stort op een, geblokkeerde, rekening van de werknemer. In principe staande spaarbedragen in

beide regelingen vier jaar vast. Het is echter mogelijk om de bedragen tussentijds aan te wenden voor enkele zogenaamde 'erkende bestedingsdoeleinden'.

Indien zeevarenden van deze regelingen gebruik wensen te maken, dienen zij het aanvraagformulier vóór 15 november te retourneren naar DFF/2.

Rechtszaak rond gasopslag

De plannen van de Nederlandse Aardolie Maatschappij en Gasunie voor de ondergrondse opslag van aardgas bij het plaatsje Langelo in de gemeente Norg ondervinden tegenwerking door Gedeputeerde Staten van Drenthe.

GS van Drenthe weigeren het provinciale streekplan aan te passen. Het verzoek

hiertoe werd als 'niet ontvankelijk' verklaard en daarmee op formele procedurele gronden afgewezen. De aanpassing is echter nodig om de bouw van de bovengrondse installatie te realiseren. De twee bedrijven gaan nu beroep aantekenen bij de rechtbank in Assen tegen deze opstelling van GS.

Volgens NAM en Gasunie is er op korte termijn een ondergrondse berging voor aardgas nodig om de hoge gasaanvraag tijdens toekomstige koude winterdagen te kunnen opvangen. Na uitgebreide studies kwam opslag in het bestaande gasveld onder de gemeente Norg, via een installatie op de NAM-locatie Langelo, als meest geschikte mogelijkheid naar voren. Onafhankelijke onderzoeken bevestigden eerder de noodzaak van ondergrondse berging en adviseerden positief in de keuze van genoemde locatie. De Provincie Drenthe deed bovendien zelf een aanvullend onderzoek, dat het

ontbreken van alternatieve plaatsen voor gasopslag nog eens onderstreept.

Naar verwachting zal pas in het najaar de zaak door de rechtbank in Assen in behandeling worden genomen.



Jubileum



Omdat hoofdwerktuigkundige Nico van der Vecht op 15 augustus jl. 35 jaar bij Shell Tankers had gevaren, was dat aanleiding voor een klein feestje aan boord van de Entalina. Om alles wat fraaier aan te kleden hadden de koks hun best gedaan om wat lekkers op tafel te zetten; saté, kip, blokjes kaas, nootjes, allemaal heerlijkheden.

Voordat het feest echt goed begon kreeg de hwtk van de officieren en bemanning een luxe pen cadeau. Deze werd aangeboden door de kapitein. Het was een zeer geslaagd feest waarbij de sterke verhalen over vroeger, die goeie oude tijd, niet ontbraken. Vier dagen na het feestje kreeg hij nog een klein aandenken, dat door omstandigheden pas later gegeven kon worden. Op een net houten plankje was in koper het silhouet van de Entalina en de kreet 35 jaar aangebracht. Nico van der Vecht nam dit aandenken in ontvangst tijdens de Bingo-avond.

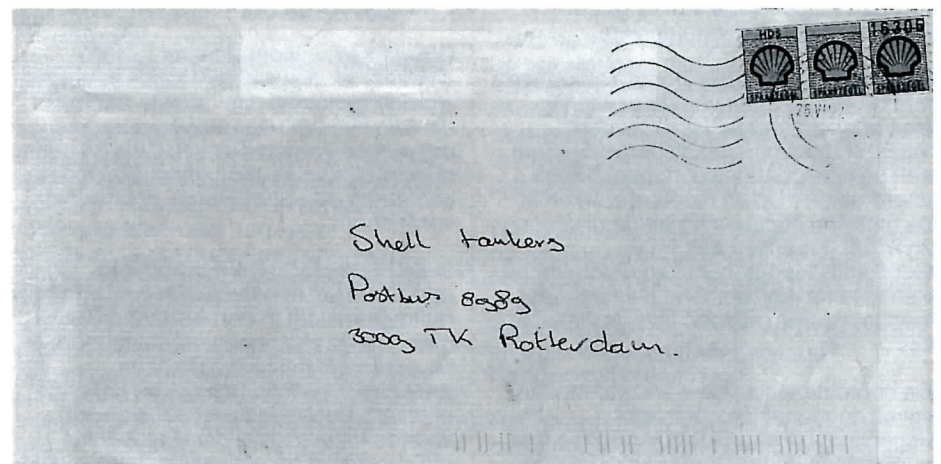
Bastiaan de Cock

USA-visum verplicht

Wij willen de zeevarenden er nogmaals op wijzen dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor de geldigheid van een Amerikaans visum. Alle zeevarenden, ongeacht vaarschema, moeten in het bezit zijn van een minstens zes maanden geldig C1/D1 visum. Meevarende echtgenotes zijn verplicht een B/2 toeristen visum bij zich te hebben. Een aanvraagformulier met een begeleidend schrijven van de maatschappij voor het Amerikaanse consulaat kunt U opvragen bij DFP/2 (tel.: 010 -4071850).

uit de postbak

Wat men tegenwoordig niet allemaal met die Shell-spaarzegels kunt doen!



