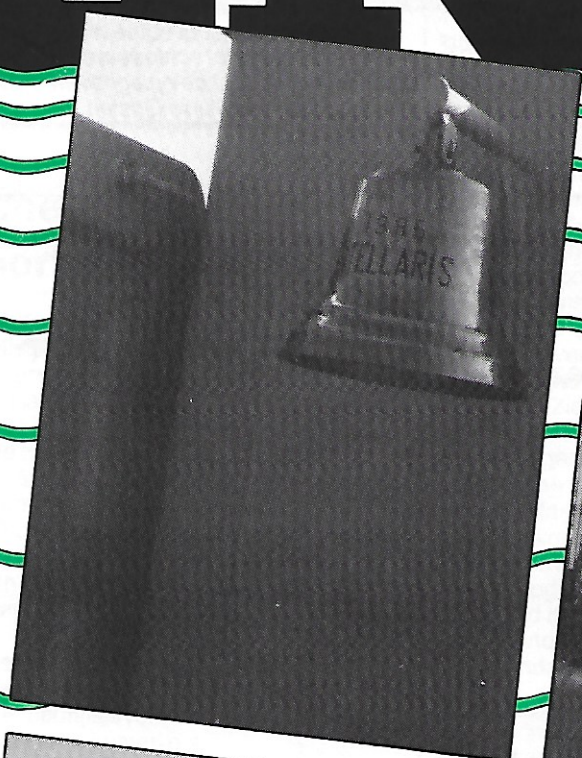


# SCHEEP



# FENIKS

24e jaargang  
nummer 5  
januari 1985



# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

Indien het toestelnummer van degene met wie u  
wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de  
verbinding tot stand brengen door aansluitend  
na 69 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 5  
januari 1985

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-696126

'Schip en 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, Coolingsingel 119, Rotterdam, onder  
vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

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

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

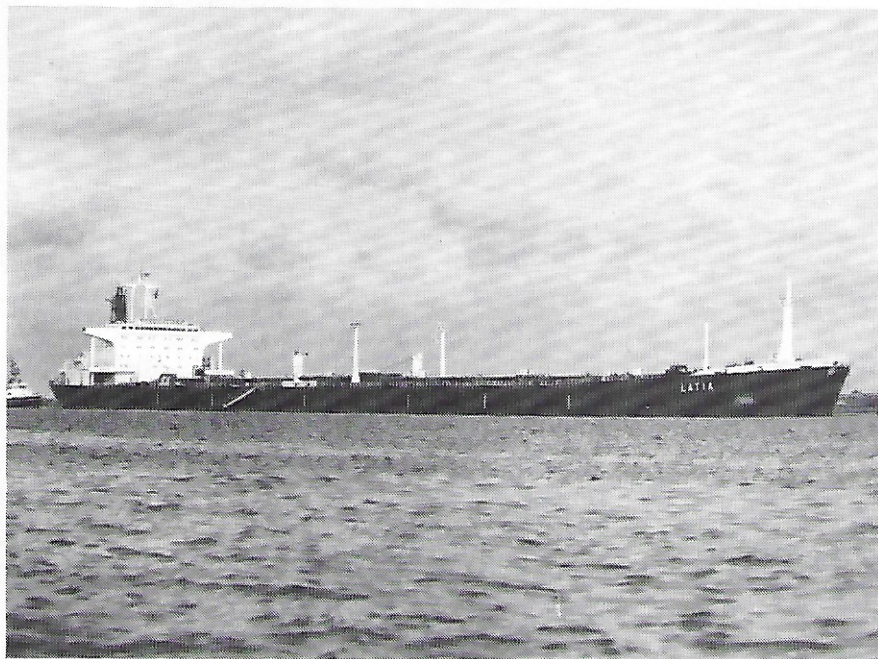
Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of  
bewerken van artikelen dient men de  
toestemming van de redactie te vragen. In de  
meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving  
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk  
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

## IN DIT NUMMER

O.R.-verslag	4
Jaartoespraak directeur	8
Organisatieschema	10
Afscheid Abel Rasterhoff	12
Barprijzen	14
Terug van weggeweest	16
Schoon schip	17
Personalia	18



De 'Latia', gebouwd in 1974 en 282.684  
ton draagvermogen, is verkocht aan de  
China Metals en Minerals Co.Ltd., Hong  
Kong voor sloop in de Chinese

Volksrepubliek. Het schip is op 9  
december jl. vanuit de opleghaven  
Vestnes naar het Verre Oosten  
vertrokken.

De redactie  
wenst al haar lezers



EEN  
VOORSPOEDIG  
EN GEZOND 1985



## Shell Moerdijk investeert f 110 miljoen

Shell Nederland Chemie B.V. heeft  
besloten de bestaande etheenfabriek op  
haar vestiging te Moerdijk te voorzien van  
twee additionele fornuizen, waardoor het  
mogelijk wordt de flexibiliteit van het  
grondstoffenpakket verder te vergroten.  
Bovendien worden hierdoor besparingen  
in het energieverbruik en in  
onderhoudskosten verkregen. Tevens  
wordt bij de naaldcokesfabriek te  
Moerdijk een oven gebouwd, waardoor  
een verdere verbetering van het  
productieproces mogelijk wordt.

De modernisering van deze twee  
fabrieken, waarvoor inmiddels de  
voorbereidende werkzaamheden zijn  
gestart, vergt een totale investering van  
circa f 110 miljoen.

De bouw van deze projecten betekent  
geen uitbreiding van directe  
arbeidsplaatsen bij Shell Moerdijk. Wel  
wordt door de bouwwerkzaamheden een  
totaal werkgelegenheidseffect gecreëerd  
van circa 1300 arbeidsjaren. De nieuwe  
fornuizen van de etheenfabriek moeten  
eind 1986 in bedrijf komen. De  
nieuwbouw binnen de naaldcokesfabriek  
is naar verwachting in de tweede helft van  
het volgend jaar operationeel. Het overleg  
met de Provincie over de  
vergunningsaspecten van de projecten is  
inmiddels in gang gezet.

## STICHTING SHELL PENSIOENFONDS

### Benoemingen Raad van Bestuur

In verband met zijn overplaatsing naar een andere Groepsmaatschappij trad de heer Drs. C. T. Leenders per 20 september 1984 af als lid B van de Raad van Bestuur en lid van het College van Gedelegeerden. Per dezelfde datum werd als lid B van de Raad van Bestuur benoemd de heer Mr. R. R. Hoekstra.

Mevrouw Drs. P. Koelewijn werd met ingang van 25 september 1984 benoemd tot lid van het College van Gedelegeerden.

De heer Ir. G. J. F. Stijntjes trad in verband met zijn pensionering per 1 december 1984 af als lid van de Raad van Bestuur en lid van het College van Gedelegeerden. Met ingang van dezelfde datum werd in beide functies benoemd de heer Ir. R. de Vos.

## Scheepvaartkunde voor Stuurlieden

In 1985 organiseert de Academie Nautisch Onderwijs Rotterdam bij voldoende aanmelding een 2-tal cursussen Scheepvaartkunde. De eerste cursus is van 25 februari tot en met 4 april en de tweede van 30 september tot en met 15 november. Deze cursussen zijn bestemd voor bezitters van het HBO-diploma Navigatie die (nagenoeg) voldoende vaartijd hebben behaald voor S1. In deze cursussen is de opleiding Radar Navigator begrepen.

De lessen worden verzorgd door docenten van de school en gastdocenten uit het bedrijfsleven en van de overheid. Aan de orde komen o.a. scheepsbedrijfsvoering, veiligheid, milieu. De cursussen worden afgesloten met een discussie tussen cursisten en docenten. Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de Academie Nautisch Onderwijs Rotterdam, de heer C. Sterk, Pieter de Hoochweg 129, Rotterdam, telefoon 010 - 769233.

Mededeling van het Onderling  
Medisch Steunfonds U.A. en van het  
Sociaal Medisch Steunfonds

## WINTERSPORT

In verband met het komende wintersportseizoen vragen de besturen van bovengenoemde fondsen de aandacht van hun leden voor het volgende.

In tegenstelling tot hetgeen is opgenomen in het u toegezonden Uittreksel Bestuursrichtlijnen S.M.S. en de Lijst van Uitkeringen O.M.S. zullen, met ingang van 1 januari 1985, ongevallen e.d. die het gevolg zijn van het beoefenen van skisport en langlaufen niet meer als uitgesloten risico's worden beschouwd. Dit betekent dat kosten van medische behandeling voortvloeiend uit het beoefenen van bovengenoemde sporten vanaf eerdergenoemde datum op basis van corresponderende Nederlandse tarieven onder de normale vergoedingsregels van het S.M.S./O.M.S. zullen vallen.

Met nadruk wordt er echter op gewezen dat bijkomende kosten welke zich in verband met ongeval of ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantie-adres, vervoer naar huis, overkomst van familie etc. niet voor vergoeding in aanmerking komen. Gezien het bovenstaande wordt aan alle leden geadviseerd om in voorkomende gevallen een passende reis- en ongevallenverzekering af te sluiten. Leden die aangesloten zijn bij een Algemeen Ziekenfonds dienen vòòr hun vertrek een formulier bij het Ziekenfonds aan te vragen.

In geval van kosten dient men zich in eerste instantie te wenden tot de betrokken reis- en ongevallenverzekeringssmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij een Algemeen Ziekenfonds of bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A..

## Mededeling

De heer M. Beuning, audit manager van Shell Tankers B.V. is per 15 november jl. overgeplaatst naar het Centraal Kantoor in Den Haag. Hij is opgevolgd door de heer J. M. M. Holla.

## WALFUNCTIES

Van tijd tot tijd zijn er bij de verschillende Groepsmaatschappijen in Nederland vacatures voor veiligheidsfunctionarissen.

Voor deze functie is o.a. het bezit van het diploma Middelbare Veiligheidskunde (MVK) gewenst of vereist.

Bij de Koninklijke PBNA te Arnhem bestaat de mogelijkheid hiervoor een schriftelijke cursus te volgen.

Aangezien het bezit van het diploma de mogelijkheden tot overplaatsing vergroot, hebben wij besloten na het behalen van het diploma 75% van de normale cursuskosten voor onze rekening te nemen.

Officieren die hiervoor belangstelling hebben kunnen zich tevoren wenden tot Mw. M. P. Beugelink - DFP/111, toestel 6155.

## Jubileum Ds. J. Bakker

Het is deze maand 25 jaar geleden dat de bij velen van ons bekende koopvaardijpredikant Ds. J. Bakker predikant werd.

Ter gelegenheid van zijn jubileum wordt er op donderdag 17 januari 1984 van 16.00 - 18.00 uur een receptie gehouden in het Nedlloyd-huis, Houtlaan 21 te Rotterdam, waarbij een ieder welkom is.

## Bij de voorplaat:

De eerste plaatjes van de 'Stellaris', één van de twee 87.000 DWT metende tankschepen die STBV zeer binnenkort in bareboat-charter zal nemen. Meer over deze schepen in de komende uitgave van dit blad.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2189	20.11.84	Afscheid A. L. Rasterhoff (PCOR)
2190	21.11.84	Verkoop 'Latia' (PCOR)
2191	30.11.84	Koersen (PCOR)
2192	03.12.84	Aanstellingen (PCOR)
2193	05.12.84	Veiligheid (PCOR)
2194	06.12.84	Overlegvergadering (PCOR)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Caurica	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina			

# O.R.-VERSLAG

## Veiligheid

## Vlootbestand

## Promoties

De vergadersessie op 3 en 4 december jl. was de laatste bijeenkomst van de O.R. in de huidige samenstelling. Immers, in februari a.s. treedt de nieuwgekozen Raad aan. Daarentegen was het voor de heer M. A. Busker de eerste keer dat hij, in de functie van bestuurder van STBV, een overlegvergadering bijwoonde. Zoals eveneens bij zijn voorganger het geval was werd ook hij terzijde gestaan door de heer C. van Dalen.

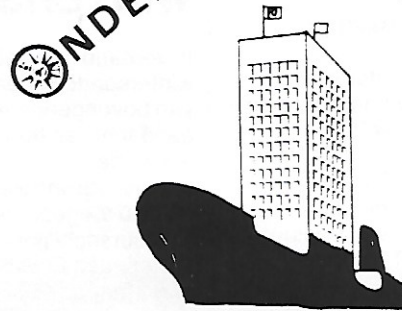
Wellicht dat de Raad deze maand nog een keer bijeenkomt om wat lopende zaken af te doen maar dan is het zeer de vraag of het quorum kan worden gehaald omdat veel vlootleden op zee zullen zijn. Maar de leden van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden staan natuurlijk borg voor de continuïteit van de O.R.-werkzaamheden.

De overlegvergadering op 3 december werd door voorzitter Piet Huigen geopend. Na de gebruikelijke woorden van welkom gaf hij al vrij spoedig daarna het woord aan de bestuurder.

