

# SCHEEP



# TENIKA

25e jaargang  
nummer 7  
maart  
1986



# 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 696749

Vijftiende jaargang, nr 7  
maart 1986

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, Coolsingel 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 Tijdschriften B.V.  
Bezuidenhoutseweg 58  
Den Haag

Druk  
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

## IN DIT NUMMER

|   |    |
|---|----|
| Uitreiking veiligheidstrofee 'Felania'        | 4  |
| O.R.-verslag                                  | 5  |
| De oude en de nieuwe Grieken                  | 8  |
| Vijftien vlootmedewerkers met pensioen        | 10 |
| Vietnamese vluchtelingen gered door 'Felipes' | 11 |
| Ontwikkelingen in Zuid-Afrika                 | 12 |
| Schoon schip                                  | 13 |
| Personalia                                    | 14 |
| Evert Buys met pensioen                       | 16 |

## Bij de voorplaat

Op de 'Felipes' vond een groep Vietnamese bootvluchtelingen een gastvrij onthaal. Zie ook pag. 11

## Geen portier buiten kantooruren

De verbouwingwerkzaamheden aan een beveiligde en verbeterde entree van het Shell Gebouw zullen deze maand zijn voltooid. In een volgende uitgave van 'Schip en Ka' zult U daarover meer kunnen lezen.

Een van de gevolgen van deze verbouwing betreft het vervallen van de bezetting door een portier buiten de kantooruren. Zoals bekend is deze een sleutelfiguur voor ons vlootpersoneel om buiten de kantooruren in contact te kunnen komen met de geconsigneerde van de afdeling vlootpersoneel, indien zich moeilijkheden voordoen van zeer urgente aard. Een alternatief hiervoor is gevonden in de Fa. Dirkzwager te Maassluis, die zich bereid heeft verklaard om voor ons buiten de kantooruren als tussenpersoon te fungeren indien zich bij ons vlootpersoneel thuis omstandigheden van urgente aard voordoen, zoals zeer ernstige ziekte, overlijden, etc.

Uiteraard is de geconsigneerde thuis ook beschikbaar voor problemen met passages bij reizen van en naar het schip. Telefonisch contact met de geconsigneerde is in die gevallen mogelijk via Dirkzwager onder telefoonnummer

01899-26033

(NOTEERT U DIT NUMMER IN UW AGENDA)

Dirkzwager zal U in dergelijke gevallen het privé-nummer van de geconsigneerde opgeven of U verzoeken aan hen een telefoonnummer op te geven waar U bereikbaar bent, zodat de geconsigneerde U kan terugbellen. De ervaring leert dat het noodzakelijk is nog eens uitdrukkelijk te vermelden dat een procedure als hierboven alleen bedoeld is voor **zeer urgente** gevallen en niet voor informatie van algemene aard. Voor dit laatste dient U zich **tijdens kantooruren** via de bekende telefoonnummers te wenden tot de desbetreffende functionaris.

## VLOOTCIRCULAIRES

| Nr   | Datum    | Onderwerp                             |
|------|----------|---------------------------------------|
| 2346 | 14.01.86 | Dagelijkse werkplanninglijsten (PCOR) |
| 2347 | 15.01.86 | Safetygram 14 (PCOR)                  |
| 2348 | 16.01.86 | Vlootindeling 1.1.86 (PCOR)           |
| 2349 | 21.01.86 | Verlofregeling officieren (PCOR)      |
| 2350 | 22.01.86 | Premiepercentages, etc.               |
| 2351 | 22.01.86 | BERKO                                 |
| 2352 | 31.01.86 | Koersen (PCOR)                        |
| 2353 | 07.02.86 | Medicijnen (PCOR)                     |

## N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij

The 'Shell' Transport and Trading Company, p.l.c.

De Raad van Commissarissen en de Directie van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij maken bekend dat de heer R. M. Hart, die sinds 1976 Groepsdirecteur van de Koninklijke/Shell Groep en sinds 1982 Directeur der Vennootschap is, in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd deze functies op 30 juni 1986 zal neerleggen.



De 'Board of Directors' van The 'Shell' Transport and Trading Company, p.l.c. maakt bekend dat zij de later dit jaar bijeen te roepen jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders der Vennootschap zal adviseren de heer Hart per 1 juli 1986 te verkiezen tot 'Director' der Vennootschap. De heer Hart werd oorspronkelijk in 1976 tot 'Director' van The 'Shell' Transport and Trading Company, Limited benoemd en in 1979 tot 'Managing Director' van die Vennootschap. Hij legde deze functies in juni 1982 neer in verband met zijn benoeming tot Directeur van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

## Roepletters

In verband met een wijziging in registratie luiden thans de roepletters van de 'Niso': PGHC

## Autoverzekering Kröller

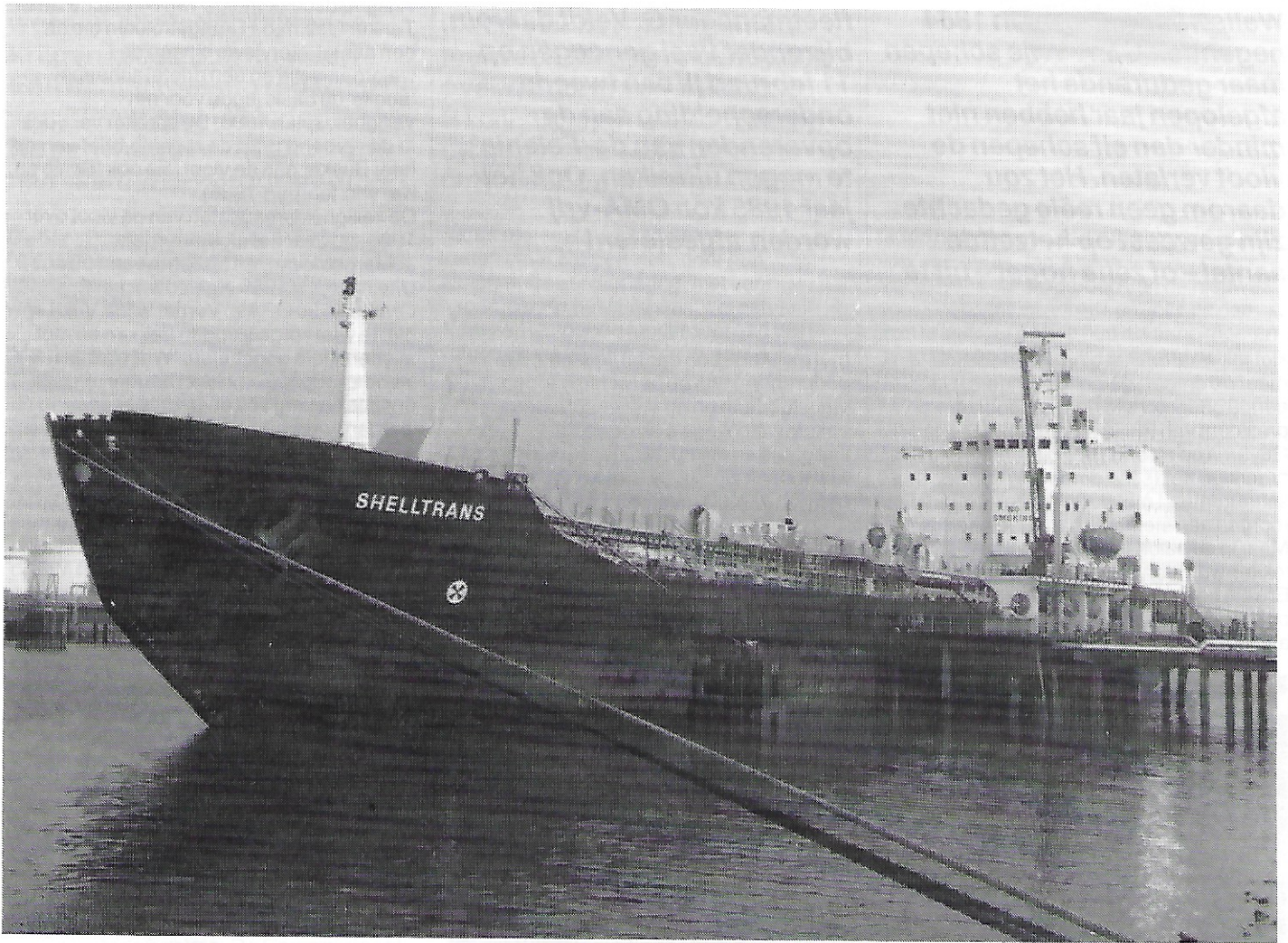
In verband met het slechte schaderesultaat voor verzekeraars heeft de firma Kröller besloten de premies per 1 februari 1986 te verhogen. Deze verhoging zal gedifferentieerd worden toegepast. Kröller zal binnenkort iedere verzekerde hierover afzonderlijk berichten.