Bouwen aan de toekomst

Wie enkele maanden niet binnen de poorten van Shell Pernis is geweest, loopt een reële kans bij een volgend bezoek sommige delen van de raffinaderij nauwelijks meer te herkennen. Zó snel voltrekken zich op het terrein de veranderingen in het kader van PER+; het investeringsproject voor een ingrijpende modernisering van de raffinaderij.

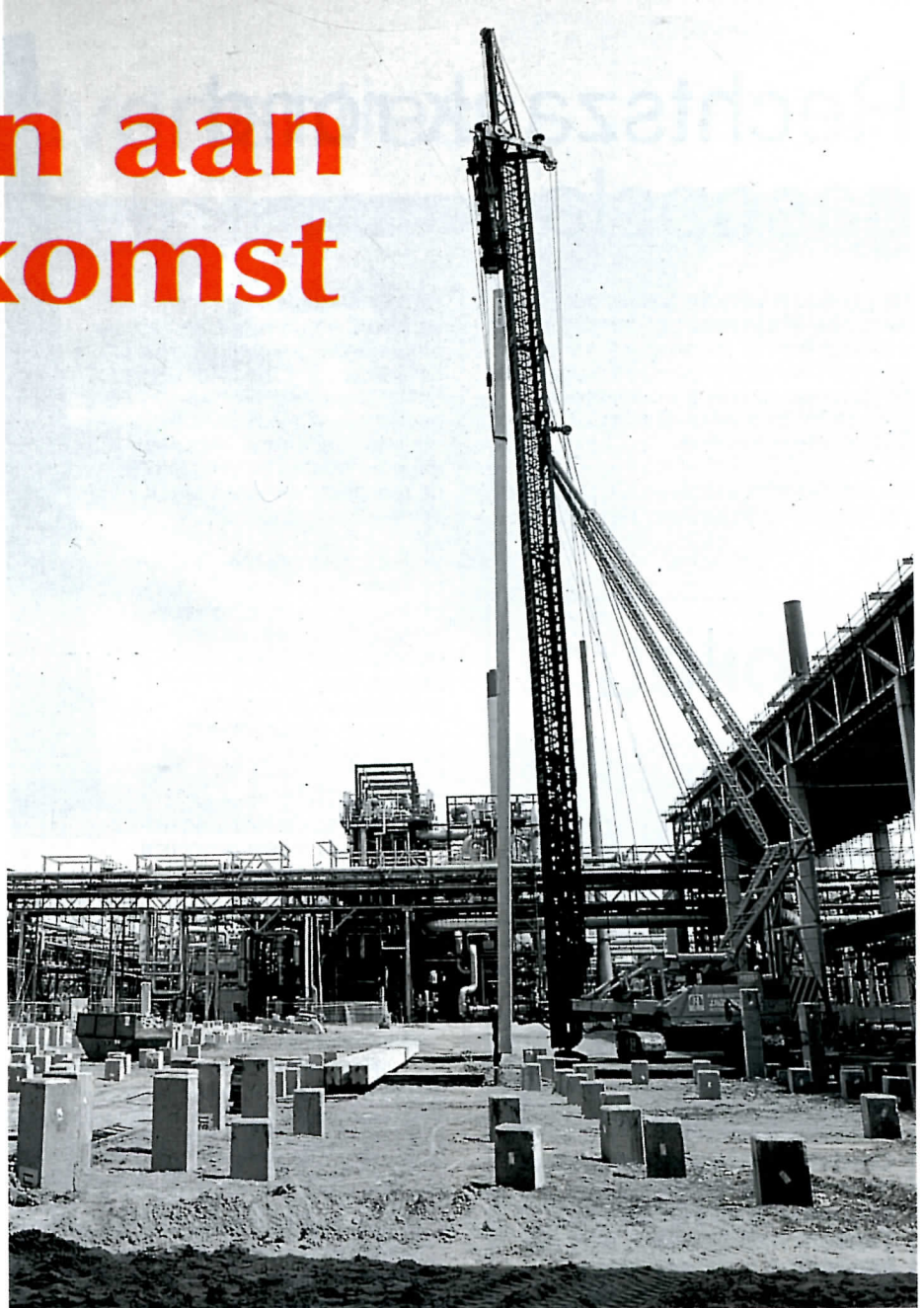
De officiële start van de constructie wordt op 4 oktober verricht door algemeen directeur Jeroen van der Veer en Hans van der Vliet, die als Zuidhollandse milieugedeputeerde een belangrijke bestuursrol aan overheidszijde speelde bij de totstandkoming en goedkeuring van het 'Plan van Aanpak'.