*Veiligheidsbewustzijn blijven stimuleren*



ONDERNEMINGSRAAD



## Shell Tankers B.V.

### Veiligheid

We zijn niet anders gewend het laatste jaar, het onderwerp 'Veiligheid' staat hoog op de lijst van agendapunten. De bestuurder vertelde, en er klonk duidelijk enige spijt in zijn woorden door, dat er een eind was gekomen aan een lange reeks OMA-vrije dagen in 1984. Na het respectabele record van 113 (!) aaneengesloten dagen vonden binnen een paar dagen drie OMA's plaats. De stand van de frequency rate tot begin december jl. stond op 1.4 en de bestuurder had alle vertrouwen dat het jaar 1984 zou kunnen eindigen met een frequency rate van 1.5 à 1.7. 'Gezien de gestelde target van 3.3 is dit zeer netjes'. Kijkende naar de frequency rate mogen we de severity rate zeker niet uit het oog verliezen. Deze is evenzo belangrijk. De recent gemelde ongevallen zijn goed afgelopen maar dat had ook anders kunnen zijn. Een ongeval zit in een klein hoekje!

Frequency rate =	$\frac{\text{aantal ongevallen met arbeidsverzuim} \times 1 \text{ miljoen}}{\text{aantal manuren}}$
Severity rate =	$\frac{\text{aantal mandagen arbeidsverzuim} \times 1 \text{ miljoen}}{\text{aantal manuren}}$

Uit de aard der zaak kijk je eerst naar de eigen maatschappij maar je bent daarna ook nieuwsgierig hoe het met de veiligheid bij de andere Groepsvloten is gesteld. Naar het aantal ongevallen ziet het overzichtje er als volgt uit:

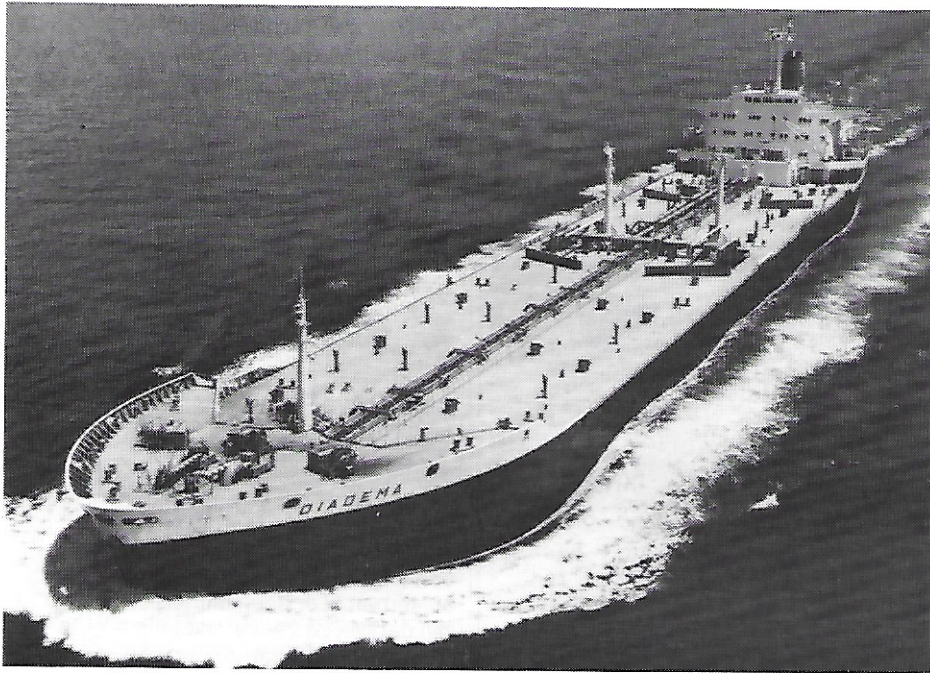
STBV 9  
STUK 31  
DSTG 2  
SMS 6

Tijdens de tweede overlegvergadering werd door de leden lang en intensief met de bestuurder over de veiligheid gediscussieerd. Hieruit bleek weer overduidelijk dat de O.R. zich zeer betrokken voelt bij deze materie en er alles aan doet om het veiligheidsbewustzijn bij de werknemers te blijven stimuleren.

### Vlootbestand

Onder het agendapunt 'Mededelingen van de bestuurder' vertelde deze het een en ander over ontwikkelingen, prettige en minder prettige, in ons vlootbestand. Om met prettig nieuws te beginnen: de beide 'bareboat-charter'-schepen zullen, naar het zich laat aanzien, resp. in december '84 en januari '85 door de Japanse werf worden opgeleverd. De bestuurder toonde zich verheugd over de medewerking van velen om het in exploitatie nemen door onze maatschappij van beide schepen mogelijk te maken. De schepen zullen als 'Stellaris' en 'Sarda' in de vaart worden gebracht.

Per 31 december 1984 loopt het indertijd voor de 'Laconica' (eigendom CSM) afgesloten charter af en wordt niet verlengd. Een en ander betekent dat dit kwalitatief nog zeer goede schip op korte termijn zal worden afgestoten. Dit



afstoten zal dan worden gecompenseerd door het in de vaart nemen van de eerste 'bareboat'. Zoals bekend is de 'Latia', na ruim een jaar opgelegd te zijn geweest, voor sloop verkocht naar China. Het schip wordt door eigen personeel vanuit Vestnes naar het Verre Oosten gevaren. Er is nog getracht om het schip voor ombouw tot een zg. 'production unit' te bestemmen maar dat plan kon helaas niet worden gerealiseerd. Een lichtpuntje is dat de 'Latia' niet voor 'further trading' is verkocht en dat een goede prijs kon worden bedongen.

Het ziet er naar uit dat ook voor de 'Diadema' de laatste dagen zijn geteld. Er zijn ernstige problemen gerezen voor wat betreft de inzetbaarheid van dit schip. 'Nieuwe schepen gaan concurreren met de oudere', vertelde de bestuurder. De 'Diadema', eveneens eigendom van de C.S.M., is te klein gebleken om ondermeer olie af te voeren vanaf de Sullom Voe terminal. In de loop van december zou nog nader overleg met Londen worden gevoerd over de rond de 'Diadema' ontstane situatie. Volgens Busker zal, in geval het schip wordt 'geofferd', dit worden gedaan tegen de achtergrond van de ingebruikname van het tweede 'bareboat-charter'-schip. Goede en slechte berichten wisselden elkaar af. We zullen de door de bestuurder gehanteerde volgorde aanhouden. Positieve berichten met betrekking tot de drie nieuwe LR's. De bouw verloopt voorspoedig en ligt iets voor op het schema. Een vroegere oplevering behoort niet tot de onmogelijkheden maar is in dit stadium nog moeilijk te bezien. Omtrent de bouw van nog eens twee LR's konden nog geen nadere mededelingen worden gedaan. De bestuurder was blij dat hij een formele toezegging voor de WIR-premie inmiddels had ontvangen en hoopte dat andere zaken rondom de bouw, zoals de beslissing wie het bouwcontract krijgt, binnen enkele weken hun beslag zullen krijgen.

De O.R. had in oktober jl. de adviesaanvraag voor de financiering van

#### *'Diadema': niet meer inzetbaar*

de schepen reeds behandeld. Het was toen voor de Raad niet moeilijk snel een advies uit te brengen over deze nieuwe investering. Immers het is altijd prettig een onderwerp als deze, vlootvernieuwing, te kunnen behandelen. Het O.R.-advies was uiteraard unaniem en luidde als volgt:

De Raad, in vergadering bijeen op 18 en 19 oktober 1984, heeft het volgende besluit genomen.

De Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. heeft met voldoening kennis genomen van de plannen om over te gaan tot de nieuwbouw van 2 tankers van omstreeks 85.000 ton elk. Zij ondersteunt deze plannen voor het moderniseren van de vloot en daarmee het in stand houden van een stuk werkgelegenheid van het thans in dienst zijnde personeel volledig. Op grond van bovenstaande overwegingen adviseert de OR positief op de ingediende adviesaanvraag. Bij het uitbrengen van dit advies is de OR ervan uitgegaan dat, zoals door de Bestuurder in de Overlegvergadering van 18 oktober 1984 is medegedeeld, de financiering van deze investering zal plaatsvinden met eigen middelen en dat een meerjarige charter-overeenkomst zal worden afgesloten, alvorens het bouwcontract zal worden ondertekend.

De Ondernemingsraad verwacht door de Bestuurder regelmatig op de hoogte te worden gehouden ten aanzien van alle ontwikkelingen omtrent deze investering en de financiering daarvan.

'Last but not least' in deze opsomming van feiten, verband houdende met het schepenbestand, toonde de bestuurder zich bezorgd over de lange wachttijden met betrekking tot de 'Cinulia'. Dit speciaal voor het vervoer van smeerolie ingerichte schip is moeilijk inzetbaar in verband met het ineenzakken van de smeeroliemarkt. Niets wordt echter nagelaten om weer een contract voor de 'Cinulia' te verkrijgen. 'We doen ons uiterste best', aldus Busker. Als reactie op een aantal van bovenstaande

mededelingen toonde de O.R., en dat gebeurde bij monde van Piet Huigen, zich zeer bezorgd en in het bijzonder over het afstoten van de 'Laconica' en eventueel van de 'Diadema'. Men stelde vast dat dit versnelde afstoten niet geheel in overeenstemming is met het bestaande schepenplan. Op een desbetreffende vraag aan de bestuurder of dit invloed zal hebben op het personeelsbestand antwoordde deze dat, indien dit zo door gaat, inderdaad wel eens het geval zou kunnen zijn.

## Promoties

Er is, om in scheepvaarttermen te blijven, een soort eb en vloed beweging voor wat betreft het goede en minder goede nieuws uit onze onderneming. Een opsteker vormde in ieder geval de mededeling dat, na geruime tijd, weer een aantal promoties kon worden gerealiseerd. Negen 5e wtk's werden tot 4e bevorderd en twee 4e wtk's tot 3e.

## Radio-telefonie certificaat

In een vroegere overlegvergadering is het behalen door de officieren van het radio-telefonie certificaat al vrij uitvoerig besproken. In het kort komt het er op neer dat een voorwaarde is om te komen tot uitbreiding van het aantal met SATCOM uitgeruste schepen dat er mensen aan boord zijn die de apparatuur ook inderdaad kunnen bedienen.

Door de maatschappij worden boeken met de nodige leerstof ter beschikking gesteld maar het aantal mensen dat er daadwerkelijk gebruik van maakt en vervolgens examen doet blijkt erg laag te zijn. Om hierin verbetering te brengen stelde de Raad destijds voor te komen tot een betere begeleiding. De inspanningen van de maatschappij hebben er thans toe geleid dat diverse zeevaartscholen bereid zijn gevonden een vijfdaagse radio-telefonie cursus te organiseren. STBV neemt voor enkele rangen (voorlopig jonge gezagvoerders, 1e en 2e stuurlieden) de directe kosten voor haar rekening en de deelnemers zullen een bijdrage moeten leveren in de vorm van het beschikbaar stellen van de voor de studie benodigde tijd. Om een dergelijke voorbereiding voor de cursus mogelijk te maken is het zeker noodzakelijk om het lesmateriaal van te voren aan boord door te nemen. De Raad had alle waardering voor deze regeling en vond deze alleszins acceptabel.

## Bijscholing COO's

Een heet hangijzer is volgens de bestuurder nog steeds het behalen door COO's van een diploma in de tegendiscipline. De heer Van Dalen vertelde dat, naar aanleiding van publicaties in 'Schip en Ka' een groepje geïnteresseerden zich al had gemeld. Hij was blij dat uit de toon van de brieven en gesprekken is gebleken dat de mensen over deze bijscholing zijn gaan nadenken.

De studie die over dit onderwerp gaande is zal nog wel enige tijd vergen. Het zoeken is naar openingen in het bestaande systeem en regelingen. Het onderwijs ziet geen problemen maar het wachten is thans op voorstellen van de overheid met betrekking tot de vaartijd. 'Er zijn nogal wat ambtelijke instanties bij betrokken', aldus Van Dalen. Er bestaat goede hoop dat vóór eind '84 een mededeling aan de geïnteresseerden kan worden gedaan. Bovendien zal een publicatie naar de vloot uitgaan met daarin ondermeer de mogelijkheid tot aanmelding.

## Civiele dienst

Over de resultaten van de herstructurering van de civiele dienst aan boord werd nog uitgebreid door de Raad met de bestuurder van gedachten gewisseld. Mede in overleg met de FWZ is gekomen tot een aangepaste loongroepindeling. Korthedshalve verwijzen wij de lezers naar een mededeling hierover in 'Schip en Ka' van december jl.

De Raad had nog een aantal praktische vragen, een antwoord hierop zou de bestuurder via DFP aan de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden doen toekomen. Namens de O.R. las Albert Vrolijk een verklaring voor waarin werd gesteld dat men bijzonder gelukkig was met het bereikte resultaat.

## Barprijzen

Het blijkt dat er nogal eens collega's zijn op de vloot die niet precies weten hoe het systeem van de vaste barprijzen in elkaar zit. Enkele O.R.-leden hebben hierover reeds een voorgesprek met DFP gehad en een en ander heeft geresulteerd in een, op verzoek van de O.R., geschreven artikel – elders in deze uitgave van 'Schip en Ka' – waarin de spelregels nog eens uitgebreid worden uiteengezet.