## Verzoek van SMS

De administratie van het Sociaal Medisch Steunfonds vroeg ons dringend de aandacht van de leden te vragen om, bij telefonisch contact, het juiste nummer te draaien: 010-696749

Veel mensen hebben kennelijk nog een vroeger nummer in hun agenda staan. Wilt U even nagaan of U het juiste nummer hebt genoteerd?

De 8924 brt. metende Finse Shell tanker 'Shelltrans' lag op 9 februari jl. bij Shell Pernis afgemeerd. Zal STBV dit schip binnenkort gaan bemannen? Zie ook het O.R.-verslag elders in dit nummer.



## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Acmaea  
m.s. Cardissa  
m.s. Caurica  
m.s. Cinulia  
m.s. Felania

(010) 130955

m.s. Felipes  
m.s. Ficus  
m.s. Flammulina  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus

(010) 130956

m.s. Fulgur  
m.s. Fusus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
m.s. Sarda

(010) 130957

m.s. Solaris  
m.s. Spectrum  
m.s. Stellaris  
m.s. Stellata  
m.s. Tagelus  
s.s. Zafra

## EEN VAN DE VEERTIEN OMA-VRIJE SCHEPEN IN 1985

**Gedurende 1985 hebben veertien schepen van Shell Tankers B.V. zonder ongevallen met arbeidsverzuim gevaren. Een prachtig resultaat dat bereikt werd dank zij de inspanningen van velen. Weliswaar waren er in 1984 negentien OMA-vrije schepen maar gedurende het afgelopen jaar hebben niet minder dan elf schepen de vloot verlaten. Het zou daarom geen reële gedachte zijn geweest op hetzelfde aantal – of zelfs hoger – uit te**

**komen. Toen STBV in 1983 begon met de toekenning van een trofee voor een jaar OMA-vrij varen waren er slechts zeven schepen die daarvoor in aanmerking kwamen. Onder die zeven was de 'Felania'. Het deed fleetmanager G. Veldt daarom bijzonder veel genoegen op 11 februari jl. een tweede onderscheiding aan de opvarenden van de 'Felania' te mogen uitreiken. Ook het jaar 1985 kon OMA-vrij worden afgesloten!**

zich tegoed doen aan de limonade en hapjes die de vriendelijke dames van een catering-bedrijf voor ze klaarzetten.

### **Invloed op bedrijfsresultaten**

Fleetmanager Veldt richtte het woord tot gezagvoerder F. W. van Oerle en de overige aanwezigen waarin hij in het kort de belangrijkheid van de veiligheid nog eens benadrukte. Tegen deze achtergrond werd medio 1985 een veiligheidsdeskundige van Deutsche Shell Tanker Ges.m.b.H aangetrokken die na een aantal interviews binnen de walorganisatie en een drietal scheeps-'audits' de basis legde voor het veiligheidsplan 1986. De spreker verwees in dit verband naar de recente brief van de heer Busker aan de vloot (zie ook 'Schip en Ka' van februari 1986).

De veiligheidsresultaten van de vloot over 1985 zijn over het algemeen iets achtergebleven ten opzichte van 1984. Uiteindelijk is 1985 afgesloten met 9 OMA's en 30 OZA's. Verder wilde Veldt niet te veel vergelijkingen trekken en met allerlei cijfers goochelen. 'Wat we ons steeds voor ogen moeten houden is onze doelstelling dat alle ongevallen kunnen worden voorkomen'. Het is niet alleen een zaak voor de persoon in kwestie zelf, ook het bedrijf is ten zeerste gebaat bij het instandhouden van een zo groot mogelijke veiligheid. Veilig opereren heeft eveneens invloed op onze economische bedrijfsresultaten. Een voorbeeld: in 1984 werd een besparing van rond de 500.000 gulden bereikt door lagere uitgaven aan kosten voor deviatie, repatriëring, agenten, enz. na persoonlijke ongevallen. Het vorig jaar was dat bedrag ongeveer drie ton. Veldt dankte een ieder boord van de 'Felania' voor de bijdrage die geleverd is om een OMA-vrij 1985 mogelijk te maken.

Tot slot overhandigde hij het schildje '1985' aan gezagvoerder Van Oerle, ter bevestiging op de trofee. De trofee waarvoor een prominente plaats aan boord is ingeruimd. Onder genot van een drankje en een hapje bleven de genodigden nog wat gezellig napraten. Op het schip gingen de werkzaamheden intussen onverminderd door. Er moest weer een nieuwe lading worden ingenomen . . .

**De schepen die gedurende 1985 zonder ongeval met arbeidsverzuim bleven waren de volgende: Acmaea, Cardissa, Felania, Felipes, Ficus, Flammulina, Fossarina, Fossarus, Niso, Ondina, Saltos, Stellaris, Tagelus en Zafra.**

Het feit waarom het ging was dezelfde maar de entourage geheel anders. De eerste onderscheiding werd door de president van Phillips Petroleum Ltd. in Guyana op Puerto Rico uitgereikt. Die prachtige tropische omgeving vormde een schril contrast met de ijskoude februari-morgen aan steiger 32 van Shell Pernis. Maar in de salon van de 'Felania' was het lekker warm en daarom goed toeven. Enkele tientallen gasten waren gekomen om bij de uitreiking van de onderscheiding aanwezig te zijn: opvarenden van het schip

met partners, een aantal collega's die gedurende 1985 op het schip hadden dienstgedaan en nu met verlof waren, enkele walcollega's en genodigden van veiligheid en milieudiensten van SNV en SNR. Dank zij de krokusvakantie konden ook een aantal kinderen van opvarenden

**De trofee voor OMA-vrij varen gedurende 1975 is binnen! Op de foto een aantal collega's die op de 'Felania' dienstdoen of het afgelopen jaar op dit schip hebben dienstgedaan.**



# O.R.-VERSLAG

In de week van 3 tot 7 februari jl. was de O.R. voor de jaarbijeenkomst in Hoenderloo bijeen. Zo'n jaarlijkse ontmoeting is de enige gelegenheid dat zo veel mogelijk O.R.-leden elkaar kunnen zien en spreken. Dat niet altijd gerealiseerd kan worden alle leden bijeen te krijgen bleek ook nu weer. Een aantal was om redenen van dienst niet in Nederland. Na een interessant en vooral leerzaam weekprogramma –

de leiding was weer in handen van het Regionaal Opleidingscentrum van Shell Nederland (de heren De Leeuw en Den Heijer) vond op de morgen van de laatste dag een overlegvergadering met de bestuurder plaats. Eerder die week hadden de leden van het management-team een inleiding gehouden over de gang van zaken bij STBV. De open wijze waarop dit gebeurde werd door de O.R. zeer op prijs gesteld.

De heer Busker was dit keer voorzitter en hij constateerde, na opening van de vergadering, dat het quorum aanwezig was.