In dit beleidsstuk, gemaakt als voorbereiding op de vergunningprocedure rond PER+, zijn in nauw overleg met de Provincie voornemens en prognoses van milieueffecten van de complete raffinaderij beschreven tot het jaar 2010. En daarmee raken we ook de kern van de miljardeninvestering: een grotendeels vernieuwde raffinaderij die met milieuverantwoordelijke processen beter kan inspelen op de veranderende marktvraag naar vooral schonere motorbrandstoffen. Shell Pernis bouwt dus in hoog tempo aan de toekomst.

Die toekomst wordt dagelijks méér zichtbaar, nu de papieren ontwerpfasen van PER+ is overgegaan in het echte bouwen. Opslagtanks zijn gesloopt of naar een andere plek verreden, nieuwe leidingstraten zijn in aanbouw, grond wordt opgehoogd en bouwrijp gemaakt, en binnenkort wordt het aantal heimachines uitgebreid naar zes stuks om de negenduizend betonnen palen met een totale lengte van circa 250 kilometer de grond in te drijven.

De omvang van PER+ houdt gelijke tred met de complexiteit van de uitvoering, stelt projectmanager Han Goudsmit. 'Alles vindt immers plaats temidden van een complex dat gewoon moet blijven doordraaien'. Op dit moment werken in de detailed engineering en de uitvoering zo'n 1.500 mensen aan PER+. Goudsmit: 'Hoogtepunt van de drukte op Pernis komt eind volgend jaar wanneer hier zo'n 2.800 mensen tijdelijk actief zijn'.

De coördinatie van de werkzaamheden ligt bij de managing contractor (ingenieursbureau Fluor Daniel) die drie engineering contractors (Fluor Daniel,



Comprimo en ABB Lummus Crest) onder zich heeft. Waaronder weer een groot aantal kleinere aannemersbedrijven hangen.

Als gevolg van deze moderne constructie kan de daadwerkelijke inbreng van Shell-mensen klein blijven. Opmerkelijk klein zelfs. Han Goudsmit heeft de leiding over de slechts 23-koppige TAX-formatie die als een overkoepelend 'auditteam' de vorderingen nauwlettend volgt en controleert.

Die werkwijze loopt door tot in 1997 wanneer de nieuwe installaties in gebruik worden genomen. De meeste aandacht zal dan uitgaan naar de hydrocracker, die met een reactorvat van ruim 34 meter hoogte bij een gewicht van 1.300 ton de contouren van Shell Pernis definitief zal veranderen.

In de hydrocracker wordt vacuüm destillaat (het minder zware deel van het raffinageresidu) in een waterstofrijk milieu gekraakt tot een productstroom die na scheiding ontzavelde nafta, zwavelvrije gasolie (diesel) en kerosine oplevert. Voorts resteert een voeding voor de catcracker II die hieruit weer LPG, benzine en opnieuw gasolie maakt.

De waterstof voor de hydrocracker komt uit de aparte fabriek die werkt op basis van het Shell Gastification Hydrogen Process (SGHP). Deze olievergasser levert behalve de waterstof ook een hoeveelheid synthegas als brandstof voor een nieuwe warmte/kracht-centrale waarin twee turbines zowel stoom als stroom opwekken. De stoom wordt voor de processen op Pernis gebruikt. De elektriciteit (80 megawatt) gaat naar het openbare net.

De totale investering gaat het bedrag van drie miljard gulden te boven. Met de renovering van bestaande olie-installaties voor een miljard gulden in de komende tien jaar, biedt Pernis hiermee ongeveer 21.000 mensjaren arbeid.

Het is niet overdreven te stellen dat Pernis met dit reuzenproject de komende jaren voor een krachttoer staat die veel inspanning zal vergen. Maar er komt heel wat voor terug: een goede milieubalans, een productstroom die voldoet aan de marktvraag naar lichtere en schonere olieproducten. En het behoudt van de positie als grootste Europese exportraffinaderij.

Foto: RoFoto

Energy in profile

'Energy in profile' is een inmiddels bekende titel in de reeks publikaties door Shell Briefing Service. De eind juli verschenen versie omschrijft kort de ontwikkelingen in de energiebehoeften sinds begin 1970. Verder geeft de brochure inzicht in waar de wereld-energieserves zich bevinden en in het krachtenveld van vraag, aanbod en handel in fossiele brandstoffen. Dit alles verduidelijkt aan de hand van een twintigtal grafieken.

In 1993 steeg de vraag naar primaire energie met twee procent ten opzichte van het voorgaande jaar. Van het totaal van 170 miljoen bdoe (barrels a day of oil equivalent) werd 85 procent gedekt door de fossiele brandstoffen, olie, gas en steenkool.