Overigens staat de Raad volledig achter het systeem van de vaste barprijzen en twijfelt niet aan de juiste hoogte van de vastgestelde bedragen.

In verband met haar contacten met de achterban stelde de O.R. het op hoge prijs dat de bestuurder erin heeft toegestemd dat de O.R. bij het wijzigen van de barprijzen 'over de schouder mee kan kijken'. Overigens zal een drastische aanpassing van de vaste barprijzen per 1.1.1985 nodig blijken, aldus de bestuurder. Deze waren voor langere tijd op hetzelfde niveau gebleven en in sommige gevallen zelfs wat verlaagd.

## Pensioenregeling vlootpersoneel

Tijdens deze vergadering werd nog even teruggekomen op dit voor een ieder zo belangrijke onderwerp (het O.R.-verslag in de december-uitgave van 'Schip en Ka' gaat wat dieper op dit onderwerp in). Bij monde van Jan Alisma werd het volgende verklaard:

Naar aanleiding van mededelingen van



Jan Alisma

de Bestuurder in de Overlegvergadering van 18 oktober betreffende de SPF-pensioenstudie willen wij hierop terugkomen. Op 31 oktober heeft de COR haar eindoordeel over de 'Herziene Pensioenregeling' uitgesproken en hebt u middels het COR-bulletin No: 84-17 hiervan waarschijnlijk kennis genomen zodat wij dit hier niet hoeven te herhalen. Niet alleen woorden van lof voor een goede pensioenregeling, die de toets der kritiek in zijn algemeenheid zeer wel doorstaat, doch ook enkele kritische kanttekeningen.

Als OR van STBV staan wij achter het eindoordeel van de COR doch wij hebben gemeend in de slotverklaring extra aandacht te moeten vragen voor de herschreven pagina 13 waarin naar onze mening Shell Petroleum NV, een holding maatschappij, het laatste woord heeft en waarop de fondsleden, inclusief de 'B'-leden van de Raad van Bestuur, alsmede de COR respectievelijk de lokale OR geen vat hebben. Wij vinden dit niet juist en hebben de verantwoordelijken verzocht deze situatie te willen veranderen. Dat STBV van mening is dat er op dit moment geen aanleiding is om een wijziging aan te brengen in de thans voor zeevarenden geldende pensioengerechtigde leeftijd van 57½ jaar juichen wij toe. Wat betreft de los van het pensioenreglement staande veranderingen het volgende. De aanpassing van het pensioenbasissalaris voor officieren onder de twee topangen is een goede zaak zeker voor hen die om welke reden dan ook de topang niet zullen bereiken. Dit ook mede gezien de

gunstige invloed die dit heeft in het weduwen- en invaliditeitspensioen. In eerste instantie zien wij deze aanpassing echter meer als het wegwerken van een onvolkomenheid dan als een verbetering. Wat betreft het pensioenbasissalaris van de twee topangen welke 15% lager ligt in verband met onregelmatige en langdurige arbeidsduur vinden wij uit de tijd. Op laatstgenoemd onderwerp en enkele andere aspecten zal de Pensioen Commissie van de ondernemingsraad van STBV nader terugkomen.

## Shell Premie Spaarregeling

Nog één onderwerp restte en niemand had verwacht dat dit agendapunt nog vrij lange tijd in beslag zou gaan nemen. Waar ging het om? Van tijd tot tijd ontvangt de Raad verzoeken uit de achterban of er geen mogelijkheid zou zijn dat ook de zeevarenden in aanmerking kunnen komen voor deelname aan de Shell Premie Spaarregeling. Voor walmedewerkers bestaat die mogelijkheid al sinds 1964. Tijdens de vergadering werd de vraag formeel gesteld aan de bestuurder. Zijn antwoord hierop luidde echter afwijzend omdat hij van mening was dat deze regeling een arbeidsvoorwaardelijke kwestie was en CAO-gebonden. Bovendien is de instelling van de Shell Premie Spaarregeling voor walmedewerkers destijds een compensatie geweest voor een slechts gedeeltelijk toegekende algemene loonronde (de zeevarenden kregen toen het volle percentage). Na een poosje discussiëren en argumenteren werd het steeds duidelijker dat, ook na een korte schorsing van de vergadering, de bestuurder en de Raad niet op één lijn konden komen. Daarom werd besloten deze kwestie voor die dag te laten rusten maar zeer binnenkort door de CDA met de heren Busker en Van Dalen zal worden besproken. Uiteraard zal de O.R. omtrent de uitkomst van deze besprekingen te zijner tijd mededeling doen.

## Terugblik

Zoals in het begin van dit verslag al gezegd: Het was de laatste vergadering van de huidige O.R. Dit vormde de aanleiding voor de bestuurder een korte terugblik te geven over de achterliggende drie jaar. Jaren waarin, na het samengaan van de vloot- en wal-O.R., een hecht team is ontstaan. Busker had grote waardering voor het constructieve

### Aanwezig tijdens de vergadersessie op 3 en 4 december jl. waren:

#### Groep A

Jan Alisma  
Wouter Kalkman  
Rob Overdijkink  
Frank Vergroesen

#### Groep B

Henk Dekker  
Max Kumentas  
Albert Vrolijk

#### Groep C

Jillis van Duuren  
Chris de Goeij  
Piet Huigen  
Ineke Koot  
Joop Ouwens



Chris de Goeij

optreden van de Raad. In die periode werden de leden geconfronteerd met zaken waar veel mensen van wakker liggen. Ook binnen de O.R.-gelederen kreeg men te maken met minder prettige gebeurtenissen. Met name noemde de bestuurder het door omstandigheden voortijdig af moeten haken van Ruud Verhoeve. 'Zowel als O.R.-lid en als voorman op de vloot is hij altijd bijzonder gewaardeerd'. Busker eindigde met de wens uit te spreken dat ook met de nieuwe O.R. een goede samenwerking mag ontstaan.

Voorzitter Piet Huigen sprak het slotwoord van de vergadering uit. Hij dankte de bestuurder voor diens vriendelijke woorden. Hij zelf had het functioneren van deze O.R. als 'PLA in supervorm' ervaren. Er was in het geheel geen blokvorming en totaal geen onderscheid in rangen en standen. 'Deze Raad bestaat uit 23 loyale STBV-medewerkers. Het O.R.-werk geeft meestal niet zulke spectaculaire uitkomsten echter in veel gevallen is het meer een kwestie van wat je tegenhoudt dan dat wat je bereikt.'



## O.R.-allerlei

*De voorkeur van de maatschappij tot vaststelling van de zg. brugdagen in 1985 voor het walpersoneel gaat uit naar 17 mei en 27 december. Bij de definitieve vaststelling moet wel worden gerealiseerd dat we ons met de overige Shell-gebouw bewoners moeten verstaan ten einde te voorkomen dat de gebouwdiensten slechts voor één Shell-maatschappij moeten blijven functioneren. De O.R. zal hier nog nader op terug komen.*

*Wegens ziekte was O.R.-lid Theo van Vlijmen afwezig. Hem werd namens de Raad een spoedige beterschap toegewenst, wens die door een kleine attentie werden vergezeld.*

*Tot aan de eerste vergadering van de nieuwe O.R., begin februari a.s., is als vlootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gekozen Frank Vergroesen. Hij werd ook gekozen als voorzitter en secretaris van de Commissie Vlootaangelegenheden. Tot plaatsvervangend voorzitter van de O.R. werd herkozen Jillis van Duuren en tot plaatsvervangend secretaris Ineke Koot.*

*De bestuurder deelde mede dat met betrekking tot de twee wisseldagen voor walpersoneel over 1985 die de maatschappij kan aanwijzen om uit te laten betalen, zij het overlaat aan de werknemers de dagen op te nemen dan wel uit te laten betalen.*

*De task-force scheepsrapportage komt weldra met haar eindrapportage aan de directie. In tegenstelling tot eerdere gedachten hierover blijkt dat b.v. dubbele rapportage maar sporadisch voorkomt. Een ieder wordt geacht op de hoogte te zijn van het nut van de op te maken rapportage(s). Zo niet, vraag dan de scheepsleiding om nader uitleg.*

*De aard der vragen van de inventarisatie bekwaamheden van scheepsgezellen ('pen pictures') heeft thans de volle instemming van de Raad. De maatschappij zal, op verzoek van de O.R., enkele specifieke vragen naar de conduite verleggen.*



# TOESPRAAK GEHOUDEN DOOR ONZE DIRECTEUR TIJDENS DE JAARLIJKSE BIJEENKOMST OP 19 DECEMBER 1984

'Het was me het jaartje wel'. Dit had de inleiding kunnen zijn van alle toespraken die de laatste paar jaar tijdens de kerstbijeenkomst in de decembermaand zijn uitgesproken. Ook nu weer is er de achter ons liggende twaalf maanden veel gebeurd. Minder prettige dingen maar ook prettige en positieve ontwikkelingen die maken dat we de toekomst met een zekere mate van optimisme tegemoet kunnen zien.

Gedurende het jaar moesten wij helaas vroegtijdig afscheid nemen van 1e stuurman R. J. de Wit. Hij overleed na een lang ziekbed. Ik verzoek een ogenblik stilte te zijner nagedachtenis.

1984 betekende voor een aantal collega's de afsluiting van hun actieve dienst bij onze maatschappij. Enkele van hen waren gedwongen dit te doen om gezondheidsredenen. Vanaf deze plaats wens ik hun het allerbeste.

Grote aandacht ging uit naar het veiligheidsgebeuren aan boord van onze schepen. Het resultaat van ieders inspanning is zeker positief te noemen. Het record van 90 dagen zonder ongeval met arbeidsverzuim werd later in het jaar weer overtroffen, nu door een ononderbroken periode van 113 dagen. Het was bijzonder jammer dat daarna, snel opeenvolgend, een reeks ongevallen met arbeidsverzuim werd gemeld, waarvan drie op één en hetzelfde schip. De eindcijfers zijn natuurlijk nog niet te geven maar de verwachting lijkt gerechtvaardigd dat we 1984 zullen afsluiten met een frequency rate dat zo tussen de 1.4 en 1.7 zal liggen. Uitgaande van de grondregel dat *alle* ongevallen kunnen worden voorkomen, is het duidelijk dat er nog steeds ruimte voor verbetering is. Gelukkig hebben zich geen dodelijke ongevallen voorgedaan maar als we naar de aard van de ongevallen, zowel met als zonder arbeidsverzuim, kijken dan zien we duidelijk een stijgende lijn in het aantal ongevallen tijdens meer- en ontmeer-operaties en bij de behandeling van zware onderdelen. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat het niet optimaal plegen van werkoverleg en het niet of in onvoldoende mate geven van gerichte informatie aan de betrokkenen een niet te verwaarlozen bijdragende factor is geweest voor het doen plaatsvinden van deze ongevallen. Ik verzoek u met nadruk deze feiten te onderkennen en maximale waakzaamheid te betrachten, zodat wij in 1985 tot nog betere resultaten op veiligheidsgebied kunnen komen. Gegeven blijft dat in 1984 gedurende 113 dagen geen ongeval is gerapporteerd en ten einde deze bijzondere prestatie te

markeren is besloten aan alle werknemers een kerstbonus van 100 gulden uit te keren. Zeer bewust heb ik aan het onderwerp 'veiligheid' vrij veel aandacht geschonken. Dat wil echter niet zeggen dat andere onderwerpen minder belangrijk zouden zijn. Voordat ik wat nader zal ingaan op ons vlootbestand en de ontwikkelingen en verwachtingen binnen ons bedrijf allereerst, in a nutshell, iets over de situatie op de wereldtankermarkt, waaraan het reilen en zeilen van onze maatschappij sterk is gerelateerd. Het is en blijft voorlopig een harde realiteit dat er nog steeds te weinig vraag is naar tankertonnage. Er is nog altijd een grote overcapaciteit en de verwachtingen zijn daarom dat de vrachtprijzen, ook in 1985, niet zullen stijgen. Voor wat betreft de VLCC's is het met zowel de time- als de voyagecharters nog steeds droevig gesteld. Verwacht wordt dat de tarieven voor de middelgrote en grote produktentankers op iets langere termijn wat beter zullen gaan worden. Voor de oudere schepen is weinig of geen werk beschikbaar. Bovendien zijn de kosten voor deze schepen over het algemeen hoger door extra verzekeringspremies en meer brandstofverbruik.