## Veiligheid

Onder het agendapunt 'mededelingen van de bestuurder' stond de veiligheid – zoals gewoonlijk – als eerste onderwerp genoteerd. De bestuurder noemde de veiligheid uitermate belangrijk, echter niet belangrijker dan b.v. de economische, sociale en technische aspecten van het bedrijf. 'Vandaag' (dat was op 7 februari) 'is de OMA-vrije periode op 45 dagen gekomen. Dat betekent een frequency-rate van 0'. De bestuurder toonde zich zichtbaar verheugd hierover. Gedurende die periode zijn twee OZA's gemeld. De vloot is ingelicht over het herziene veiligheidsbeleid bij STBV (zie ook 'Schip en Ka' van januari 1986). Volgens Busker betreft dit geen nieuw beleid. Het is noodzakelijk het veiligheidsbeleid eens in de zoveel tijd grondig te bekijken en opnieuw te formuleren. Ook sprak de bestuurder over de actieve betrokkenheid van de O.R. daarbij. In de op korte termijn in het leven te roepen

Veiligheidscommissie op kantoor zal ook de O.R. zitting hebben. De Commissie zal eens per maand bijeen komen. Indertijd heeft de O.R., na het ontvangen van signalen uit de achterban, er bij de bestuurder op aangedrongen de uitreiking van de jaarlijkse veiligheidstroeef zo snel mogelijk na toekenning op de desbetreffende schepen te laten plaatsvinden. Het was dan ook prettig te horen dat, ten tijde van de vergadering, al 5 van de 14 trofeeën waren uitgereikt. Het streven is dat uiterlijk vóór 31 maart alle trofeeën aan boord zijn.

## Uitslag interne verkiezingen

Tijdens de jaarbijeenkomst vonden interne verkiezingen plaats. Jolle de Jong en Jan Almsa, resp. voorzitter en secretaris,

waren reglementair aan de beurt af te treden maar stelden zich, door hun aanstaande pensionering, niet voor hervervulling beschikbaar (wel echter in plaatsvervangende functies tot aan de volgende vergadersessie in april a.s.).



Willem Hoogendijk werd tot nieuwe voorzitter gekozen

Als nieuwe voorzitter werd met algemene stemmen Willem Hoogendijk gekozen. Voor de functie van secretaris hadden zich twee kandidaten gemeld, namelijk Cees Hemmer en Albert Vrolijk. Bij de eerste stemming was het aantal stemmen gelijk dus . . . opnieuw stemmen. Dat bracht, met vier stemmen meer, de overwinning voor Cees Hemmer.



. . . en Cees Hemmer tot de nieuwe secretaris

Gedurende de O.R.-vergadering, de avond voor de overlegvergadering, vond de functie-overdracht plaats waarbij Jolle de voorzittershamer aan Willem overgaf. Jolle dankte voor de steun die hij van de

- Veiligheid
- Uitslag interne verkiezingen
- Vlootplan 1986-1990
- Reglementswijziging



leden had ondervonden, in het bijzonder van secretaris Jan Almsa. Vervolgens dankwoorden van de nieuwe voorzitter aan het adres van Jolle en Jan. 'Het is jammer dat we hun ervaring moeten gaan missen' zei hij, 'maar ik vind het fijn dat we de komende twee maanden nog van hun kennis gebruik kunnen maken. Heel veel dank voor jullie inzet.' Tijdens de overlegvergadering dankte ook de bestuurder de oud-voorzitter en oud-secretaris. 'Zij, en de gehele O.R. hebben geen gemakkelijk jaar achter zich liggen'. Behalve de genoemde functies werden ook de O.R.-commissies opnieuw samengesteld. De bestuurder stelde de continuïteit in de commissies zeer op prijs. Een overzicht treft u elders in het verslag aan.

## Vlootplan 1986-1990

Voor de 'Ondina' is het charter niet vernieuwd. Een en ander betekent dat voor het schip geen empool meer is. Bovendien blijkt de staalconditie van het schip niet al te best. De directie heeft besloten de 'Ondina' voor verkoop naar het Verre Oosten te dirigeren. De 'Niso' is door STBV van de C.S.M. gekocht. Als lichterschip op de Noordzee heeft het schip de laatste drie kwartalen 'het zout in de pap niet verdiend', zoals de bestuurder het uitdrukte. De 'Niso' zal nu wereldwijd worden ingezet. Ten einde de kosten omlaag te brengen is de Spaanse bemanning door een van Indonesische nationaliteit vervangen. Hiermede is bijna een eind gekomen aan de periode dat op een deel van de vloot Spaanse bemanningen waren tewerkgesteld. Thans is er alleen nog een groepje Spanjaarden op het hotelscheepje 'Saltos' in Tarfaya. Een positief bericht was het bemannen van de tanker 'Shelltrans'. Het schip meet 8924 bruto registerton en werd in 1982 gebouwd. Ten tijde van de vergadering vonden nog besprekingen plaats over allerlei zaken rond het bemannen van het

## O.R.-ALLERLEI

*Van de bestuurder werd een adviesaanvraag ontvangen inzake de voorgenomen verhuizing van het STBV-kantoor naar een andere lokatie in Rotterdam. Afgesproken is dat de afhandeling van deze aanvraag zal worden gedaan door de Commissie Walaangelegenheden.*

*De raad staat positief tegenover het door de maatschappij voorgenomen sociaal beleid voor 1986. Een uiteenzetting van dit beleid zal worden opgenomen in het binnenkort uit te geven Sociaal Jaarverslag.*

*Rupert Huysers pleitte ervoor dat de meevaarregeling voor echtgenotes ook zal gelden voor degenen die een duurzame relatie onderhouden. Op dit onderwerp wordt nog teruggekomen.*

*De arbeidsduurverkortung aan de wal is door het personeel, voor wat betreft 1986, als volgt ingevuld: 51% koos voor tijd, 40% voor geld en 9% prefereerde een combinatie van beide mogelijkheden.*

schip en wie i.p.v. Shell A/B O/Y, Helsinki de nieuwe eigenaar wordt. De 'Shelltrans' is speciaal gebouwd om in West-europese wateren te worden ingezet. Er is een vervoerscontract voor bepaalde tijd afgesloten. Nadere mededelingen konden nog niet worden gedaan. Rond het derde bareboat-charterschip, de 'Sidelia', zijn moeilijkheden gerezen. Het blijkt dat de eigenaar nog niet aan zijn financiële verplichtingen ten opzichte van de werf heeft voldaan zodat de Japanse

werf het schip vooreerst niet wil opleveren. 'Er bestaat nog een redelijke kans op een derde (charter) 'S'-schip, het moment waarop dit zal gaan gebeuren schuift op', aldus de bestuurder.

Voor wat betreft het verdere vlootplan 1986-1990 kon Busker weinig zeggen. Wel

**De O.R.-leden tijdens de jaarbijeekomst in het koude en besneeuwde Hoenderloo. De raad kon niet voltallig op de foto in verband met o.a. dienstreis of ziekte.**



### De jaarbijeekomst van 3 tot en met 7 februari 1986 werd bijgewoond door de volgende leden:

#### Groep A

Jan Alsmā  
Joost Boonstra  
Cees Hemmer  
Willem Hoogendijk  
Jolle de Jong  
Wouter Kalkman  
Dolf Mittelmeijer  
Simon Neeleman  
Hans v.d. Ster  
Bert Zwiers

#### Groep B

Kees v.d. Ende  
Rupert Huysers  
Herman van Oostrum  
Albert Vrolijk  
Joop Wiglevēn  
Arie v.d. Windt

#### Groep C

Frank v.d. Bas  
Rob ten Hooven  
Joop Ouwens  
Henk Steenstra

merkte hij op dat dit plan 'niet in steen gehouden is'. Indertijd was het vlootplan gebaseerd op de leeftijd van de schepen. Nu echter zijn geheel andere factoren een rol gaan spelen. Eigenlijk hadden enkele schepen er al veel eerder uit moeten gaan maar dat heeft in verband met personeelsproblemen en het uitblijven van voldoende vervangende tonnage nog niet plaatsgevonden.

Vorig jaar is de O.R. advies gevraagd (en heeft deze gegeven) om gedurende dit jaar nog enkele oudere schepen te mogen afstoten ('Acmaea', 'Cinulia', 'Ondina' en 'Zafra').

Op een vraag van Dolf Mittelmeijer aan de bestuurder of er, behalve de twee nog resterende LR's uit Korea nog op korte termijn verdere nieuwbouw is te verwachten antwoordde deze dat er thans geen plannen zijn om investeringen te doen. Overigens zijn de premie-regelingen van doorslaggevende betekenis geweest om de 'S'-schepen voor STBV te laten bouwen.

Namens de gehele raad sprak de nieuwe voorzitter, Willem Hoogendijk, zijn vertrouwen uit aan het adres van de bestuurder. 'Wij staan volledig achter het beleid'.