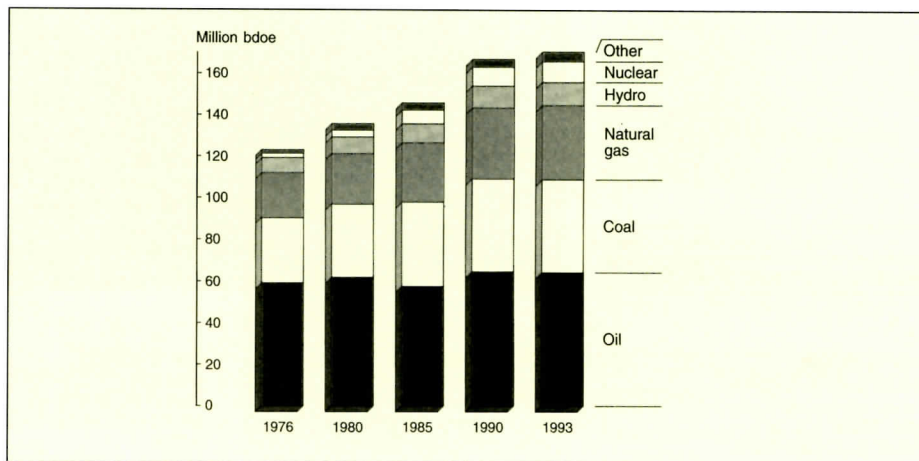
Het aandeel van olie in de energiebehoefte daalde gestaag sinds de jaren '70, voornamelijk door groeiende voorkeur voor gas. Toch blijft het de belangrijkste bron. Olie voorziet voor 38 procent in de behoefte, steenkool voor 26 procent en aardgas voor 21 procent. Het totaal wordt aangevuld door kernenergie, waterkracht en hernieuwde energiebronnen.

De vraag naar gas steeg het sterkst sinds het midden van de jaren '70. In 1993 was de gasbehoefte 36 miljoen bdoe, een stijging van 64 procent ten opzichte van 1976. Over dezelfde periode steeg de vraag naar kolen met 42 procent en olie met 8 procent.

De geïndustrialiseerde Westerse landen (OECD, Organisation for Economic Cooperation and Development) nemen de helft van de wereld-energievraag voor hun rekening. Gemiddeld wordt hier per hoofd van de bevolking tien maal meer energie geconsumeerd dan in de ontwikkelingslanden. De consumptie steeg er de laatste tien jaar echter weinig. Voornamelijk als gevolg van efficiënter gebruik en de verschuiving van energie-intensieve industrieën naar niet-OECD-landen. Daar steeg de energievraag dan ook in een veel sneller tempo. De voormalige Sovjet Unie en China zijn voor meer dan de helft van de energiebehoefte in de niet-OECD-landen verantwoordelijk.

Reserves

Meer dan driekwart van de bewezen oliereserves bevindt zich binnen de grenzen van de verenigde olie-exporterende landen (OPEC). Met de huidige snelheid van winning is deze hoeveelheid goed voor nog 80 jaar productie. In de voormalige Sovjet Unie en Oost Europa wordt de oliereserve geschat op zo'n 6 procent van het wereldtotaal. Dit aandeel kan echter nog sterk stijgen nu men daar over geavanceerde technologieën kan beschikken. De OECD-landen beschikken over slechts 5 procent van de



oliereserves. Het totaal van de bewezen oliereserves werd per 1 januari 1994 geschat op 1004 miljard barrel (inclusief natural gas liquide), ongeveer 2 miljard vaten meer dan in 1993. De gasvoorraad wordt geschat op 135.000 miljard kubieke meter, waarvan ongeveer 54.000 miljard kubieke meter (40 procent) aanwezig is in de voormalige Sovjet Unie. Hier bevinden zich zes van de elf grootste reservoirs ter wereld. De zogenaamde bewezen reserves hebben zich sinds 1960 om de tien jaar verdubbeld dank zij intensivering van exploratie. Een trend die zich

voorlopig waarschijnlijk zal voortzetten.

De hoeveelheid winbare kolen wordt wereldwijd geschat op 664 miljard ton van verschillende kwaliteiten (coal equivalents). Dat getal kan waarschijnlijk met tien worden vermenigvuldigd wanneer de onder huidige omstandigheden economisch onwinbare voorraad er bij wordt opgeteld.

'Energy in profile' is op aanvraag verkrijgbaar bij Sandra van Welzen (Shell Nederland, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam, PAM/0)

Wervingscampagne voor een Nationaal Opleidingscentrum Reddingsbrigades KNBRD

Deze zomer werd grootscheeps campagne gevoerd door de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD) voor het inzamelen van geld voor een nieuw Nationaal Opleidingscentrum in IJmuiden.