Als we naar onze eigen schepen kijken zien we dat Shell International Marine voor de oudere schepen de afgelopen timecharter niet meer verlengt. Bij de schepen onder een voyage-charter worden vaak aanzienlijke verliezen geleden onder andere omdat de wachttijden, en die kunnen nogal eens uitlopen, voor rekening van de eigenaar komen. Het streven is om de vloot te vernieuwen. Hiermede werd enkele jaren geleden begonnen met de bouw van de twee 'C'-klasse schepen. Thans bevinden zich de drie LR's in aanbouw en het doet me een zeer groot genoegen u te kunnen mededelen dat de onderhandelingen voor de bouw van nog eens twee LR's in een vergevorderd stadium zijn. Met dit bouwprogramma wordt een belangrijk stuk vlootvernieuwing verkregen. Vlootvernieuwing die kon worden gerealiseerd omdat er een voortdurende beheersing van kosten plaatsvindt, dit door de grote inzet van een ieder, op de vloot en in de kantoororganisatie. Verder is de verwachting gerechtvaardigd dat er voor de 84.000 tonners openingen in de markt zijn en dat beslist op wat langere termijn. Bij het programma van vlootvernieuwing moet niet worden vergeten dat het proces van het afstoten van oudere tonnage

gewoon doorgaat. Het zou zeer onverstandig zijn deze schepen te lang in de vaart te houden. Het effect van de vlootvernieuwing dat nu goed in gang is gezet zou daardoor teniet worden gedaan. Andere contractvormen doen thans hun intrede, zoals de bareboat-charter. Onder de laatstgenoemde wijze van charteren worden binnenkort 2 nieuwe produktentankers van 87.000 ton, voor een periode van bijna 3 jaar, aan onze vloot toegevoegd. Het vlootbestand wordt hierdoor meer flexibel. Ik geef u de verzekering dat wij ons uiterste best doen om het vlootplan, zoals dit enige jaren geleden werd opgesteld en, indien nodig bijgesteld, aan te houden.

Het welslagen van het proces van rationalisering is van levensbelang voor onze maatschappij. Een woord van grote dank aan allen die hebben meegewerkt om dit tot nu toe te realiseren is zeker op z'n plaats. Daarbij wil ik, bij wijze van uitzondering, de Civiele Dienst met name noemen. Een ieder die bij de rationalisering betrokken is met betrekking tot de Civiele Dienst onze grote waardering en zeker onze HOVO's. Zij hebben meer dan hun steentje bijgedragen. Ook hier blijkt weer meer dan ooit het bewijs dat het succes wordt bepaald door de inzet van de mensen. Al met al gaan we een opwindende periode tegemoet. Vele jaren zijn met sterk verouderd materiaal, door inzet en vakbekwaamheid opmerkelijk goede prestaties geleverd. Nu komt het moment nader waarop met moderne schepen de slag om de vrachtenmarkt kan worden gestreden en waarbij ongetwijfeld diezelfde inzet en bekwaamheid tot resultaten zal leiden.

Helaas is het aantal promoties in het afgelopen jaar uiterst gering geweest en het ziet er naar uit dat ook dit het komende jaar het geval zal zijn. Een aantal varende collega's heeft dit jaar de dienst van STBV verlaten, dit meestal ten gevolge van een overplaatsing naar een andere Groepsmaatschappij. In een aantal gevallen kon dit slechts na vrij veel moeite worden gerealiseerd. Het is dan ook bijzonder teleurstellend dat er collega's zijn die wel een overplaatsing met carrièreperspectief ambiëren, maar zelfs niet eens willen praten over een mogelijkheid tot overplaatsing als de vacature niet in de buurt van hun woongebied is. Een aantal ouderen verliet op vrijwillige basis de dienst met vervroegd pensioen. Ook voor andere geïnteresseerden, zowel van de vloot als van de wal, zullen wij de mogelijkheid





gaarne nagaan.

Het evenwicht in ons officierenbestand dreigt uit balans te geraken, hetgeen is toe te schrijven aan het feit dat er meer kansen tot overplaatsingen zijn voor werktuigkundigen dan voor stuurlieden. Dit heeft tot gevolg dat het teveel aan stuurlieden groter is dan het teveel aan werktuigkundigen. De maatschappij doet al het mogelijke om de balans te herstellen. Zo is bijvoorbeeld het afgelopen jaar een aantal stuurlieden opgeleid tot veiligheidsofficier en het blijkt dat er een markt voor deze mensen is.

Ook is een aantal jongere stuurlieden ingezet als 5e werktuigkundige op schepen met een bemande machinekamer. Tevens waren wij genoodzaakt een aantal stuurlieden tijdelijk in een lagere rang te laten dienstdoen. Tot slot wil ik noemen dat aan alle 1e stuurlieden een persoonlijke brief is gezonden waarin wordt gevraagd of zij bereid zijn een functie binnen of buiten de Shell-Groep in overweging te nemen, als die mogelijkheid zich zou voordoen. Aan

de hand van een curriculum vitae, een levensbeschrijving, worden stuurlieden die hierop reageren aan andere maatschappijen en bedrijven gepresenteerd.

Op basis van erg goede rapportages, aangevuld met een tweetal gesprekken tussen ORO/Werabeze-leden (Overkoepelend Rationaliserings Overleg/Werkgroep Rationalisering Bedrijfsvoering Zeescheepvaart) en opvarenden, werd met succes fase I op de projectschepen 'Caurica' en 'Cardissa' afgerond. Fase II, dat wil zeggen het varen met drie in plaats van vier SGO's, werd met ingang van 1 juli respectievelijk 1 augustus dit jaar gestart en inmiddels zijn de eerste kwartaalrapportages geëvalueerd. We zijn op de goede weg. Hetzelfde geldt voor ons projectschip 'Flammulina', waar met de FWZ overeenstemming werd bereikt en nu ook met drie SGO's wordt gevaren. Besloten is in 1985 met een tweede 'F'-klasse schip te starten, indien voldoende ervaren SGO's beschikbaar zijn.

Met betrekking tot de opleiding van conventioneel opgeleide officieren tot SGO is goede voortgang gemaakt. Binnenkort zal een zogenaamde 'pilot groep' aan het Maritiem Instituut te Vlissingen met deze opleiding starten. Zowel over het lesprogramma als de vrijstellingen voor beide disciplines is met betrokken partijen overeenstemming bereikt. Voor wat betreft de vaartijdeisen vindt nog nader overleg plaats, maar verwacht wordt dat deze geformaliseerd zijn voordat het eindexamen zal plaatsvinden.

Geen walorganisatie zonder vloot en geen vloot zonder een walorganisatie. Ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ook de wal heeft geen gemakkelijk jaar gehad. Door een verdere inkrimping van het personeelsbestand werd voor velen het werkpakket een stuk zwaarder. De omstandigheden laten niet toe tot uitbreiding van het walpersoneel over te gaan en de groei van het werkpakket zal moeten worden gecompenseerd door een versobering van het dienstenpakket aan de vloot. In goed gezamenlijk overleg hopen wij hier tot resultaten te komen. Het aandeel dat de walorganisatie heeft gehad in de diverse vlootprojecten is zeer groot geweest en de inzet en loyaliteit van de walmedewerkers verdient alle lof. Het komende jaar zal zeker niet minder zwaar zijn maar ik reken wederom op ieders medewerking op de ingeslagen weg door te gaan.

Van tijd tot tijd bereiken ons berichten van schepen die in gevaarlijke gebieden, met name in het oorlogsgebied in de Arabische Golf, zijn beschoten. Met betrekking tot deze situatie verklaar ik met grote nadruk dat de maatschappij onder geen beding onaanvaardbare risico's neemt. De omstandigheden worden steeds met de nodige zorgvuldigheid bekeken en het varen in oorlogshandelingengebied wordt beslist vermeden. Een woord van dank aan allen die tewerkgesteld zijn, of zijn geweest, op schepen die weliswaar buiten het oorlogshandelingengebied maar wel binnen de Arabische Golf hebben gevaren. Ik wil ook gaarne het thuisfront danken voor het aan de maatschappij geschonken vertrouwen.

Tot slot een moment aandacht voor onze ondernemingsraad. In februari a.s. is de zittingsperiode van de huidige O.R. afgelopen. Een O.R. die in 1981 is geformeerd uit de voormalige vloot en wal O.R. Eigenlijk kun je je niet voorstellen dat het ooit anders is geweest. Eén O.R. is een vanzelfsprekende zaak geworden. Heel veel dank aan de leden van de O.R. voor hun bijdragen aan het reilen en zeilen van STBV. Dank ook voor hun constructieve samenwerking. Ik hoop van ganser harte dat de nieuwe O.R. op dezelfde manier zal functioneren.

Ik wens u en allen die u dierbaar zijn prettige feestdagen en een goed en vooral gezond 1985!

# Shell Tankers b.v.

**GENERAL  
MANAGEMENT**  
M. A. Busker  
DF



**FINANCE AND  
ADMINISTRATION**  
H. F. M. Tijthoff\*  
DFF



**FLEET  
MANAGEMENT**  
G. Veldt\*  
DFM



Accounting, Planning,  
Budgets and  
Computer  
Applications  
**J. van den Berg**  
DFF/1



Operations  
**J. Drog**  
DFMO



Calculations  
**J. H. de Koning**  
DFF/3



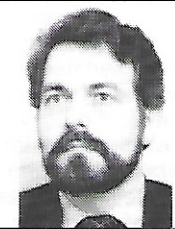
Drydocking  
**H. J. Brouwer**  
DFMD



Translations,  
Correspondence and  
Documentation  
**C. M. A. de Goeij**  
DFF/4



Performance  
**G. J. Leussink**  
DFMP



Materials  
**H. Sierat**  
DFF/5



Services  
**H. Verbaas**  
DFMS



\* General Attorney  
Note: the positions shown on this chart  
are not indicative of the seniority of those  
portrayed

ALL VESSELS

Medical  
**R. G. Louwe**  
DF/1



**PERSONNEL**  
**C. van Dalen\***  
DFP



Fleet Personnel  
**J. C. Aartsen**  
DFP/1



Personnel  
Information  
**R. Kleijn**  
DFP/4



Social Welfare  
**M. J. Kors**  
DFP/2



Shore Personnel  
**M. Pronk**  
DFP/5



Wages and  
Administration  
Fleet Personnel  
**A. Vasbinder**  
DFP/3



Personnel  
Relations  
**G. Hoogland**  
DFP/6

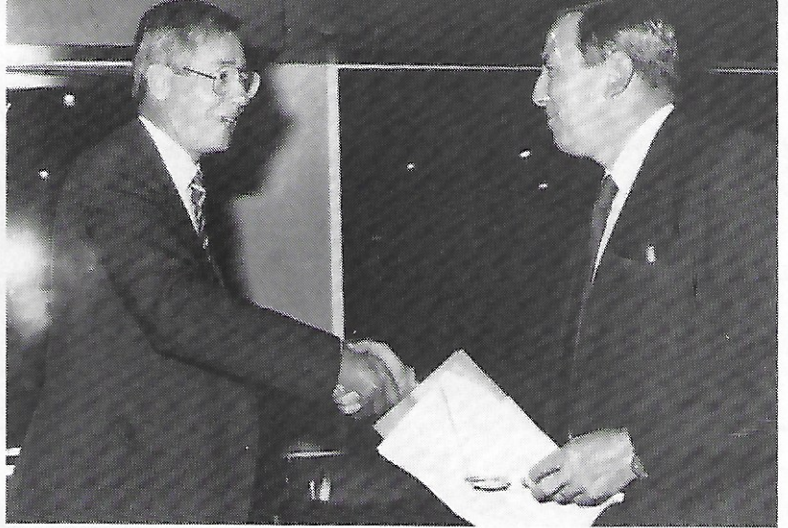


# Reporting set-up

as on 1-1-1985.

# UITSTEKEND BEHEERDER

## AFSCHEID ABEL RASTERHOFF



'Wij zijn beheerders van datgeen wat vorige generaties met hard werken hebben opgebouwd. Het is ons toevertrouwd om verder uit te bouwen en te modelleren, zodat de generatie die na ons komt ook weer iets heeft om te beheren'. Zo begon Fred Busker, onze nieuwe directeur, op 23 november jl. zijn toespraak ter gelegenheid van het afscheid van Abel Rasterhoff, de man die gedurende de afgelopen drie en een half jaar aan het hoofd stond van onze onderneming. Hij legde zijn commando neer om elders weer een nieuw commando op zich te nemen.

'Dat beheren is een ontzettend moeilijke zaak', ging Busker verder en zei dat je onder de dwang van de omstandigheden, die veelal van buiten komt – je kunt er zelf weinig aan doen – voortdurend moet aanpassen, verbouwen, enzovoort. Men noemt dit met een modern woord 'herstructureren'. En dat moeten we allemaal doen om de levensvatbaarheid van dat stuk gekregen erfgoed zeker te stellen. 'Abel, ik ben er van overtuigd dat ik hier de mening van zeer velen in STBV verwoord door te zeggen dat je gedurende de periode bij ons een uitstekend beheerder bent geweest en dat, ondanks alle negatieve buitenontwikkelingen de rederij STBV voor de volgende generatie behouden is gebleven'. Die opgave is niet eenvoudig geweest. Ingrijpende maatregelen moesten worden genomen maar het resultaat mag worden gezien. Busker ging verder met het noemen van een paar hoogtepunten uit het 'tijdperk Rasterhoff'. Ten eerste de **kostenbewaking** waar we onmiddellijk de nieuwbouw en de werkgelegenheid aan kunnen relateren. Vooral dit laatste werd herhaaldelijk als een groot compliment genoemd in de vele door de vloot gestuurde afscheidstelegrammen en -telexen. Vervolgens het succes op het gebied van de **persoonlijke veiligheid**, het nevenresultaat van goed toegepaste management uitgangspunten en methodieken. Verder is er een stuk **duidelijkheid** gekomen. Zowel binnen als buiten het bedrijf is de boodschap duidelijk geweest. Die duidelijkheid heeft in belangrijke mate bijgedragen tot het succes van onze projecten. Wij, alle werknemers, de werknemersorganisaties

en overheidsorganisaties wisten precies waar het om ging. Natuurlijk, en dat is onvermijdelijk, zijn er ook minder prettige zaken geweest. Het moet voor Rasterhoff ongetwijfeld een zware gang zijn geweest naar de Committee of Managing Directors om een ongeval met fatale afloop te moeten rapporteren en uitleggen. Busker ging verder met het noemen van de in aantal kleiner wordende vloot met daaraan gerelateerd de personeelsproblemen. Ook was het moeilijk om afscheid te moeten nemen van gewaardeerde collega's die door ernstige medische problemen gedwongen werden hun carrière voortijdig te beëindigen. 'Abel Rasterhoff gaat een nieuwe reis maken met een nieuwe horizon'.