## Reglementswijziging

In verband met de inkrimping van het personeelsbestand is het reëel dat het aantal O.R.-leden eveneens wordt teruggebracht. De Reglementscommissie heeft, in overleg met Van Dalen een advies opgesteld waarin wordt voorgesteld het totaal aantal leden van 23 terug te brengen tot 15. De verdeling per groep zou er als volgt uit moeten zien:

zes leden in groep A

zes leden in groep B

drie leden in groep C

Deze nieuwe bezetting treedt aan bij de verkiezingen van 1988

Tijdens de vergadering is uitgebreid gesproken over het voor en tegen van deze wijziging. Er dient een zo rechtvaardig mogelijke verdeling tussen de verschillende groepen te zijn met het oog op de belangenbehartiging van de desbetreffende groepen werknemers. Na diepgaand beraad ging de O.R. - na stemming - akkoord met het door de CRA uitgebrachte advies 6-6-3, echter met de aantekening dat tijdens de volgende jaarbijeekomst, begin 1987, opnieuw naar de samenstelling van de raad zal worden gekeken.

Thans zal de O.R. een formeel verzoek aan de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij richten tot het verkrijgen van goedkeuring betreffende de voorgestelde reglementswijziging.



Tijdens de jaarvergadering van de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. in februari 1986 zijn de hiernavolgende functies gekozen (zie ook de toelichting elders op deze pagina).

| Functie | Naam | Zittingsduur |
|---------|------|--------------|
|---------|------|--------------|

#### Secretariaat

|                 |               |           |
|-----------------|---------------|-----------|
| Voorzitter      | W. Hoogendijk | 1 jaar    |
| Plv. voorzitter | Jolle de Jong | 2 maanden |
| Secretaris      | C. Hemmer     | 1 jaar    |
| Plv. secretaris | J. R. Alsma   | 2 maanden |

#### Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA)

|            |                |        |
|------------|----------------|--------|
| Voorzitter | W. Hoogendijk  | 1 jaar |
| Secretaris | C. Hemmer      | 1 jaar |
| Lid        | J. C. Molenaar | 1 jaar |
| Lid        | H. Steenstra   | 1 jaar |

#### Commissie Vloot Aangelegenheden (CVA)

|            |                                     |           |
|------------|-------------------------------------|-----------|
| Voorzitter | S. Neeleman                         | 2 maanden |
| Secretaris | Jolle de Jong                       | 2 maanden |
| Leden      | alle OR-leden<br>kiesgroepen A en B |           |

#### Commissie Wal Aangelegenheden (CWA)

|            |                           |        |
|------------|---------------------------|--------|
| Voorzitter | H. Steenstra              | 1 jaar |
| Secretaris | F. A. v.d. Bas            | 1 jaar |
| Leden      | alle OR-leden kiesgroep C |        |

#### Centrale Ondernemingsraad (COR)

|          |                 |        |
|----------|-----------------|--------|
| Lid      | W. Hoogendijk   | 1 jaar |
| Lid      | J. B. M. Ouwens | 1 jaar |
| Plv. lid | S. Neeleman     | 1 jaar |
| Plv. lid | J. C. Molenaar  | 1 jaar |

#### Commissie Financieel en Economisch Beleid (CFEB)

|                 |                     |          |
|-----------------|---------------------|----------|
| Voorzitter      | F. A. v.d. Bas      | )        |
| Secretaris      | F. A. M. Vergroesen | )        |
| Functioneel lid | C. Hemmer           | )        |
| Lid             | Jolle de Jong       | ) 1 jaar |
| Lid             | J. C. Molenaar      | )        |
| Lid             | J. v.d. Ster        | )        |
| Lid             | A. Zwiers           | )        |

#### Commissie Functie Classificatie(wal) (CFC)

|            |                 |        |
|------------|-----------------|--------|
| Voorzitter | J. B. M. Ouwens | 1 jaar |
| Secretaris | R. ten Hooven   | 1 jaar |
| Lid        | J. C. Molenaar  | 1 jaar |

#### Commissie Moderne Bedrijfsvoering (CMB)

|                 |                    |          |
|-----------------|--------------------|----------|
| Voorzitter      | J. v.d. Ster       | )        |
| Secretaris      | A. Vrolijk         | )        |
| Functioneel lid | W. Hoogendijk      | )        |
| Lid             | R. F. Huysers      | ) 1 jaar |
| Lid             | D. J. Mittelmeijer | )        |
| Lid             | H. H. van Oostrum  | )        |
| Lid             | A. Zwiers          | )        |

| Functie | Naam | Zittingsduur |
|---------|------|--------------|
|---------|------|--------------|

#### Commissie Pensioen Aangelegenheden (CPA)

|                 |                    |          |
|-----------------|--------------------|----------|
| Voorzitter/     | W. Hoogendijk      | )        |
| Functioneel lid |                    | )        |
| Secretaris      | S. Neeleman        | )        |
| Lid             | J. R. Alsma        | )        |
| Lid             | J. Boonstra        | ) 1 jaar |
| Lid             | C. F. v.d. Ende    | )        |
| Lid             | Jolle de Jong      | )        |
| Lid             | H. v. Slegtenhorst | )        |

#### Commissie Reglements Aangelegenheden (CRA)

|                 |                 |          |
|-----------------|-----------------|----------|
| Voorzitter      | J. Boonstra     | )        |
| Secretaris      | A. Vrolijk      | )        |
| Functioneel lid | C. Hemmer       | )        |
| Lid             | W. Kalkman      | ) 1 jaar |
| Lid             | S. Neeleman     | )        |
| Lid             | J. B. M. Ouwens | )        |
| Lid             | A. v.d. Windt   | )        |

#### Commissie Sociaal Beleid (CSB)

|                 |                    |          |
|-----------------|--------------------|----------|
| Voorzitter      | D. J. Mittelmeijer | )        |
| Secretaris      | R. ten Hooven      | )        |
| Functioneel lid | C. Hemmer          | )        |
| Lid             | C. F. v.d. Ende    | )        |
| Lid             | J. C. Molenaar     | )        |
| Lid             | J. M. Wiglevan     | )        |
| Lid             | A. v.d. Windt      | ) 1 jaar |
| Plv. lid        | J. Boonstra        | )        |
| Plv. lid        | Jolle de Jong      | )        |
| Plv. lid        | W. Kalkman         | )        |
| Plv. lid        | H. H. van Oostrum  | )        |
| Plv. lid        | H. v. Slegtenhorst | )        |
| Plv. lid        | A. v.d. Windt      | )        |

#### Toelichting

##### Zittingsduur:

- 1 jaar** = van OR-jaarbijeenkomst februari 1986 tot OR-jaarbijeenkomst 1987 ( $\pm$  12 maanden)
- 2 maanden** = van vergadersessie tot en met de volgende vergadersessie ( $\pm$  2 maanden). Een vergadersessie is twee vergaderdagen, waarin een overlegvergadering wordt gevolgd door een OR-vergadering die weer wordt afgesloten met een tweede overlegvergadering.
- Kiesgroep 'A'** = Kapiteins en officieren
- Kiesgroep 'B'** = Scheepsgezellen
- Kiesgroep 'C'** = Walpersoneel
- Functioneel lid** = Vast lid van het secretariaat
- Commissie Functie Classificatie** = Deze commissie behandelt alléén kwesties aangaande functieclassificatie walpersoneel.