Eind juni overhandigde Reklamebureau Möhringer/Partners bij de officiële opening van haar nieuwe kantoor in Amsterdam aan de Reddingsbrigades een geheel belangeloos uitgewerkte reclamecampagne. Deze campagne voorziet in radiospots, een TV-commercial, billboards en advertentiemateriaal, alsmede in een PR-campagne en een inzamelingspromotietour door Nederland, gedurende het zomerseizoen.

Nederland telt ruim 180 Reddingsbrigades met meer dan 32.000 leden. Een Nationaal Opleidingscentrum is al jaren prioriteit. Om de vorming en training (onder meer van kader en opleiders) te optimaliseren, om een centraal depot te hebben en omdat het Bondsbureau broodnodig betere behuizing behoeft. Voor dit Opleidingscentrum is twee miljoen gulden nodig. Die middelen zijn bij de Bond niet voorhanden. De KNBRD ontvangt géén overheidssubsidies en opereert volledig met vrijwilligers. Daarom doen de brigades een beroep op



het publiek om met een bijdrage het nieuwe opleidingscentrum mede mogelijk te maken. De lokale brigades houden daarvoor speciale inzamelingsacties.

Jaarlijks worden duizenden mensen gered. Het gaat dan om reddingen uit levensbedreigende situaties, om andere vormen van directe hulp en EHBO-assistentie. En natuurlijk vinden jaarlijks duizenden vermiste kinderen tijdelijk een plekje bij de Reddingsbrigades.

De reclamecampagne roept de mensen op om financieel bij te dragen aan de bouw van het Opleidingscentrum. Want zonder een opleiding van de hulpverleners helpen de reddingsbanden en de snelle motorboten van de Reddingsbrigades niet.

Het gironummer voor de nationale campagne, waarop U kunt storten is 8035.

Wnd - Waarnemend
Gezagn. - Gezagvoerder
1e Stm. - 1e stuurman
2e Stm. - 2e stuurman
Hwtk. - Hoofdwerktuigkundige
2e Wtk. - 2e Werktuigkundige
3e Wtk. - 3e Werktuigkundige
4e Wtk. - 4e Werktuigkundige
MO 1 - Maritiem officier 1
MO 2 - Maritiem officier 2
MO 3 - Maritiem officier 3
MO 4 - Maritiem officier 4
Roff. - Radio officier
Wass. - Wachtassistent
ST - Scheepstechnicus
SST - Senior Scheepstechnicus
ASV - Algemeen scheepsvakman
Hovo - Hoofdvoeding
ASPI - Aspirant scheepstechnicus

Stag. HO
Stag. MO
Ind.
IJD
IDE
IRO
Off 2
Off 3
Eng 3
Eng 4
CPO
PO
G1S
G2S
ASTD
CICA
2NDC
JSCJ

- Stagiare HBO
 - Stagiare MBO
 - Indonesian
 - Ind. junior deckofficer
 - Ind. junior engineer
 - Ind. radio officer
 - Ind. 2e stuurman
 - Ind. 3e stuurman
 - Ind. 3e werktuigkundige
 - Ind. 4e werktuigkundige
 - Chief petty officer
 - Petty officer
 - Grade I seaman
 - Grade II seaman
 - Assistant steward
 - Chief catering
 - 2nd Cook
 - Junior steward

situatie aan boord 25.09.1994

ms 'Bekulan'

MO2: C.G.A. Ligtfoot

ms 'Bilis'

MO2: L.J. Salomons

ms 'Bubuk'

MO2: J. Minnaard

ms 'Cardissa'

Gezagn.: A.J. Verheul
Hwtk.: F. Bakker
MO1: J.H. van Zanden
MO2: N.G. Butter, R.J.M. van Beynum, R. van Alderen, P. van den Brink
MO3: J.J.A.A. Goris, G.J.F. Damen
ST: J. Brederveld, K. van der Sluis
Hovo: J.G. Volleberg
StagMO: M.W. Roeper, R. de Troye
CPO: Abdon Tatuwo
PO: Rudolph H.J. Lapien
G1S: Sutijpto, Madjen Nawi, R. Latuheru
G2S: Burhan, Agus Naftali, Hayyan
ASTD: Harjono
2NDC: Bin Ngaripandi

ms 'Entalina'

Gezagn.: F.B. Schröder
1e Stm.: R.A. de Boer
Hwtk.: J.P. Kalkman
2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
MO4: R.J. Vlaardingerbroek
StagHO: F.M. Brussaard, B.R. de Cock, S.M. Kats
IJE: J.D.M. Paath
Off2: J.L. Takaria
Off3: Mugianto, Sabar Manahan
Eng3: Edhy Susetyo
Eng4: A.S. Lasimoen
PO: O. Achmad, Buntaran
G1S: Ashari B. Abdullah, Sanusi, Henky Hendrik H., Solih Muluaana
G2S: Achmad Mujab, Zainul Arifin, Agus Salim
ASTD: Achmad Mutohar
JSTW: Syafii
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Halim

ms 'Erodona'