Toepasselijke beeldspraak bij het cadeau dat hem namens het gehele personeel door Busker werd aangeboden. Na vele uren zwoegen was door leraren en leerlingen van de 'Nederlander' een prachtige oude scheepssextant in zijn volle glorie hersteld en in een houten kastje gevat voor bevestiging aan de wand. 'Namens allen, op de vloot en aan

*Een stukje symboliek aangeboden namens de O.R. door de heer P. J. Huigen*

*De heren Rasterhoff en Busker, de scheidende en de nieuwe directeur.*

de wal, de beste wensen voor het nieuwe commando en veel geluk en voorspoed in de privésfeer'.

### Symboliek

De verschillende kraampjes met lekkernijen en drankjes in de sfeervolle lunchkamer moesten nog even op de klanten wachten want een tweede spreker had, nadat het eerste applaus was weggeëbd, achter de microfoon plaatsgenomen: O.R.-voorzitter Piet Huigen. Ook hij had zeer waardevolle woorden aan het adres van de gewezen 'bestuurder'. 'Deze zittingsperiode van de O.R. is gekenmerkt door twee dingen, namelijk inkrimping en stabiliteit. Inkrimping hebben wij u natuurlijk nooit in dank afgenomen maar dat is, zoals onze nieuwe directeur daarnet al zei, typisch iets dat van buitenaf komt, daar kunt u niets aan doen, maar wel voor wat betreft de stabiliteit'. Als dank voor Rasterhoff's zorg voor die stabiliteit bood Huigen een cadeau aan namens de O.R. waarin een groot stuk symboliek doorstraalde. Het was een stukje staal uit de kielplaat van bouwnummer 354, de eerste van de thans in aanbouw zijnde drie LR's.



**Mede namens mijn echtgenote zeg ik u allen hartelijk dank voor de bij mijn afscheid getoonde belangstelling. Het was een onvergetelijke gebeurtenis waaraan wij nog vaak zullen terugdenken. Het ga u allen goed.**

**A. L. Rasterhoff**

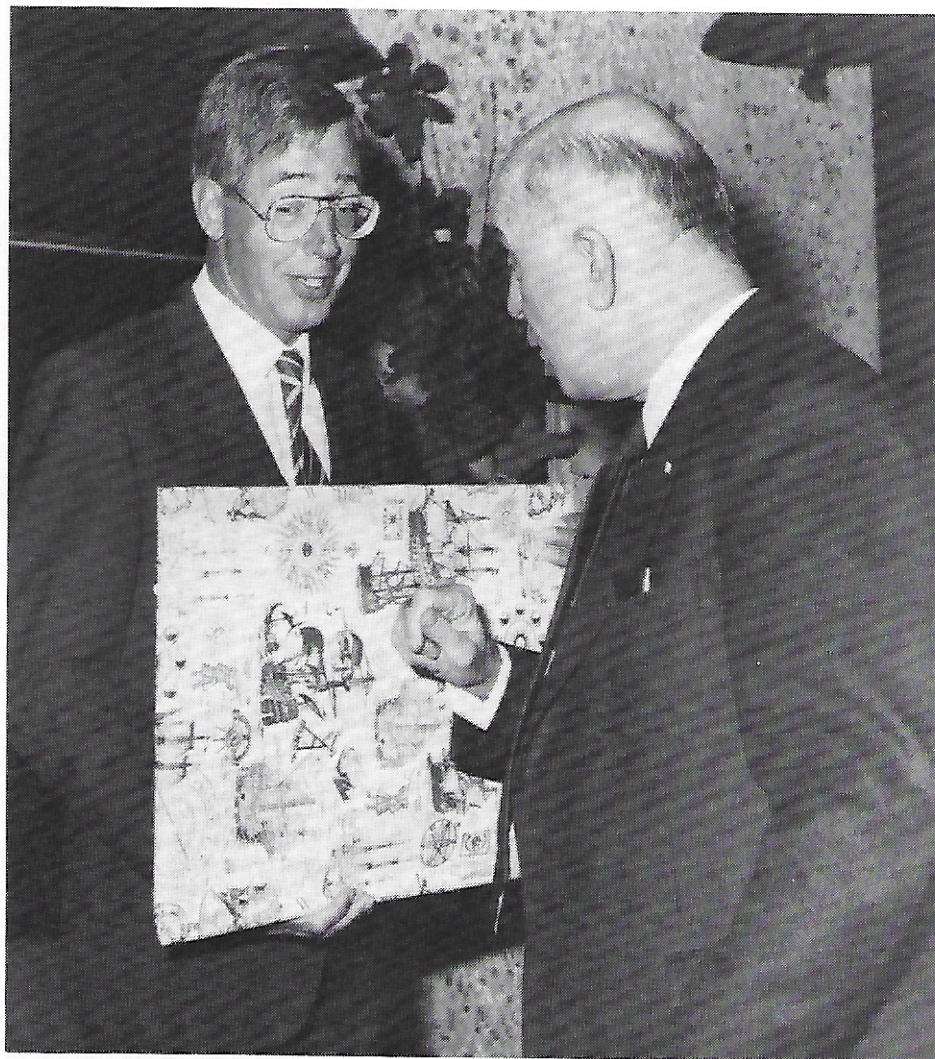
### Steeds aanwezig

Het slot van de serie toespraken kwam in zicht. Als derde en laatste spreker kwam de bij velen zeer bekende kapitein H. den Ouden naar voren. Hij sprak namens de CNOOKS. Den Ouden stak niet onder stoelen of banken dat ook de leden van de CNOOKS de heer en mevrouw Rasterhoff zeer hadden gewaardeerd. Zij waren, als het maar even kon, steeds aanwezig geweest op de reünies. 'Heel hartelijk dank voor uw sympathieke belangstelling voor de CNOOKS'. Hij maakte van de gelegenheid gebruik om de maatschappij dank te zeggen voor de personele en administratieve faciliteiten die de vereniging ter beschikking staan. Den Ouden toonde zich erg verheugd dat nu iemand uit de eigen STBV-gelederen op de hoogste trede mag plaatsnemen en wenste Busker veel succes in zijn nieuwe functie. Hij overhandigde de afscheidnemende, namens alle CNOOKS-leden, een fraaie wandversiering en wenste de heer en mevrouw Rasterhoff 'Good Luck'.

### Fijne mensen

Nu was het de beurt aan Rasterhoff om achter het spreekgestoelte te gaan staan, een plaats waar hij zelf, gedurende de laatste 3½ jaar, zo vele afscheidnemenden had toegesproken. Nu stond hij er weer, maar nu voor het laatst als directeur van STBV. Rasterhoff begon zijn speech door te zeggen dat hij nogal had opgezien tegen deze afscheidsbijeenkomst. 'Shell Tankers is steeds meer een deel van mijn leven geworden, vandaar dat ik, nu het uur van de waarheid is aangebroken, het er wat moeilijk mee heb'. Hij was zeer erkentelijk voor de complimenteuzen woorden die door de drie sprekers aan zijn adres waren uitgesproken en hij voelde zich ook wel een beetje gevleid. 'Niet dat ik de woorden van de vorige sprekers wil tegenspreken maar ik moet hun woorden wel relativiseren. Ik denk dat ik degene ben die een woord van dank moet uitspreken jegens u'. Rasterhoff zei dankbaar te zijn voor de functie die hij heeft mogen vervullen, dankbaar voor de vele ervaringen die hij rijker was geworden en bovenal met de vele fijne mensen die hij bij STBV heeft leren kennen. 'Ik heb mij omringd gevoeld door medespelers van uitzonderlijke klasse'.

Het was voor hem uiteraard niet mogelijk om iedereen persoonlijk te bedanken maar we vermoeden dat hij, vanaf het spreekgestoelte, de meeste, hetzij als groep, hetzij individueel, wel heeft genoemd:



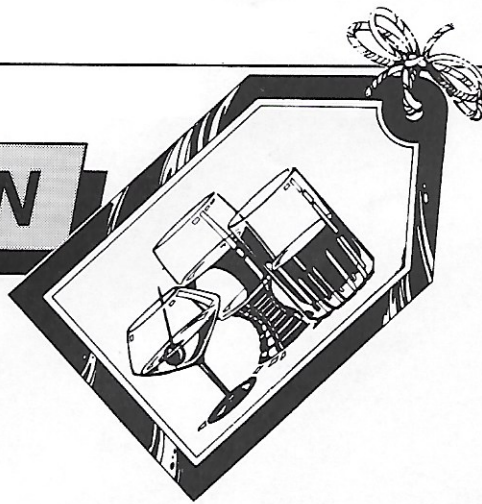
*De heer H. den Ouden overhandigde een cadeau namens de CNOOKS*

- De Raad van Commissarissen : 'Een instituut dat weinig op de voorgrond treedt maar waar we wel steeds op mochten rekenen'.
- Het management-team : 'Waar ik zeer nauw in goede harmonie mee heb samengewerkt'.
- De walorganisatie : 'Zij hebben in de afgelopen tijd bergen werk verzet'.
- De ondernemingsraad : 'Het waren geen tegen- maar medespelers'.
- De vloot : 'Ik wil nadrukkelijk stellen dat hun offers en inspanningen niet vergeefs zijn geweest'.
- De CNOOKS : 'Waar mijn vrouw en ik de beste herinneringen aan bewaren'.
- De huishoudelijke en andere Shell : 'We hadden niet kunnen draaien zonder hun hulp'.
- Nederland-kantoororganisaties:  
Z'n chauffeur André : 'Bij ons, samen in de auto, hebben de wereldproblemen of een kabinetscrisis nooit langer dan 20 minuten geduurd'.
- Z'n secretaresse Els : 'M'n oprechte dank voor je inzet, toewijding en opgewektheid, ik zal je missen'.
- En 'last but not least' z'n eigen vrouw : 'Waar zouden we zijn als we geen vrouw hadden die achter ons, naast ons of als dat nodig is ook voor ons staat?'

Rasterhoff was erg blij met de aangeboden cadeaus. Hij dankte een ieder en in het bijzonder de leraren en leerlingen van de 'Nederlander' voor hun prachtige stukje vakmanschap. In zijn slotwoorden vroeg hij de speciale aandacht voor zijn opvolger. 'Ook hij krijgt het moeilijk de komende jaren. Alle problemen zijn echt nog lang niet opgelost en er zullen ongetwijfeld nog

nieuwe komen. Ik zou u willen vragen om hem dezelfde steun te willen geven die u mij de afgelopen 3½ jaar hebt gegeven. Nogmaals: voor die steun ben ik u allen bijzonder dankbaar en erg erkentelijk. Ik ben er van overtuigd dat, eendrachtig, u in de toekomst alle problemen kunt overwinnen en dat STBV met optimisme de toekomst tegemoet kan zien. Het ga u allen goed'.

# BARPRIJZEN



**Een illuster zaakje of een alleszins redelijk systeem? De meningen zijn verdeeld over de uniforme barprijzen maar het valt niet te ontkennen dat er aan boord nogal eens misverstanden bestaan omtrent de hoogte en de vaststelling van de barprijzen. Om alles nog eens op een rijtje te zetten volgt hieronder een artikel over deze – veelbesproken – barprijzen.**

## Terug in de tijd

Kijken we terug in de geschiedenis dan zien we dat in 1977 de 'vaste barprijzen' werden ingevoerd. De achtergrond van de invoering van het vaste-prijzen systeem geven we hier nog even samengevat weer. Tot 1 oktober 1977 golden op verschillende schepen, afhankelijk van de situatie, verschillende barprijzen en dit leidde uiteraard vaak tot onbevredigende situaties. Denkt u maar eens aan schepen met een regelmatige vaart op 'dure' havens. Daar kwam vaak nog bij dat een schip niet alleen artikelen tegen hoge prijzen moest inkopen maar ook een kwaliteit geleverd kreeg die slechter was dan elders, met als gevolg dat zodra het schip 'goedkoper en beter' kon inkopen de oude voorraad soms bleef staan. U kunt zich voorstellen dat er dan voor die oude voorraad niet veel animo meer bestond. Die artikelen werden zogenaamde 'winkeldochters' en werden uiteindelijk afgekeurd. De kosten kwamen ten laste van het betreffende schip. Uiteraard betekenden de hoge barprijzen een aanslag op de portemonnee van menige opvarende, maar ook het loterij-element speelde hierin mee, want werd men op een schip tewerkgesteld dat vrijwel uitsluitend 'dure' havens aandeed dan was men altijd duurder uit dan een collega op een ander schip dat 'goedkopere' havens aanliep. Al met al was dit de aanleiding tot het invoeren van uniforme barprijzen, dus geen prijsverschillen meer per schip. Niet iedereen was gelukkig met dit systeem, maar ook hier geldt weer 'zoveel hoofden, zoveel zinnen'.