# De oude en de nieuwe Grieken

*Op 25 juli 1953 ging met groot ceremonieel vertoon in Hamburg de 45.720 TDW metende tanker 'Tina Onassis' tewater. De Griekse eigenaar, Aristoteles Socrates Onassis, zijn vrouw Tina, zoon Alexander en dochter Christina sloegen het schouwspel trots gade. Op 9 februari 1954 vond in Quincy in de Amerikaanse staat Massachusetts een soortgelijke gebeurtenis plaats. De in grootte*

*met de 'Tina Onassis' te vergelijken 'World Glory', gebouwd voor Stavros Niarchos, de aartsrivaal van Onassis, maakte eveneens voor de eerste keer kennis met het water. Omstreeks dezelfde periode liepen, ook al bij de Bethlehem Steel werf in Quincy, de 'George Livanos' en 'Andros Island' van stapel. De schepen waren besteld door resp.*

*de Griekse reders Stavros Livanos en Giorgios Goulandris. In de daaropvolgende jaren verdienden tientallen scheepswerven in vele landen een aardige cent aan de tomeloze expansiedrift van de in de scheepvaartwereld alom gevreesde 'Grieken'. Maar bestaan die grote Griekse vloeten nog? Spelen de Griekse scheepsmagnaten vandaag de dag nog een rol van betekenis?*

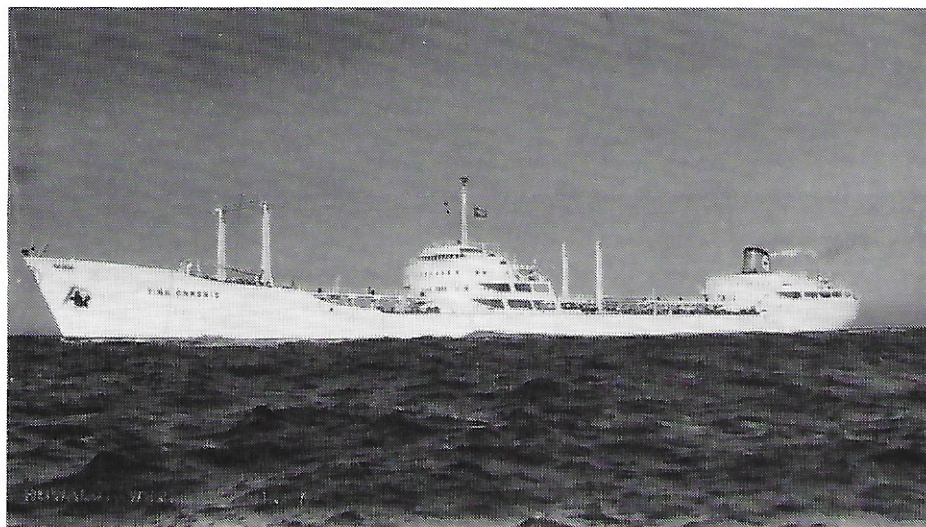
In de vijftiger en zestiger jaren was om en nabij 40% van de wereldtankervloot in handen van Grieken. Zij opereerden vanuit plaatsen buiten Griekenland om de hoge belastingen in hun vaderland te ontwijken. Ook de onstabiele toestand in hun land was er debet aan dat de meeste reders een zakelijk domicilie buiten Griekenland prefereerden. 'Ari' Onassis maakte er beslist geen geheim van dat zijn hoofdkantoor, Olympic Maritime, in Monaca was gevestigd. Landgenoten van hem, zoals de al eerder genoemde

dat over voldoende transportmiddelen over water kan worden beschikt. De Griekse zeevaarders bleven echter niet alleen binnen hun eigen territorium. Al voor de jaartelling doorkruisten ze grote delen van de Middellandse Zee. Net als de Noren, Portugezen, ook de Hollanders mogen we daar wel bijrekenen, zit het varen de Grieken in het bloed. Ook bezitten ze een sterke handelsgeest. Waar wat te verdienen valt zijn stevast Grieken in de buurt. Onassis was natuurlijk een prachtig

voorbeeld. Deze op 15 maart 1975 overleden scheepsmagnaat is een dusdanig kleurrijk figuur in de Griekse rederswereld geweest dat in de loop der tijd zeker vijf, zes boeken over hem zijn geschreven. Uit de inhoud van deze boeken blijkt overduidelijk dat Onassis in zakelijk opzicht veel geluk heeft gehad maar dat zijn leven zelf verre van gelukkig was. Een van de meest tragische gebeurtenissen was het in 1973 plotseling overlijden, na een vliegtuigongeluk, van zijn enige zoon en erfgenaam Alexander. Op 25-jarige leeftijd nam Onassis' dochter Christina het roer van de onderneming over. Een onderneming met 37 schepen en 5600 man personeel. Het zat Christina bepaald niet mee. Door enkele snel opeenvolgende huwelijken, dito scheidingen en riskante financiële capriolen van 'raadgevers' brokkelde het scheepvaartimperium snel af. De 16 VLCC's in de vloot waren zwaar verliesgevend omdat er geen werk voor was. Na verkoop van de VLCC's en de aanschaf van bulkcarriers bestaat de vloot nu uit ongeveer 25 schepen maar deze speelt geen dominante rol meer in de wereldscheepvaart.

## **Belangrijkheid verloren**

Stavros Niarchos bezat destijds een nog omvangrijker vloot dan zijn zwager Onassis (zowel Onassis als Niarchos zijn



'Tina Onassis', in 1953 het vlaggeschip van de Onassis-tankervloot

Goulandris en Niarchos hadden New York als hoofdzetel gekozen en de Livanos-kantoren waren in het Trent House in Londen te vinden. Wanneer de scheepvaartpers wil aangeven uit welke hoek bepaalde berichten – zoals nieuwe orders, scheepsverkoop, e.d. – komen, onderscheiden zij de Griekse reders in 'New York Greeks', 'London Greeks' of 'Piraeus-based Greeks'.

## **Maritieme natie**

Griekenland staat van oudsher bekend als een maritieme natie. De duizenden eilanden en eilandjes waaruit de Griekse archipel bestaat maken het noodzakelijk

De witte 'N' van Niarchos was op alle wereldzeeën te zien







**C.S.M.-tanker 'Dosina' werd 'Yerotsakos' onder Griekse vlag**

komt deze schepen nogal eens tegen tijdens de Petrobràs-charterreizen. In 1981 heeft Tsakos de 'Diloma' en 'Dosina' van de C.S.M. aangekocht. De 'Diloma' doet momenteel onder de naam 'Takis E' als lichterschip dienst nabij Guyaquil en de 'Yerotsakos' (ex 'Dosina') arriveerde in juli 1984 bij een Koreaanse scheepssloperij. Mayamar Shipping in Piraeus, waarvan een zekere Mavrakakis zich eigenaar mag noemen, heeft de laatste maanden opzienbarende tankeraankopen gedaan. Een groot deel van de Algerijnse staats-tankervloot werd overgenomen. Het betreft

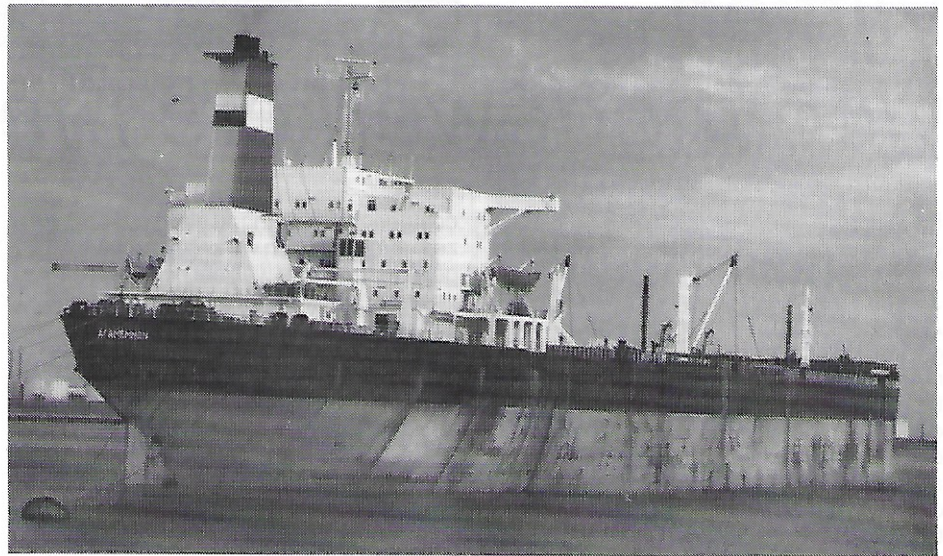
**De 'Agamemnon' werd onlangs door Mavrakakis van een Britse maatschappij overgenomen**

getrouwd geweest met dochters van reder Stavros Livanos). Niarchos timmerde echter veel minder aan de weg en ging rustig z'n gang. Zijn schepen waren duidelijk herkenbaar aan de namen met het voorvoegsel 'World' en de grote witte letter 'N' op de schoorsteen. Ook deze vloot is sterk in aantal teruggelopen en heeft zijn belangrijkheid inmiddels verloren. Voor zover valt na te gaan varen nog ongeveer 20 tankschepen en een tiental bulkcarriers voor de Niarchos Groep. Ook hier lijkt het er op dat een jonge, energieke en stuwende kracht ontbreekt om het bedrijf verder uit te bouwen. Het is ook mogelijk dat het accent verlegd is naar andere niet-scheepvaart gerichte activiteiten.