Gezagn.: C.B. Sliker
1e Stm.: F. van Bommel
Hwtk.: H. Japin
2e Wtk.: G.J. Harlaar
MO4: J. Raad
StagHO: J.M.H. Don, R.H. van Duin, P.L.A. van Run
Off2: A.M. Husain
Off3: S.A. Sungkowo
Eng3: J. Edward
Eng4: I. Pandji Mustanto
IJD: W. Adhi
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Nuron Djuhana, Daud Sonan
G1S: Bambang Prasetyo, Ade Taryat, Julius Thomas, Hery Kaharu

G2S: Pukasan Bin Jumadin, Muslimin, Agus Sutopo
ASTD: Asmori Bin Moi
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Bambang Suyanto
2NDC: Suharto Bin Jasin

ms 'Finima'

MO3: R.J. Blonk

ms 'Hadra'

Gezagn.: G.A.M. Dorren
Hwtk.: L.F. Kruyt
MO1: R.L.H. Mooring
MO2: P.J.M. Slegers,
MO3: P.A.M. van Schriek, R.E.H. de Bot
MO4: E.P.S. Bal, C. de Bruin, E. Konijnenberg
SST: G. Struik
ST: E.H. Vissia
StagHO: R.K. Hazelbag, M.P. Stam, M. Visser
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Suhardi
G1S: Mohamad Nasir, Bin Satimin
G2S: Atim B. Pereman, Moch. Bachri, Abdul Karim, Slamet
ASTD: A.B. Moniri
CICA: Irsal
2NDC: Djunaedi Arsim

ms 'Halia'

Gezagn.: H. de Vries
Hwtk.: D. Westdorp
MO1: A.L.M. Nagelkerke
MO2: M.J. Oosterkamp
MO3: J.D. Kampinga, E.W. de Jong
MO4: B.L.J.A. van Duurling
ST: H.S. Elia, S.H.J. Gieling
StagMO: C.M.J. van der Jagt, L.J.P. Jansen, T. Slotboom
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Tahalea Joazab
G1S: Didi Hairuddin, Bin Nasik
G2S: Mohaar Bin Marzuki, Mohamad Hosen Maruki, Mohamad Mursid, M.L. Radjah
ASTD: Salim
2NDC: Agus Harun

ms 'Hastula'

Gezagn.: J.A. van Kesteren
Hwtk.: B.E. Broekhuysen
MO1: J.P.J.G. IJzerman
MO2: J.K. de Boer
MO3: P. Frederiks, J.W. Razenberg, J.P. Geuze
MO4: L. Vlaardingerbroek, A. Stormorken
ST: R. Mammen, C.H. Roozendaal
StagHO: J.A. Hop, L.A.P. van Lippen
CPO: Dr. Sony Wonok
PO: Ali Mudin
G1S: D. Rodjali, S. Bachri
G2S: Achmad Fadjeri, Mohamad Amin, I. Bouty, Machfut Yadi
ASTD: O. Suhara
CICA: Wawan Setiawan

ms 'Sericata'

Gezagn.: R. Dijkstra
Hwtk.: H. Brand
MO1: D.J. Mittelmeijer, J.C. van Koten
MO3: E.J. Driehuizen, A.C.M. van Ginneken, A.A. Mooij
ST: L.R. Stevens, B. Corputty
Hovo: H. Otter
StagHO: B. Idsinga, W. Kleyer, K. Lieman
CPO: Sugiman
PO: Supartoyo
G1S: Suari, Aki Bin Samiri, Abdul Rasyid
G2S: Adenan, Morsid, Suhanda, Ridwan Moh.
ASTD: Chairuddin
2NDC: Mohammed Raij

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagn.: H. Ammerlaan
Wnd. Hwtk.: J.H. Burger
3e Wtk.: R. van der Heide Jr.
MO2: P.J.H.M. van Daal
MO3: H. de Bruin, F. Kruythoff, E.M. Ross
MO4: J.J. van der Velden
StagHO: L.C. Boon
CPO: Moh Sjamsudin
PO: Kamal Adyaprana
G1S: O. Sukkur, M. Bin Muridi, Umar, Mohamad Mahfud
G2S: Slamet Thohir, Imu Bin Satimin
ASTD: Umar Bin Salian
CICA: Manan Suparman
2NDC: Soetamah Achmad

ms 'Sidelia'

Gezagn.: C.J. Clarisse
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: M.F. Koens
2e Wtk.: B.K. Frans
3e Wtk.: P.J. van den Ende
MO3: A.C. Droppers, D.J. van den Heuvel
CPO: Naim Bin Dulasik
PO: Sudjadi Rahardjo, Syaful Anwar
G1S: Sur'an Gozali, Lalal Suparno, Munir
G2S: Nandang Ansori, Achmad Taufiq, Mar'i, O. Nahhu
ASTD: W. Tjuandy
JSCJ: Mulyono
2NDC: Musali
CICA: Moh Idrus Sopandi

ms 'Solaris'

Gezagn.: D.C. Tazelaar
Hwtk.: A.J.A. de Groot
MO2: W.P. Koliin, D.J. Gijsbers
MO3: G.A. de Jonge, W.D. Pols
MO4: L.H. van Dijk
SST: E.L. Boldewijn
ST: R.G. van den Brink
Hovo: L.H. Thibaudier
StagHO: C. Verschuren, B.W. Klijn
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Sukri Mughtar
G1S: Djusup Bin Maruki, S.