## Voorwaarden

De voornaamste voorwaarde voor het goed functioneren van het vaste-prijzen systeem is natuurlijk dat een ieder hieraan meewerkt. Wil men de prijzen zo laag mogelijk houden dan is het van belang dat men verstandig inkoop. Natuurlijk is het niet altijd te vermijden dat men in 'dure' havens moet aankopen, maar als dit met goed beleid wordt gedaan, blijft de schade (voor de héle vloot) beperkt. Helaas wordt niet altijd verantwoord

ingekocht. Uit de regelmatig in Nieuws van Shell Tankers gepubliceerde berichtjes blijkt dat niet iedereen zich altijd aan de regels van het spel houdt. Soms worden hele partijen artikelen afgekeurd omdat er teveel werd ingekocht en de kosten komen dan uiteindelijk ten laste van de uniforme barprijzen. Oneerlijk? Nee, meer een kwestie van verstandig en sportief denken. Want waarom zou u bijvoorbeeld in een buitenlandse haven niet een goedkoper soort drank inkopen dan het duurdere merk waaraan u gewend bent? Waarschijnlijk smaakt het net zo goed en is het stukken goedkoper. We kunnen dit misschien het beste vergelijken met een vakantie in het buitenland, want dan wordt er toch ook op de centjes gelet? En daar is ook niet altijd ons eigen merk te koop. Denk aan uw collega's, die moeten het gelag betalen voor uw 'dure' aankopen.

## Slechte kwaliteit

Mocht het gebeuren dat de kwaliteit van een artikel inferieur blijkt en komt men daar pas na vertrek achter dan dient men dit onmiddellijk aan kantoor te melden, zodat kan worden getracht restitutie van de leverancier te krijgen. Als dit lukt ontstaat er geen schadepost, maar als het daarentegen niet lukt  n de kwaliteit van de artikelen is zó slecht dat deze afgekeurd worden dan komen de kosten ten laste van de barprijzen voor de gehele vloot.

Deze kosten worden dus uitgesmeerd, dat wel, maar kunnen toch de prijzen omhoog brengen. Verstandig aankopen en goede controle blijven dus noodzakelijk.

## Hogere en lagere prijzen

Ieder jaar en in alle landen ter wereld stijgen de kosten van levensonderhoud, dus ook op de vloot. Daar kan niemand onderuit. Tot 1981 werd de vloot, mede dankzij verantwoord aankopen, bespaard voor verhogingen van de barprijzen. Maar helaas was er in 1981 een sterke stijging van de koers van de dollar en het pond sterling (in welke geldsoorten de meeste aankopen plaatsvinden) en tezamen met de stijging van de kostprijs van de dranken was dit de aanleiding tot het verhogen van de barprijzen per 1 juli 1981. Dankzij de gunstige dollarkoers was het mogelijk de barprijzen gedurende de jaren 1982 en 1983 gelijk te houden. In de loop van 1983 vond er een kleine daling plaats van de dollarkoers en dit vormde, mede met het groeiend besef op



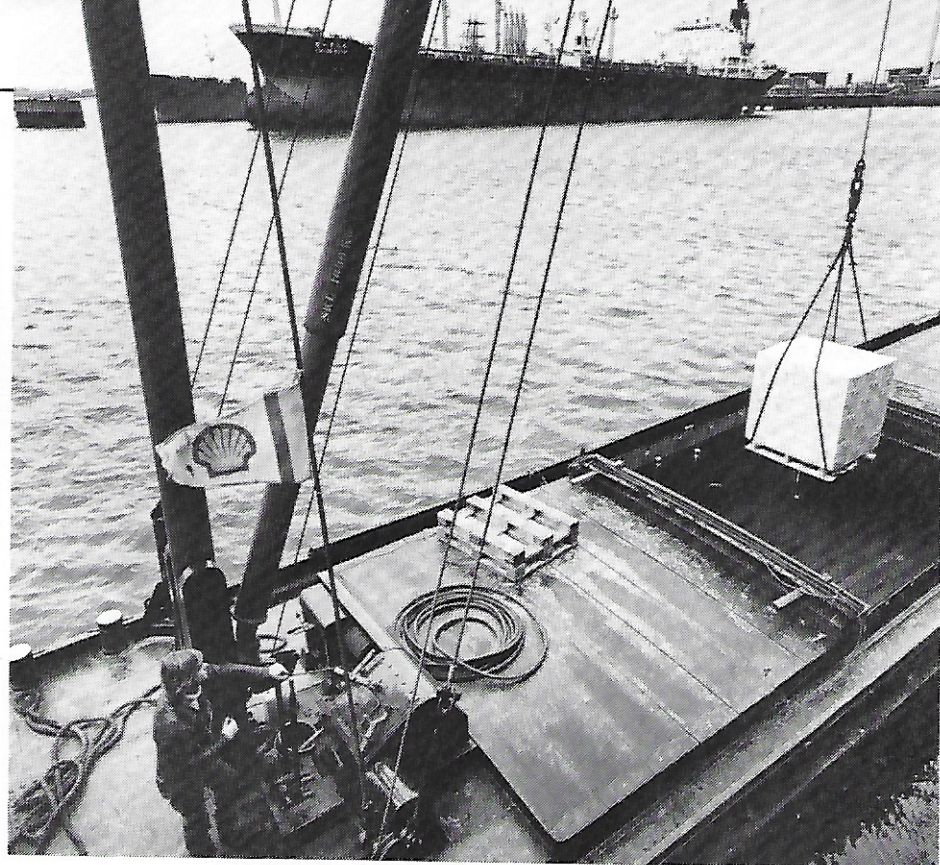
de vloot dat verstandig inkopen een ieder ten goede komt, de aanleiding tot het besluit om de barprijzen per 1 januari 1984 te verlagen.

Deze gunstige trend zette zich de daaropvolgende maanden voort zodat, hoewel achteraf misschien wat te voorbarig, besloten werd per 1 juli 1984 nóg een prijsverlaging door te voeren. Helaas was vanaf die datum de dollarkoers ons niet gunstig gestemd, want daarna manifesteerde zich een constante stijging van de dollar en kon het uiteindelijk niet uitblijven dat de prijzen aangepast moesten worden.

Per 1 januari 1985 was het dan ook noodzakelijk de barprijzen, ondanks het goede aankoopbeleid dat in de loop der jaren op de hele vloot werd toegepast, te verhogen. Maar als u bedenkt dat de dollar in 1983 op f 2,59 stond en eind 1984 op f 3,50 zult u kunnen begrijpen dat deze verhoging niet te vermijden was. Evenwel, dit betekent een terugkoppeling naar de prijzen van 1982 en dat dit voor de meesten onder u een hard gelag is kunnen wij ons best voorstellen, maar denkt u dan ook: we dragen allemaal gezamenlijk de kosten en gedeelde smart is halve smart.

#### **Premie barbeheer**

Een heet hangijzer dat we ook nog even aankarten, want helaas wordt nog al te vaak gedacht dat de premie die de barbeheerder ontvangt 'gratis' wordt verdiend. Niets is minder waar. De algemene service die de barbeheerder (veelal de hoofd voeding) verleent neemt



heel wat tijd in beslag en overwerk schrijven voor karweitjes die buiten de vastgestelde uren vallen is er niet bij. De premie die de barbeheerder ontvangt wordt opgebracht uit de 5% die gelegd wordt op het bruto-bedrag van alle aankopen bestemd voor de bar.

#### **Privé-aankopen**

Ook voor privé-aankopen wordt door de barbeheerder een toeslag van 5% berekend over de bruto-aankoopprijs. Sommigen onder u vinden dit een onredelijke zaak, maar indien dit niet zou

gebeuren bent u er zelf misschien vroeg of laat de dupe van. Waarom, zult u zich wellicht afvragen. Als voorbeeld moge dienen dat indien de barbeheerder artikelen in de hut van de besteller aflevert en hij een fles breekt de besteller deze dan niet hoeft te betalen, de kosten komen ten laste van de barbeheerder.

Op het moment dat iemand een privé-bestelling plaats is hij verantwoordelijk voor de financiële gevolgen. Wordt hij in de periode tussen bestelling en aflevering afgelost dan dient hij er voor zorg te dragen dat iemand anders de artikelen overneemt, want het bedrag van die goederen, plus de 5%, komt anders tóch op zijn rekening. Indien hier niet strikt de hand aan wordt gehouden blijft het schip zitten met de (door anderen niet gewaardeerde) artikelen, wat op den duur kan leiden tot stijging van de uniforme barprijzen. Eveneens dient vermeld te worden dat bij de invoering van de nieuwe baradministratie per 1 januari 1980 er in principe van is uitgegaan dat bij het plaatsen van privébestellingen enige facetten duidelijk waren. Ten eerste betreft het hier bar- en slobchest artikelen welke niet in het vaste pakket zijn opgenomen, zoals speciale dranken, borrelnootjes, vruchtensappen e.d. Ten tweede dienen alle aankopen via de scheepsadministratie te lopen, dus geen aankopen tegen contante betalingen aan leveranciers.

#### **Tot slot**

We hopen dat bovenstaande uiteenzetting wat meer duidelijkheid heeft gebracht in het barprijzen-systeem en dat het tevens duidelijk is dat er niet te pas en te onpas met de prijzen wordt 'gerommeld'. Echt, de maatschappij stuurt liever geen PCOR naar de schepen over verhoging van de barprijzen, maar zij kan helaas geen invloed uitoefenen op stijgende kostprijzen en koersen . . .



# Terug van weggeweest

EN NU NAAR  
ARGENTINIË . . .

**'We hebben het daar erg naar onze zin gehad, het werk, het leven en het wonen, maar je moet niet al te lang in een zelfde gebied blijven hangen, dat is niet goed'.**

**We zijn op bezoek bij eerste stuurman Johannes Wassenaar en zijn vrouw Kini, die kort geleden met hun twee dochters van een, tijdelijke, buitenlandse tewerkstelling zijn teruggekeerd. Na een verblijf van vijf jaar in het Verre Oosten in Sarawak (Oost-Maleisië) volgde, zoals gebruikelijk, het wederom in dienst treden bij Shell Tankers B.V. Dit dienstverband bleek slechts voor korte duur (3 maanden op het s.s. 'Zaria'). Het toeval wilde dat bij een bezoek van Wassenaar aan Exploratie en Productie in het Haagse Shell-kantoor op korte termijn iemand voor de transportorganisatie van Shell Hydrocarbons B.V. in Argentinië werd gevraagd. Zonder aarzeling heeft hij zich voor die functie beschikbaar gesteld en vooral dankzij de ervaringen opgedaan in de afgelopen jaren in Sarawak werd hij door deze Operating Company geaccepteerd. Van het ene werelddeel naar het andere met slechts een korte tijd in Nederland . . . Het gezin blijft voorlopig hier.**

'Het is natuurlijk prettig weer in het vaderland terug te zijn, familie en kennissen weer eens te zien, maar vanwege het klimaat moet je hier niet zijn. Toch hebben wij in Sarawak ook een keer een grote wateroverlast gehad', zegt Kini Wassenaar. 'Ons huis is toen nog net droog gebleven maar andere delen van Lutong stonden helemaal blank'. En zo zitten we, al pratende, al gelijk in Sarawak. De herinneringen aan dit met grondstoffen zo rijk bedeelde land zijn nog kersvers. Ook bij de zes-jarige dochter Minke. Bij het zien van één van

*Laatste aanwijzing vóór de tewaterlating en daar gaat de 'Armada 2'*

de vele albums met foto's van de voor haar zo bekende omgeving is ze weer helemaal terug in het land waar ze het grootste deel van haar leven tot nu toe heeft doorgebracht. Holland ziet ze nu bewust voor de eerste keer en eigenlijk vindt ze het best leuk. Helemaal voor het eerst in ons land is de ruim één jaar oude Marit, geboren in Cebu City op de Filipijnen en door de familie Wassenaar geadopteerd.

'Over een paar dagen moeten we voor de laatste maal voor de rechtbank in Assen verschijnen en dan krijgt ze de Nederlandse nationaliteit', zegt Kini Wassenaar, en ze voegt er aan toe 'we zijn dolblij dat dan eindelijk alle formaliteiten afgerond zijn'.

## Verantwoordelijkheden

'De functie van 'offshore operations supervisor' en de daarmee verband houdende werkzaamheden zijn door mij ervaren als enorm afwisselend en als een grote uitdaging', zegt Wassenaar.