Familieleden van Livanos en Goulandris hebben de scheepvaart-bemoeienissen van de grondleggers van de resp. ondernemingen voortgezet. De laatste tijd zijn enkele produktentankers aan beide vloten toegevoegd. Ook voor deze roemruchte namen van weleer is thans geen rol van betekenis meer weggelegd. Ook de vloten van andere Grieken, zoals b.v. Nomikos, Carras, Lemos, Vergottis, Chandris, enz. zijn danig ingekrompen of geheel verdwenen.

### **Verbaasd**

In 1965 werd door Minos Colocotronis in Piraeus een scheepvaart-onderneming gesticht die binnen zeven jaar uitgroeide tot een geweldig concern: 75 schepen met een totale waarde van 600 miljoen dollar. Minos zette het bedrijf op poten met hulp van zijn broer Joseph, twee zusters en twee neven. Een familiebedrijf in de ware zin des woords. Hij had de wind mee, kocht goede tweedehands schepen maar liet ook nieuwe schepen bouwen. Zelfs de Griekse rederswereld, waar men wel wat gewend is, keek verbaasd naar de zakelijke successen van de Colocotronis familie. De gouden periode duurde maar kort. In 1978, dertien jaar na de oprichting, stortte het bedrijf ineen. De oorzaak van de uiteindelijke ondergang moet worden gezocht in de enorme leningen die bij de banken waren afgesloten om de bouw van enkele 400.000 tons tankers te financieren en de te korte looptijden van charters, waardoor veel schepen uit de vloot moesten worden opgelegd. De banken weigerden in verband met de slechte chartermarkt, verdere financiële steun. De



naam Colocotronis verdween van de wereldzeeën . . .

### **Groter dan ooit**

Hebben de Grieken zich geheel teruggetrokken uit de scheepvaartwereld? Niets is minder waar. Er wordt gezegd dat het aandeel van Griekenland in de wereldscheepvaart groter is dan ooit. De nadruk ligt nu op de droge lading vaart, alhoewel men deelname aan de traditionele tankvaart zeker niet schuwt. Wel is het rederswereldje nog ondoorzichtiger geworden dan deze in het verleden al was. Na enig speurwerk is toch wel enig verband te ontdekken. Om bij de tankvaart te blijven: Een zich sterk uitbreidende vloot is die van Troodos uit Piraeus. Onder de tientallen tankschepen in de vloot bevinden zich ook voormalige Shell-schepen, de 'Dallia' en 'Daphne' van de Curaçaosche Scheepvaart Mij (nu resp. 'Rose Dallia' en 'Belle Daphne') en de 'Donax' en 'Donovania' van Shell Tankers U.K. (herdoopt in resp. 'Savvas II' en 'Worthy'). Een deel van de onder Cypriotische vlag varende-vloot vindt emplooi in de Arabische Golf. Zij zijn ingeschakeld in de bepaald niet ongevaarlijke 'shuttle service' Kharg Island-Sirri Island. Eveneens bekende namen in de hedendaagse Griekse rederswereld zijn Tsakos en Polembros. Zij zijn erin geslaagd vervoerscontracten te krijgen in Zuid-Amerikaanse wateren. 'De 'Ondina'

hier moderne 140.000 tons schepen die aan alle eisen voldoen. Een week of wat eerder kwamen twee vrijwel identieke schepen van de Engelse London & Overseas Freighters Ltd. onder de Mayamar-vlag. Het is moeilijk het juiste aantal schepen te schatten maar de vloot moet nu uit minstens 30 schepen bestaan en de aankopen gaan onverdroten door. Dank zij de energieke leiding van Gregory Hadjieleftheriades is de Eletson Groep in Piraeus ver uitgegroeid boven de middelgrote tankvaartrederijen in Griekenland. Behalve het opkopen van tweedehands tankers worden ook nieuwbouwschepen in de vloot opgenomen. Bij een Japanse werf is een reeks produktentankers in opdracht gegeven, schepen van 30.000 TDW. Met de 'Grieken' moet nog steeds terdege rekening worden gehouden. Dank zij het varen met goedkope bemanningen en een uiterst efficiënte bedrijfsvoering kunnen ze, ook in de slechte tijden zoals nu, hun vloten zelfs nog uitbreiden. Dat gaat ten koste van het aandeel van andere landen zoals bij voorbeeld Engeland en Noorwegen. Er wordt handig gebruik gemaakt van de lage prijzen van tweedehands schepen. De Griekse reders hebben letterlijk en figuurlijk een scherpe neus . . .

Op woensdag 5 februari jl. klonk er weer een gezellig geroezemoes in de lunchkamer van het Shell-Gebouw tijdens de voor vlootmedewerkers die recentelijk de Maatschappij met pensioen hebben verlaten georganiseerde afscheidsreceptie. Niet minder dan 15 afscheidnemenden met hun echtgenotes werden op kantoor door een grote schare vloot- en walcollega's ontvangen.



## Vijftien vlootmedewerkers met pensioen

Er bestaat in Nederland een gezegde – weliswaar zelden gebruikt – waar wij onwillekeurig aan moesten denken bij het schrijven van dit artikelletje: 'Ben je wel zestig?', wat letterlijk betekent 'Ben je niet goed wijs?' . . . Hiermede willen wij beslist niet suggereren dat deze betekenis van toepassing is op onze kersvers gepensioneerden, maar gezien de veelal betrekkelijk lage leeftijd van de afscheidnemenden, kunnen we ons de wat ongelovige reacties die we veelvuldig tijdens de receptie hoorden, heel goed voorstellen.

Na het luiden van de bel beklom onze directeur, de heer Busker, het spreekgestoelte om enkele woorden tot de aanwezigen te richten. Hij constateerde allereerst een grote opkomst, hoewel hij wel wat moeite had met het onderscheiden van gepensioneerden en nog in actieve dienst zijnde medewerkers. Hierbij merkte hij echter op dat als je iemand ziet die er opmerkelijk levenslustig en gezond uitziet je rustig kunt aannemen dat die al een paar jaar met pensioen is. Een hoopvol gegeven voor degenen die afscheid namen . . . Busker vertelde dat in de afgelopen tijd door de Maatschappij veel naar de toekomst wordt gekeken, wat een erg vermoeiende zaak is, want voorspellen blijft altijd moeilijk. Gemakkelijker is het om in het verleden te kijken, dus ging hij daar wat uitgebreider op in. Allereerst richtte hij zich tot de echtgenotes van de afscheidnemenden: 'Er is wel eens gezegd dat ik niet vriendelijk genoeg ben voor de dames, dat mijn praatjes te veel gericht zijn op de werknemers. Ik wil hier echter wat goed maken, want uw functioneren als