Nurdin

G2S: Sutomo, Mat Wari Bin Syukur, Solihin Bin Djuki, Sustanto, Mesrun, Hanafi
ASTD: O. Taibe
2NDC: Nawai

ms 'Spectrum'

Gezagn.: W. Hoogendijk
1e Stm.: J. Boonstra
Hwtk.: J. Kruysse
MO2: J.X.J. Klaaysen, P. Reinsma
MO3: J.W. Voortman
MO4: M. Ligtenberg, J.J. Meerkerk
SST: E.R. van Engel
StagHO: E.M. Visser, J.F. Visser, P.H. Wits
CPO: Nicolas Walukow
PO: Ahmad Serang
G1S: Matrawi Bin Rofi, Muljono Adhy Sukardi
G2S: Naiman, Usman Madjoka
ASTD: Agung Sudrajat
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Abdul Razak

ms 'Sponsalis'

Gezagn.: H. Sieders
1e Stm.: W. Holwerda
Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
MO1: J.H.A. Schulten
MO3: D.J. Schutte, L.M. Anento Glim
MO4: H.T. Hokwerda, Y.H. Scheepmaker
ST: F.W. Bosson, J.J. Donleben
StagMO: P.A. Borsboom
StagHO: C. Bakker, E. Dijkstra
CPO: Cece Suganda
PO: Paulus Waitimena
G1S: Sugandi, Achmad
G2S: Saruly, Mashuri, Mustopa, Taufic Mughtar, Busri Bin Mattasan
ASTD: Suharto
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Musairin

ms 'Stellata'

Gezagn.: W.A. Mostert
Hwtk.: L.W. Jorissen
MO1: M.P.M. Boeren
MO2: M.P. Vogels
MO3: J. Blankenburgh, M.M.G.J. Blankenburgh
MO4: G.J. de Heer
ST: R.F.B. Stroet
SST: F. Oostdijk
Hovo: L.J.W. Broenink
StagMO: J. Blei, M. Foppen
CPO: Zulani Adjeri
PO: J. Ben Pattilima
G1S: Mohamad Tupu, Moch. Ali
G2S: Moch. Ismail, Tarjudin, Mujakir, Wari, Hosen Sani
ASTD: Budiman
2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Sunetta'

Gezagn.: G. Buma
1e Stm.: L.A.H. Vader

PERSONALIA VLOOTPEE

Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
2e Wtk.: A. van Beek jr.
3e Wtk.: J. Kruize, R.F. van Loon
MO2: P. Reinsma
MO3: R. Bijlsma, H.A. van der Koppel
Eng4: Dan Muharto
IJE: Masinambow, Fadjar Wahyutomo, Yusuf Arkani
CPO: Abdul Rasjid
PO: Hasoloan Siregar, Achmad Marpudin, Gozali, Bin Matroyal
G1S: Rukning B. Abuhusen, Henky B. Pangaila, Syamsul Bachri, Kasim Bin Mohamad
G2S: E. Sukirman, Nurdin Abu, Sulaiman, Subaki Bin Imran, Suhri
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Santoso Bin Sanusi
CICA: Dominques Mustamu
2NDC: Umar Bin Maun

ms 'Zafra'

Gezagnv.: A. van Leeuwen
Wvd. Hwtk.: J.J.F. Govers
MO1: G.H. Reitsema, A.B.M. Bokkers
MO2: A. Blok
MO3: W.D. van Amersfoort
ST: R.J. Dekker, J.P. de Landes
IRO: H. Anwar
CPO: Abdul Rachman
PO: M. Kadar
G1S: Rachman, Ibrahim Cachtiar
G2S: O. Arif, Mohamad Amin, Djaelani, Muniin, Ardani
ASTD: Samsuri Bin Yusuf
CICA: Suparman
2NDC: Husein