'Afwisselend vanwege de vele verschillende taken, een uitdaging omdat niet één offshore operatie gelijk is en diensgevolge nooit een boring 'sliding down business' wordt'.

Tot zijn voornaamste taken behoorden o.a. het veilig meren, beladen en ontmeren van olietankers aan SBM's in Labuan, Miri en Bentulu, alsmede het verplaatsen en op locatie brengen (ankeren) van boortorens ('rigs') en 'engineering workbarges'. Tijdens zo'n rig/barge move heeft de tow-master een adviserende functie t.o.v. de betreffende rig/barge-eigenaar en is hij de coördinator tussen rig/barge-personeel, de verzekeringsvertegenwoordiger en de kapiteins van de support-schepen (ankerbehandelings- en supply-schepen, topografische schepen en standby-boten). (Het betoog van Wassenaar is doorspekt met specifieke Engelse uitdrukkingen die in de offshore worden gebezigd, een goede Nederlandse vertaling daarvoor bestaat



*Het gezin Wassenaar in Sarawak*

meestal niet). Alle bij de verplaatsing betrokken schepen worden door de tow-master gedirigeerd ten einde de rig/barge precies op locatie te brengen. De vaak geringe toleranties en geografische bijzonderheden (aanwezigheid van pijpleidingen, platforms, etc.) van deze locaties maken een zorgvuldige voorbereiding op kantoor noodzakelijk. Dit betekent dat veelvuldig contact moet worden onderhouden met andere afdelingen, zoals drilling, engineering, petroleum engineering en exploratie (topografische dienst). Ook administratief waren er taken uit te voeren, zoals het schrijven van specificaties voor mooring launches, standby-schepen en ankerbehandelingstugs, het evalueren van tenders, het mede schrijven van SSB's marine manual en de marine veiligheidsprocedures en het herzien van de transportspecificaties voor het overzee-transport van offshore constructiemateriaal uit Korea, Japan en Singapore/Johore Bahru.

## Hoogtepunten

We vroegen hem enkele hoogtepunten uit zijn verblijf in het Verre Oosten. 'Wel, op privé-gebied hebben wij die al genoemd: Marit. In de werksfeer is dat de berging in september 1982 van de barge Selco

**Vervolg op pag 20**





# SCHOON SCHIP



## Shell-journaal

Op 11 december jl. heeft drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland B.V., de eerste exemplaren van het boekje 'Shell-journaal van Nederlandse parken en plantsoenen' aangeboden aan mr. J. G. Rietkerk, minister van Binnenlandse Zaken en aan ir. J. L. Guldemond, voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Hoofden van Gemeentelijke Beplantingen.

Bij deze presentatie, die plaatsvond in het Zeiss Planetarium Amsterdam, bood de heer Helfrich de heer Guldemond en mevrouw H. L. M. van Verschuer-d'Yvoy, voorzitter van de Nederlandse Tuinenstichting, beiden een cheque van f 10.000,— aan. De opzet van dit boekje is een historisch overzicht te geven, uitmondend in de hedendaagse situatie. De verhalen gaan over de achtergronden van ons openbaar groenbezit. Vaak is het een verhaal van vallen en opstaan. Opmerkelijk daarbij is de steun die parken in barre tijden van de burgerij ontvangen. Moge dit een hart onder de riem zijn voor groenverzorgers die op dit moment worden geconfronteerd met zorgwekkende omstandigheden. Het Shell-journaal is bestemd

## Ver. Maritiem Gezinscontact

Leden en bestuur van de Vereniging Maritiem Gezinscontact wensen alle varenden van Nederland en hun gezinnen Prettige Feestdagen en een voorspoedig 1985. De vereniging staat open voor allen in de grote- en kleine handelsvaart, in de bagger, de offshore, de sleepdienst, kortom voor allen die zich betrokken voelen bij het maritiem gebeuren in ons land. Inlichtingen kunt u verkrijgen bij de landelijke contactpersoon mw. A. M. Pietersen-Van Rest, Boudewijndonk 17, 4707 VZ Roosendaal. Telefoon 01650-37002.

voor relaties en medewerkers van Shell en verschijnt jaarlijks voor Kerstmis. Deze uitgave is geschreven door de heer M. van Rooijen en vormt de 24ste in de reeks. De boekjes worden opgedragen aan een instelling of vereniging die zich inzet voor het gekozen onderwerp of daarmee in nauwe relatie staat. De oplage van het 'Shell-journaal van Nederlandse parken en plantsoenen' bedraagt 90.000 exemplaren.

## 'Energie in kort bestek'

In de Shell Brochure Serie is in december jl. een nieuwe uitgave van de brochure 'Energie in kort bestek' verschenen. Deze brochure verschaft statistische informatie over en geeft korte commentaren op de belangrijkste aspecten van de wereld-energievoorziening. Uit de gegevens in de brochure blijkt overduidelijk dat de bewezen reserves aan zowel olie, kolen en aardgas in de afgelopen tien jaar aanzienlijk zijn gestegen; dat de olieproductie sindsdien is gedaald, maar het aandeel van de overige energiebronnen in de wereldenergieproductie merkbaar is gestegen en dat het wereldenergieverbruik weliswaar nog steeds groeit, maar veel langzamer dan tien jaar geleden. Voorlopig blijft de kachel nog wel even branden, want er is nog voor 35 jaar aardolie, voor 52 aardgas en voor maar liefst 240 jaar steenkool aan bewezen reserves op deze wereld. Exemplaren zijn naar de schepen verzonden. De brochure kan ook worden aangevraagd bij Shell Nederland BV, afdeling PAG/4, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.

Een paar letters verkeerd in een telexbericht en een misverstand is geboren . . .

ontvinnen van agent te havre bericht om verlofengens met een tus naar rotterdam te laten reizen. hebben nu besloten om zelf bus te nemen van rotterdam-te havre- rotterdam volgens de foto tours ongeveer 10 uur rijden. gearne petin antwoord of u onder accommodatie heeft om iedereen van toord te laten slapen.

uw telex ontvangen quote "iedereen van toord te laten slapen" unquote. veronderstel te lezen als "iedereen aan toord te laten slapen".

TELE. EX

## Nieuwe Vrij Uit zomerprogramma's

Terwijl we nog in de wintermaanden zitten zijn de Vrij Uit zomerprogramma's al gedrukt en kan iedereen thans de gidsen in huis halen om uit de vele mogelijkheden een keuze te maken. Een keuze die er dit jaar weer niet gemakkelijker op is geworden door het veelzijdige en voordelige aanbod van Vrij Uit. Zo is er een dikke zomergids uitgekomen voor reizen in Europa en de Beneluxlanden voor mensen die iets dichterbij huis willen blijven. Per touringcar kan nu bijna heel Europa afgereisd worden en dan kan in sommige gevallen de fiets of surfplank zelfs mee. In het als vakantieland nog vrij onontdekte maar veelzijdige Joegoslavië heeft Vrij Uit hotels, appartementen en bungalows. Men kan uitvliegen naar Barcelona, Nice en Wenen of de boot nemen naar Engeland of Zweden. Bovendien kan men dan nog aardige voordeeltjes opdoen met de Club-Card. Wie bij Vrij Uit een reis boekt komt in het bezit van een persoonlijke Club-Card die allerlei flinke

voordelen biedt. De kaart geeft korting op Het Beste Boek van de Weg maar bijvoorbeeld ook op onderbrenging van huisdieren. Over deze nieuwe voordeelkaart en alle reismogelijkheden staat uitgebreide informatie in de gidsen. Deze kunnen worden aangevraagd bij de Shell-verzendcentrale 'De Handel' in Den Haag, via het telefoonnummer 070-882200. Is de keuze gemaakt dan kan rechtstreeks gereserveerd worden bij Vrij Uit: telefoonnummer 02968-1300. Daarna moet een boekingsbevestigingsformulier opgestuurd worden, dat ook los bij 'De Handel' te verkrijgen is. Voor actieve en gepensioneerde Shell-medewerkers is het vooral voordelig om met Vrij Uit op stap te gaan. Een korting achteraf van negen procent op de boekingskosten valt hen ten deel. Zij moeten dan wel gebruikmaken van het speciale Shell-reserveringsformulier dat bij de gids geleverd wordt.



## Gehuwd:

16.11: R. M. van Sonsbeek, wnd.  
4e wtk, met Mw. I. J. Dommanschet;  
26.11: A. Bax, hwtk, met Mw. N. M. Burgmeyer;  
12.12: S. Y. Tijsma, wass., met Mw. H. J. Broeren;

## Geboren:

17.11: Nienke Janna Cornelia, dochter van W. Holwerda, 2e stm en Mw. M. J. Holwerda-Aardoom;  
17.11: Martin Elwin, zoon van M. Bouwkamp, bediende, en Mw. N. P. H. W. Bouwkamp-Schutte;

## Aflossingen

*roff.*: J. W. Hendriks, L. A. Groebe, C. P. Groenewoud, J. J. Langeree, M. M. H. de Baar, M. Dijkman, M. Platschorre, J. Hofstee, J. van Steenhoven, H. E. Haalmeijer  
*gezagv.*: J. van Beele, J. Bosman, J. H. Hillen, P. Hoogesteger, J. Klein Roseboom, R. Knol, H. K. Paauw, P. E. van der Veld, N. Venendaal, R. Verhoef  
*1e stm.*: R. Dijkstra, C. P. C. van Goethem, J. M. Huygens, J. S. de Jong, C. D. Kromhout, F. Kuyt, J. W. Nieuwerf, R. W. Overdijkink, S. Termeer, J. G. Wientjes, G. Zoetendal  
*2e stm.*: B. Crum, E. M. van Dijk, C. J. van Essen, J. C. Hilberding, J. A. Koenraad, F. Makkee, J. Schol, P. A. Vermolen  
*3e stm.*: A. Bergsma, P. D. Blok, C. Groenendaal, R. W. Houweling, D. F. A. Maljers, F. T. G. J. Mulder, W. M. Ritter, M. C. Swart, J. B. Weijland  
*4e stm.*: R. de Leur, H. Ris  
*hwtk.*: J. B. van Haaster, C. J. den Hollander, M. F. Koens, W. J. Meuldijk, J. J. F. Reitsma, J. Wielart  
*2e wtk.*: J. L. de Bondt, E. Dallinga, A. M. P. B. Fluitsma, J. Klemann, J. Kruijse, J. J. J. Ludekuse, A. van Rijswijk, J. Smid, H. Tesink, J. M. van de Wal,

D. Westdorp  
*3e wtk.*: C. Brasser, R. van der Heide Jr., J. W. Schippers, T. W. P. B. Vermolen, O. Wink  
*4e wtk.*: T. van Beek, P. H. van der Meulen, J. Schillemans, P. R. Schol  
*5e wtk.*: W. A. Abbas, H. K. W. M. Hagemans, L. Kruik  
*wtkl.*: M. S. de Jong  
*wass.*: H. Brouwer, F. D. P. Croes, J. Doolaar, B. J. P. van Dorp, H. Klijnstra, F. J. Trijselaar  
*saw.*: J. Bovenkerk, P. C. Groen, J. A. Schaarman, G. H. de Visser  
*asaw.*: D. C. W. van den Berg, J. A. H. Eykelenberg, G. J. Feringa, A. den Hartog, N. P. W. Hemstra, R. P. A. Heuts, A. van Maanen, B. R. M. Metzelaar, R. B. Popken, C. M. Rijnsburger, T. van Vessem, F. van der Werff, K. H. Willemsen  
*asv.*: L. J. Afink, G. Ammeraal, B. A. Amstelveen, F. F. Beekhuis, G. Bos, G. A. Brand, R. E. Curial, J. R. van Engel, N. H. van der Geugten, A. J. de Gooyer, J. W. P. Grommen, H. Haasnoot, P. den Hamer, W. H. Klein, J. M. Kools, A. C. Kusters, H. P. de Leeuw, H. J. Mensinga, F. T. M. Pizarowitz, P. A. Raas, R. Renders, P. O. Schaap, J. H. Spaans, H. de Vries, R. J. S. Vrugteman, R. Zwart  
*aasv.*: M. J. Heiligers, S. G. Hoedjes, T. C. J. G. Schuit  
*hovo.*: E. J. Eradus, H. W. J. van Haarst, M. W. B. Kitzen, W. F. H. van der Moezel, H. Otter, F. Tullmann  
*beko.*: J. Boelee, T. de Vos, C. Westbroek  
*bed.*: A. Bottenberg, M. Bouwkamp, J. L. F. Romen, L. J. Schalk  
*ajng.*: E. J. S. Weber

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Abida'**  
*roff.*: J. Meyer, *gezagv.*: J. de Jager Sr., 1e stm.: J. Werkhoven, 4e stm.: K. G. E. van Lieshout, 2e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld, wnd. 4e wtk.: R. H. J. Bos  
**m.s. 'Acila'**  
*roff.*: J. J. A. Versteeg, 3e stm.: A.