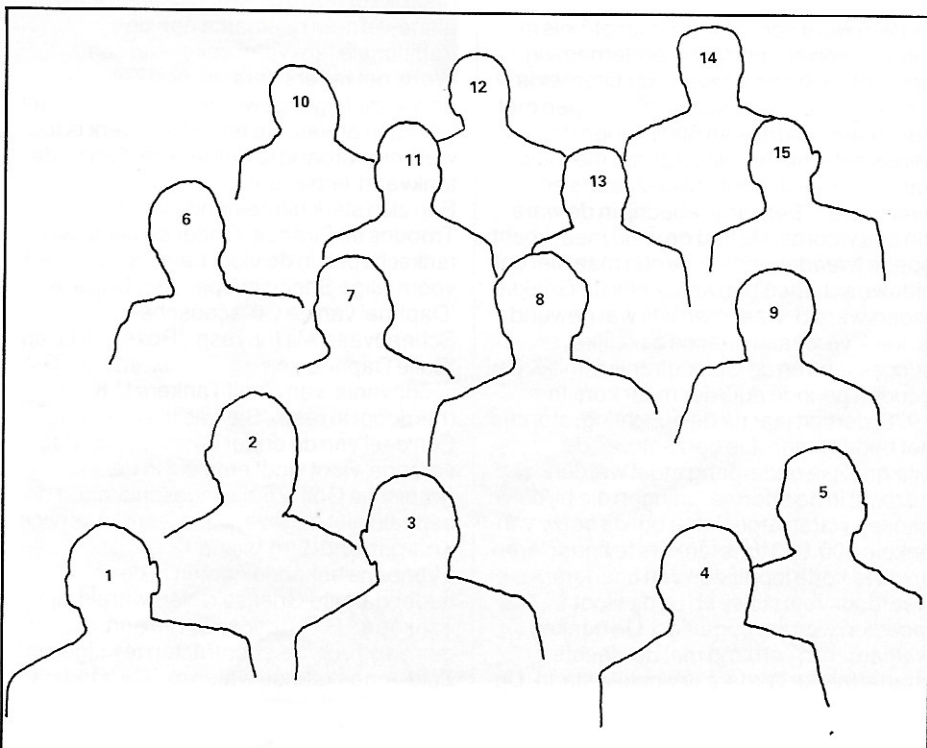
echtgenote van iemand die zijn brood op zee verdient is een vrij zware opgave geweest, vroeger wellicht nog meer als nu. Je realiseert je als zeevarende vaak niet wat je op je geweten hebt als je trouwt en kinderen krijgt. Daar mogen we nu wel eens een oprecht dank-je-wel voor zeggen en hiermee heb ik hopelijk iets goedgeemaakt'.

### Trots

'In het verleden kon het niet op; nieuwbouw, betere voorwaarden, kortere contracten', vervolgt Busker. 'Met z'n allen hebben we dit voor elkaar gekregen en de mensen die het bedrijfsmateriaal beheren hebben kennelijk erg hun best gedaan. De laatste jaren staat het bedrijfsleven er wereldwijd minder florissant voor, maar als puntje bij paaltje komt kun je alleen nog maar je best doen. Ik ben ervan overtuigd dat we dat doen, hoewel je bepaalde dingen natuurlijk niet in de hand hebt.

Er is één heel belangrijk aspect waar we trots op kunnen zijn en dat is de opleiding aan boord. De inspanning die u zich getroost heeft om anderen op te leiden is een zaak die ons erg goed uitkomt, want daar plukken wij de vruchten van. Mede dankzij dat stuk opleiding, vakmanschap, verantwoordelijkheid en loyaliteit is het mogelijk gebleken om meerdere werknemers over te plaatsen naar andere (Shell)-maatschappijen. Dit is iets waar u oprecht trots om mag zijn. Een nieuwe generatie mensen staat nu klaar om de toekomst van Shell Tankers te bepalen. "t Zal waarachtig wel gaan", zei een bekend admiraal eens en, zo besloot Busker zijn toespraak, 'die toekomst zal ook wel gaan'. Nadat alle afscheidnemenden een ingelijste foto van hun eerste schip hadden ontvangen volgde nog een aangename receptie en een diner in een nabijgelegen restaurant.

1 Gezagn. R. Jousma, 2 gezagn. K. Poort van Ingen, 3 tweede wtk. T. Bakker, 4 eerste stuurman W. C. Padmos, 5 hwtk. H. H. Apfel, 6 hwtk. A. J. Baerveldt, 7 gezagn. H. Unger, 8 hwtk. J. Visser, 9 hwtk. J. J. F. Reitsma, 10 hwtk. O. K. Nicolai, 11 hwtk. O. A. Van der Want, 12 hwtk. J. W. van Wegen, 13 gezagn. M. Hus, 14 hwtk. C. de Witte, 15 hwtk. S. A. Verhage



# Vietnamese vluchtelingen gered door 'Felipes'

Nog maar sporadisch maken de kranten melding van het redden van Vietnamezen die hun land ontvluchten, de zogenaamde 'bootvluchtelingen'. Dat wil echter niet zeggen dat het niet meer voorkomt dat groepen mensen, mannen, vrouwen en kinderen, in vaak veel te kleine en onzeewaardige schepjes hun vaderland verlaten om elders een nieuw bestaan op te bouwen. Op 15

januari dit jaar nam de 'Felipes' 25 vluchtelingen aan boord en bracht ze naar Bangkok. Jean Pierre Hocke, Hoge Commissaris voor Vluchtelingen van de Verenigde Naties richtte een dankbetuiging aan het adres van gezagvoerder W. S. van der Ham om zijn dank te betuigen over de humanitaire houding van de opvarenden van de 'Felipes' tijdens deze aktie.

Het gebied waar de 'Felipes' de 15e januari voer – positie 11°24'N.-101°25'O. – was werkelijk bezaaid met honderden en honderden vissersschepjes. Het was goed uitkijken geblazen om heelhuids door de wirwar van vaartuigjes te komen. Opeens viel de uitkijk iets vreemds op. De vissersschepjes hadden allemaal ongeveer hetzelfde silhouet maar op een zeker moment kwam een afwijkend type bootje in zicht. Kleiner dan de andere en helemaal open van boven.

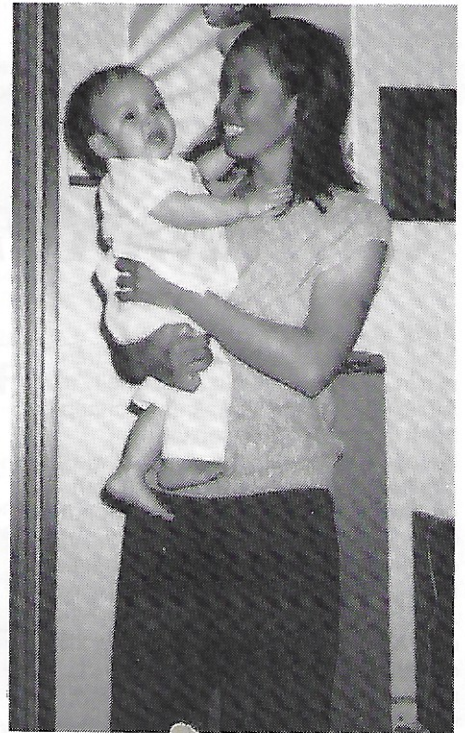
## SOS

Eerste stuurman W. Beekman op de brug van de 'Felipes' keek aandachtig door z'n verrekijker en zag een groot aantal personen, samengepakt op het veel te kleine bootje. De mensen wuifden en probeerden de aandacht te trekken door het omhoog houden van een stuk hout met daarop het woord 'S O S'.

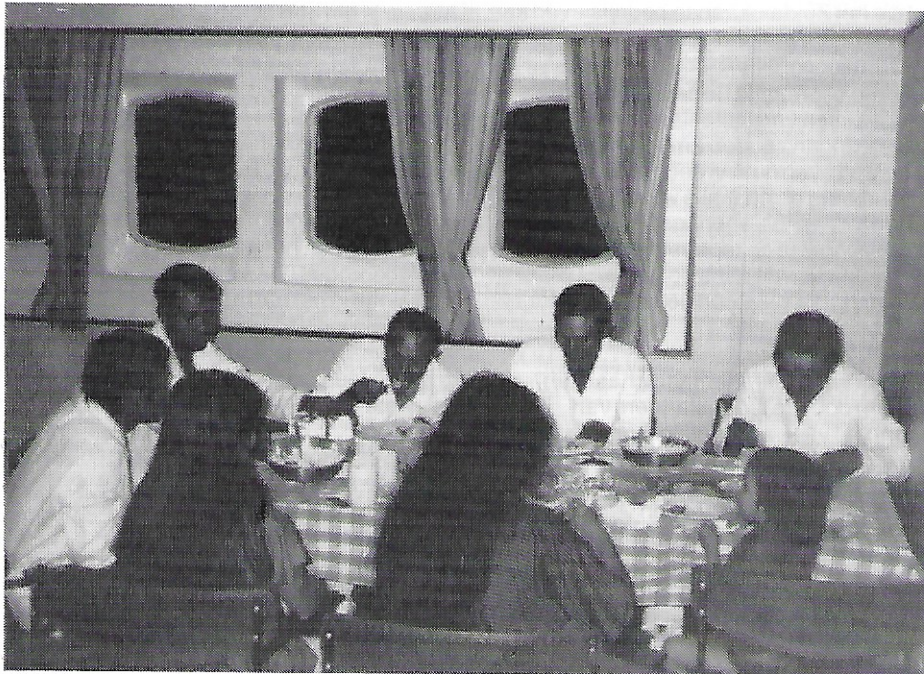
In overleg met de gezagvoerder werd gestopt en het bootje kwam langszij. Dicht opeen zaten en stonden volwassenen en kinderen. Er waren niet eens voldoende zitplaatsen voor allemaal. Een verre van prettige situatie . . .