Onze vlootjubilaren



R. Hendriks
 1e Stuurman
 30 jaar op
 01.12.94



F. de Vries
 Gezagvoerder
 30 jaar op
 10.12.94



H.J. Lammertink
 2e Werktuigkundige
 30 jaar op
 25.12.94



R. van Buuren
 Scheeps-technicus
 25 jaar op
 09.12.94



H. van Popta
 1e Stuurman
 25 jaar op
 14.12.94



W.P. Kolijn
 Maritiem officier 2
 10 jaar op
 09.11.94



J.M. van Hoeven
 Scheeps-technicus
 10 jaar op
 18.11.94

Gehuwd

25.07.94 - SST F. Oostdijk met mevrouw S. Sukruam

Geboren

Laurens Alexander R. (01.07.94), zoon van MO1 A.B.M. Bokkers en mevrouw P.J.M. Bokkers-Botman
Jasmijn (03.08.94), dochter van MO4 L.H. van Dijk en mevrouw G. van Dijk-Dolkens
Ninna Cornelia (09.08.94), dochter van MO2 J.C. Geuze en mevrouw N. Geuze-Abd. Kadir

Aanstellingen per 01.09.1994

Tot gezagvoerder:
 W.J. Netelenbos, H. Sieders

Tot hoofdwerktuigkundige:
 R.J. Bosman, J.P. de Visser

Tot MO1:
 E. Barsingerhorn, W.M. de Bruijn, R.L.H. Mooring, G.H. Reitsema

Tot MO2:
 R. van Aalderen, H. Berkenbos, R.J.M. van Beynum, H.J.K. de Boer, P. van den Brink, R. Corba, S.F.J. Gerrits, A.V. de Groot, L.J. Salomons, P.J.M. Slegers, M.M. Stuyts, B.M. Toemen-Visser, L.G. Zijlstra, P.A. Zwolle

Tot MO3:
 W.D. van Amersfoort, R.E.H. de Bot, J.W. van Duyn, L.M. Anento Glim, D.J. van den Heuvel, T.G. Holleboom, E.W. de Jong, W. van der Laan, N. Labrijn, M. Ligtenberg, E.A.J. Mateman, C. van der Molen, A.A. Mooij, H.T.M. Nieuwmeijer, C. Noordhoek, J.W. Razenberg, D. de Rijk, E.M. Ross, J.H. Ruiter, R.W. Visser

Nieuw in dienst



E.P.S. Bal
 MO4



L.P. Bijl
 MO4



B.L.J.A. van Duurling
 MO4



A.C.M. van Ginneken
 MO3



G.J. de Heer
 MO4



E. Konijnenberg
 MO4



J. Raad
 MO4



A. Stormorken
 MO4



L. Vlaardingerbroek
 MO4

Over van Groep buiten Nederland

1e Stm. J. Boonstra (ex Brunei)

Over naar Groep binnen Nederland

Gezagvoerder M. Buth (waldienst)

Over naar Groep buiten Nederland

MO2 H.J.K. de Boer (SIS-Londen)

Uit dienst getreden

MO2: J. Hoekstra
 MO3: R.C.F. Straver
 MO3: G.J. Eising
 MO4: J. Klomp

Walpersonalia

Over van vlootdienst



Gezagvoerder Maarten Buth (DFM)

In Memoriam

Op 4 augustus 1994 is op 88 jarige leeftijd overleden de heer **C. Schram**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Schram verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1961 na 36 dienstjaren.

Op 3 september 1994 is op 85 jarige leeftijd overleden de heer **D.S. Veenstra**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Veenstra verliet de dienst der Maatschappij in 1959 na 27 dienstjaren.

Op 16 september 1994 is op 59 jarige leeftijd overleden de heer **H. van Slegtenhorst**, oud-gezagvoerder. De heer Van Slegtenhorst verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1988 na 32 dienstjaren.

Drie maanden Zuidchinese Zee.



Twée maanden Zandvoort aan Zee.



Het is hard werken aan boord van een tanker. Niemand ont- kent dat. Lange dagen, ver van huis. Maar... daar staat natuur- lijk wel die onbetaalbare vrijheid tegenover. De wereld die aan je voeten ligt. De wind die om je oren fluit. En, als je nu als Maritiem Officier bij Shell Tankers aanmonstert, een zee van vrije tijd. Want de maximale vaartijd is bij ons binnenkort drie

maanden waarna je recht hebt op ongeveer twee maanden verlof. In het werelddeel waar je aan wal gaat. Of, met een vliegticket op zak, lekker thuis bij de familie. 'Drie op, twee af', noemen we dat bij Shell Tankers. En 't moet gezegd worden, daar varen we wel bij. Interesse? Stuur de bon op of bel 010-407 18 47, dan ontvang je uitgebreide informatie.

Ik heb wel oren naar 'drie op, twee af'. Stuur mij een uitgebreid informatiepakket.

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

Opleiding: _____

Leeftijd: _____

Bon invullen en opsturen naar: Shell Tankers B.V., Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam.

KOM BIJ SHELL TANKERS WERKEN ALS JE VAN VRIJE TIJD HOUDT