E. R. van de Griend  
**m.s. 'Acmaea'**  
*roff.*: C. P. Verschoor, wnd. *gezagv.*: W. Kalkman, 2e stm.: J. S. de Vos, 3e stm.: M. J. A. Krijvenaar, 2e wtk.: A. J. A. de Groot, 4e wtk.: T. de Graaf  
**m.s. 'Acteon'**  
2e stm.: A. L. M. Nagelkerke  
**m.s. 'Cardissa'**  
*asv.*: J. A. M. van Beurden, A. Pervoost, K. van der Sluis, *aasv.*: J. van der Sluis  
**m.s. 'Caurica'**  
*hwtk.*: G. de Goede, *asv.*: J. P. W. Dallmeyer, G. Ekkelenkamp, A. Sumantri, *abko.*: F. Hamming  
**m.s. 'Cinulia'**  
*gezagv.*: H. A. Kuling, 3e wtk.: C. L. M. Mazairac, 4e wtk.: H. Roelvink, *wass.*: F. Oostdijk, *hovo.*: J. R. L. van Toornburg  
**m.s. 'Dallia'**  
4e stm.: W. P. Koliijn, *hwtk.*: H. L. de Koning, 2e wtk.: H. Brand, wnd. 4e wtk.: L. van der Woerd  
**m.s. 'Daphne'**  
wnd. *gezagv.*: G. M. Schipper, 2e stm.: A. J. Kappers, 3e stm.: E. J. D. de Leeuw, 4e stm.: H. Oudenes, 2e wtk.: M. Schmidt, 5e wtk.: A. M. de Boer, *saw.*: C. H. Moerkerk, *asv.*: G. Struik, *aasv.*: P. Raams, *hovo.*: G. van Driel  
**m.s. 'Diadema'**  
*gezagv.*: P. C. Rakké, 1e stm.: W. Beekman, 4e stm.: B. de Vries  
**m.s. 'Felania'**  
1e stm.: H. Sieders, 2e stm.: B. Kerver, 3e stm.: J. Ghijssels, 4e stm.: J. P. J. G. IJzerman, *asaw.*: J. Hart, J. L. G. van der Loop, K. Roelvink, *asv.*: E. L. Boldewijn, J. Brederveld, R. W. van Rooyen, D. A. C. Wink  
**m.s. 'Felipes'**  
*gezagv.*: W. S. van der Ham, 1e stm.: D. C. Tazelaar, 2e stm.: J. W. J. Rodenhuis, *hwtk.*: J. H. Veen, *asaw.*: J. Dijkstra, *aasv.*: J. G. M. Adams, A. J. Lankhof, *ajng.*: L. P. Kooi  
**m.s. 'Ficus'**  
*roff.*: P. W. Veygen, *asaw.*: O. Barrau, H. Boontjes, *asv.*: D. van Eenige, *bed.*: A. Barendse  
**m.s. 'Flammulina'**  
*roff.*: J. O. de Visser, *gezagv.*: M. de Graaf, 4e wtk.: R. Roor, *asv.*: H. Kammenga, G. J. H. Muilenberg, *aasv.*: G. Henderikse, P. de Jong, *hovo.*: H. J. van

Alphen, bed.: C. J. A. W. M. de Jong-Buinen, A. Smit

**m.s. 'Fossarina'**

roff.: J. H. ter Horst, asv.: R. Schaap, aasv.: P. K. J. van de Bunt

**m.s. 'Fossarus'**

1e stm.: T. W. Scharrenburg, 3e stm.: T. Barth, 2e wtk.: F. D. Dieleman, 3e wtk.: K. Wagenaar, asaw.: J. P. Snels, asv.: G. H. Clever, H. C. J. van Laarhoven, aasv.: M. Eeken, R. Engelsman, J. Mol, beko.: A. Vrolijk, ajng.: J. M. van Hoeven

**m.s. 'Fulgur'**

roff.: H. J. van Leeuwen, 1e stm.: G. W. Geesink, 2e wtk.: F. J. van der Vorm, asv.: W. P. L. Broers, A. van Eysden, hovo: G. H. H. Lammers, bed.: M. de Vrijer

**m.s. 'Fusus'**

1e stm.: H. J. de Vries, 3e stm.: H. J. Otte, asaw.: R. de Jong, asv.: A. C. Dieckman, aasv.: W. van Dijke, A. van der Haak, hovo: W. G. Meuleman

**s.s. 'Laconica'**

roff.: A. de Jager, gezagv.: R. Jousma, 1e stm.: W. C. Moll, 3e stm.: G. E. H. Gerritsen, 2e wtk.: H. J. Lammertink

**s.s. 'Latia'**

roff.: F. H. Zaal, gezagv.: P. Snel, 1e stm.: J. Baard, 2e stm.: J. Jongeneel, 3e stm.: H. de Roo, wnd. hwtk.: F. C. Koens, 2e wtk.: C. N. A. Vreke, wnd. 4e wtk.: H. van Weenen, 5e wtk.: P. J. Hanemaayer, G. Ipreburg, wass.: R. J. G. van der Klis, vak 1: R. Crespo Rivas, J. C. Perez Fernandes, saw.: A. Alonso Alvarez, J. A. Amorin Lucio, S. Dominguez Castro, L. Martinez Duran, F. Perez Fernandez, J. Rajo Fernandez, J. Villa Alvarez, kok: M. Martinez Amoedo, bed.: A. Dieguez Garcia, S. Vilar Iglesias

**s.s. 'Lepton'**

hovo: J. G. Volleberg

**m.s. 'Niso'**

wnd. 3e stm.: P. Verhoef, vrm.: C. Boo Davila, vak 1: H. Bouza Alonso, saw.: M. A. Dominguez Martinez, J. Farina Cacabelos, J. Figueirido Acevedo, E. Gestido Martinez, J. M. Oliveira Santos, kok: A. Martinez Amoedo, bed.: E. Cruz Buyo, J. A. Taboas Rana, hbed.: J. Villaverde Bouillon

**s.s. 'Ondina'**

roff.: C. H. E. J. van der Ploeg, 3e stm.: W. van Dijk, hwtk.: L. Buitenkant, wass.: C. G. J. Broeders

**s.s. 'Onoba'**

gezagv.: C. R. Groen, 4e stm.: E. Barsingerhorn

**m.s. 'Stellaris'**

gezagv.: R. A. Kattenburg Schüler, 1e stm.: J. P. J. M. Cobelens, hwtk.: B. Oudkerk, 2e wtk.: J. E. A. Westerbeek

**m.s. 'Tagelus'**

roff.: H. T. Wigmans

**s.s. 'Zafra'**

2e stm.: B. M. Stubbe, 3e stm.: K. Cramer, hwtk.: F. G. Krijgsman, 2e wtk.: P. Stachelhausen, 3e wtk.: M. J. Viergever

**Uitdienst getreden:**

4e stm.: H. B. Stratman; jongen a/w: D. C. M. M. van Dam; bediende: J. M. M. Noordam-Behle;

**Met pensioen:**

gezv.: J. Verhoeven; hfd. wtk.: A. Modderman;

**Terug van tijdelijke tewerkstelling:**

1e stm.: J. Werkhoven – S.I.P.C.; 3e wtk.: C. L. M. Mazairac – Tunirex;

**Aangesteld als:**

3e wtk.: P. R. Schol, R. van der Heide; 4e wtk.: E. van der Holst, J. v. der Duin, R. M. van Sonsbeek, H. Roelvink, T. van Beek, P. H. van der Meulen, T. de Graaf, P. Moll;

**Behaalde diploma's:**

1e Stuurman G.H.V.: J. W. J. Rodenhuis; 1e Stuurman G.H.V.-th.: K. Cramer, J. Teertstra, D. A. L. Hitz, A. Leffers; 2e Stuurman G.H.V.: K. G. E. van Lieshout, M. van der Woud; 2e Stuurman G.H.V.-th.: H. J. Otte, P. Vermaas, H. Brugs; sch. kok: A. Vrolijk, H. Seegers, J. Breyer;

**Onze vlootjubilaren:**



F. P. Lommerse  
hoofdbediende  
25 jaar op 28.01.85



J. M. Wiglevan;  
sch. voorman;  
25 jaar op  
10.02.1985;



J. R. Almsa  
hfd. wtk.  
30 jaar op 21.02.85



H. E. Daniels  
3e wtk.  
30 jaar op 21.02.85



C. C. Bartels  
hfd. wtk.  
30 jaar op 28.02.85



P. J. de Lange  
hfd. wtk.  
30 jaar op 28.02.85



**Jubileum**



Mw. E. A. Vijeboom – DF-secr.  
30 jaar op 24.01.1985

**In dienst**

19.11.: H. Steenstra DFMO (ex vloot)



01.12.: Mw. E. M. Meijer DFF/4

**Overplaatsingen**

per 26.11.: A. L. Rasterhoff – DF naar SIPC Londen  
per 26.11.: M. A. Busker – DFM naar DF  
per 26.11.: G. Veldt – DFMO naar DFM

Giant II geweest'. De Selco Giant II met daarop een drilling jacket was op weg van Korea naar Japan toen de sleep terecht kwam in het oog van de orkaan Faye. Ondanks het feit dat de kapitein beschutting had gezocht in Lingayen Bay sloeg de sleep los en strandde de barge op de riffen nabij de Hundred Islands in de Lingayen Bay. Nadat de situatie ter plaatse bekend was werd een Lloyd's open form afgesloten met een Filipijnse bergingsmaatschappij ten einde de barge te bergen en daarna te repareren. Na dagenlang zwoegen en met behulp van vaak 'ongewone' maar spectaculaire acties werd de barge binnen de toch wel zeer kort gestelde tijd vlotgetrokken en daarna gerepareerd. Kort gestelde tijd omdat het getijverloop en de op handen zijnde komst van een nieuwe tyfoon de gehele situatie een grimmig karakter gaven. 'Als je spreekt over een hoogtepunt, ja, dan is mijn betrokkenheid bij deze berging wel een van de grootste geweest', aldus Wassenaar. Een direct gevolg van deze stranding was het herzien van de transportspecificaties voor dit soort transporten en tevens het controleren door een vertegenwoordiger van het SSB/SSPC marine department tezamen met een onafhankelijke surveyor van de zeevaardigheid van de sleep voordat deze de bouwplaats verlaat.

#### 'I name you ...'

Een ander aspect van Wassenaar's werk was zijn directe betrokkenheid bij de nieuwbouw van twee mooring launches en een anchorhandling tug in Singapore en Kuching. Tijdens de bouw van deze



*Offshore operaties: zeer verantwoordelijk werk*

schepen was het noodzakelijk dat een zekere controle door de maatschappij werd uitgeoefend om er zeker van te zijn dat de schepen aan de specificaties zouden voldoen. De bouw van zo'n mooring launch heeft hij van begin tot einde, ook met de camera, gevolgd. Bij de tewaterlating werden de traditionele woorden 'I name you ...' uitgesproken door niemand minder dan mevrouw Wassenaar. 'Het was erg leuk om dat te mogen doen', zegt ze zelf en we vermoeden dat er niet veel dames van onze zeevarenden ooit die eer te beurt gevallen is.

*In de 'personnel basket' vele tientallen meters omhoog*



#### Erg veel geluk

Aan de hand van de foto's in de diverse albums krijg je toch wel een goede indruk van wat het leven en werken daar inhield. 'Vooral in het begin had ik nog wel eens de gedachte van 'waar zijn we aan begonnen', zoals die keer toen ik voor het eerst aan boord van een zg. semi-submersible ging met de 'personnel basket'. Ook wanneer je in de kritieke fase van een operatie plotseling wordt overvallen door een 'squall', waarin windstoten van 50 knopen en meer voorkomen, van zeer korte duur weliswaar, maar erg gevaarlijk'. Maar het werk van Wassenaar zit er daar nu op. Hij heeft tezamen met STBV-collega's Sytze Bos en Maarten Buth zijn bijdrage geleverd. Locale werkrachten nemen steeds meer de taken van de expatriates over. Maar in andere delen van de wereld gaat men of is men weer met boringen begonnen, zoals in het Argentijnse deel van Straat Magelhaen, het toekomstige werkterrein van Wassenaar. Zijn verblijf in Sarawak heeft hem een veel bredere visie gegeven op de diverse aspecten en mogelijkheden in de olie-industrie als zodanig. Veel ervaring opdoen in diverse functies is uitermate belangrijk en vergroot aanzienlijk de mogelijkheid tot tewerkstelling elders, al dan niet in Groepsverband. Daarom is het volgens hem belangrijk dat de kwalificaties van alle werknemers direct in een soort 'data-bank' beschikbaar zijn. Dit zou de mogelijkheden tot tewerkstelling elders kunnen vergroten. Maar hij realiseert zich ten volle dat je daartoe de kans moet krijgen en dat het niet voor iedereen zo gemakkelijk is om elders een bestaan op te bouwen. Privé-omstandigheden moeten dit ook toelaten. 'Wij hebben erg veel geluk gehad', zegt hij. 'We hebben genoten van de achter ons liggende tijd. Veel landen gezien en op plaatsen geweest waar wij normaliter niet zo gauw zullen komen, zoals het met vakantie gaan naar Taiwan, Macau, Hokkaido en Hawaii. De toekomst? Argentinië. Quién sabe'.