## Komen en gaan

Alhoewel de gezondheidstoestand van de groep er ogenschijnlijk niet onrustbarend uitzag werd toch besloten de mensen aan boord te nemen: vijf vrouwen, acht mannen en twaalf kleine kinderen. Daarna zette de 'Felipes' haar reis voort in de richting Thailand. Gedurende de volgende dagen was er voor de opvarenden veel werk aan de winkel – vooral de civiele dienst had het erg druk – om de Vietnamezen te verzorgen. De communicatie was uiterst moeilijk vanwege het taalprobleem. De eerste aanloophaven in Thailand was Sriracha en daar kwam, na op de hoogte gesteld te zijn over de aanwezigheid van



de Vietnamezen, een heel legertje autoriteiten aan boord, waaronder de Immigratiedienst. Het was een komen en gaan van mensen van allerlei instanties, politie, douane, immigratie, bewaking, in totaal zo'n 200 man (!). Maar het resultaat was gelukkig dat toestemming werd verleend dat de Vietnamezen in Bangkok van boord mochten gaan. Na onderzoek door een arts bleek ziekenhuisopname voor een van de kinderen noodzakelijk. Het behoeft geen betoog dat de afwikkeling van de debarkatie van de vluchtelingen heel wat voeten in de aarde had. Echter, dank zij de welwillende medewerking van de autoriteiten en in het bijzonder de grote inspanningen van het agentschap Thoresen kon alles prima worden geregeld. Weer kon een geslaagde aktie in de analen van de al rijke geschiedenis van hulpverleningen door STBV-schepen worden bijgeschreven.



*Bericht van Jean Pierre Hocke, Hoge Commissaris voor Vluchtelingen van de Verenigde Naties aan de gezagvoerder van de 'Felipes':  
'I warmly commend the action of yourself and your crew in rescuing 25 refugees in distress at sea. Such humanitarian deeds of conduct uphold the best maritime traditions. My sincere best wishes to you and all who voyage on the 'Felipes' - UNHCR, Geneva'*

*Weinig kwesties hebben gedurende het afgelopen jaar zó in de algemene belangstelling gestaan en zijn onderwerp van discussie geweest als de kwestie van de apartheid in Zuid-Afrika. Zuid-Afrika zelf is het toneel van groeiende onrust en ongeregelheden, die in juli voor bepaalde delen van het land tot een noodtoestand leidden, terwijl de internationale campagne om een eind te maken aan apartheid zich snel uitbreidde. Een aantal landen,*

*waaronder de Verenigde Staten en de landen van de EEG, hebben inmiddels beperkte economische sancties tegen Zuid-Afrika ingesteld. In het kader van deze campagne proberen tegenstanders van apartheid buitenlandse investeringen in Zuid-Afrika tegen te gaan en te bereiken dat bestaande investeringen worden teruggetrokken, in de overtuiging dat de aldaar werkzame*

*internationale bedrijven en financiële instellingen door hun activiteiten economische en morele steun aan apartheid verlenen. De campagne richt zich speciaal tegen de internationale oliemaatschappijen. Momenteel is Shell Oil Company in de Verenigde Staten door bepaalde vakbondskringen en anti-apartheidsgroeperingen aangewezen als doelwit van een boycotactie, die naar Europa dreigt over te slaan.*

## Ontwikkelingen in Zuid-Afrika

### Shell in Zuid-Afrika

Shell-maatschappijen zijn al meer dan 70 jaar in Zuid-Afrika werkzaam. Shell Zuid-Afrika (een 100% Groepsmaatschappij) heeft thans 2500 mensen uit alle bevolkingsgroepen in dienst (van wie 49% blanken). Ze heeft een jaaromzet van ongeveer 1500 miljoen dollar en houdt zich bezig met de verwerking en verkoop van olie, met chemie, steenkool en metalen. In overeenstemming met de Verklaring van Algemene Beleidsuitgangspunten (die door alle Groepsmaatschappijen wordt onderschreven) is het streven van de maatschappij er reeds lang op gericht alle werknemers – ongeacht kleur, geslacht of overtuiging – goede en veilige werkomstandigheden te bieden, persoonlijke kwaliteiten zo goed mogelijk te benutten en gelijke kansen voor allen te scheppen. In het door Shell Zuid-Afrika gevoerde personeelsbeleid – of dit nu arbeidsvoorwaarden, opleiding of remuneratie betreft – is van discriminatie dan ook geen sprake.

De maatschappij erkent het recht van haar werknemers zich bij een vakbond van hun keuze aan te sluiten, betaalt lonen die ten minste 50% boven het minimum bestaansniveau liggen zoals dat door de Universiteit van Zuid-Afrika is vastgesteld en ze heeft voor haar werknemers uitgebreide voorzieningen op het gebied van onderwijs, huisvesting en welzijn. Aan de ontwikkeling en training van zwarte werknemers wordt hoge prioriteit toegekend.

Shell Zuid-Afrika voldoet aan de eisen van de Code van de EEG voor maatschappijen met belangen in Zuid-Afrika. Deze Code bevat normen voor gelijke behandeling van zwarte en blanke werknemers, erkenning van vakbonden, verzachting van het thuislandstelsel van migrerende arbeidskrachten en voor minimumlonen en secundaire arbeidsvoorwaarden. Jaarlijks verstrekt SIPC aan de Britse regering een gedetailleerd verslag, waarvan door SIPM ook een exemplaar aan de Nederlandse regering wordt toegezonden.

### Apartheid

Beide moedermaatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep keren zich, evenals Shell Zuid-Afrika zelf, ondubbelzinnig tegen de apartheid, die zij moreel niet te rechtvaardigen achten en

waartegen zij zich publiekelijk hebben uitgesproken.

### Desinvestering

Velen zijn in alle oprechtheid de mening toegeedaan dat desinvestering de beste, ja zelfs de enige manier is om een eind te maken aan apartheid. Daarentegen zijn Shell Zuid-Afrika en haar aandeelhouders van mening dat grootscheepse desinvestering, zo die al mogelijk zou zijn – bedrijven kunnen hun materiële activa immers niet meenemen – de kans op zinvolle politieke hervormingen langs vreedzame weg aanzienlijk zou verkleinen.

Vooraanstaande bedrijfsorganisaties in Zuid-Afrika, waarvan Shell Zuid-Afrika een belangrijk en actief lid is, hebben openlijk opgeroepen tot economische, sociale en politieke hervormingen, waaronder wezenlijke politieke medezeggenschap voor zwarten, universele burgerrechten, een eind aan de gedwongen verhuizing van mensen en de verdere ontwikkeling van een vrije en onafhankelijke vakbeweging.

Zoals de President-Directeur van Shell Zuid-Afrika, die tevens Voorzitter van de South African Federated Chamber of Industries is, in een recente speech opmerkte, is er een groeiend besef van 'de rol die het Zuidafrikaanse bedrijfsleven kan en wil spelen als katalysator in het politieke hervormingsproces'.

Verdere economische sancties of het terugtrekken van buitenlandse investeringen zouden ernstig afbreuk doen aan dit streven naar vreedzame verandering en naar alle waarschijnlijkheid leiden tot een 'belegeringseconomie', toespitsing van de tegenstellingen en vergroting van de kans op verder bloedvergieten en conflicten.

### Olieleveranties

De internationale oliemaatschappijen worden door de tegenstanders van apartheid vaak beschuldigd van illegale olieleveranties aan Zuid-Afrika, m.a.w. van sanctie-ontduiking.

In de eerste plaats is er geen verplicht embargo van de Verenigde Naties op olieleveranties aan Zuid-Afrika. Hoewel de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties resoluties heeft aangenomen die de lidstaten oproepen olieleveranties aan Zuid-Afrika te verbieden, zijn deze

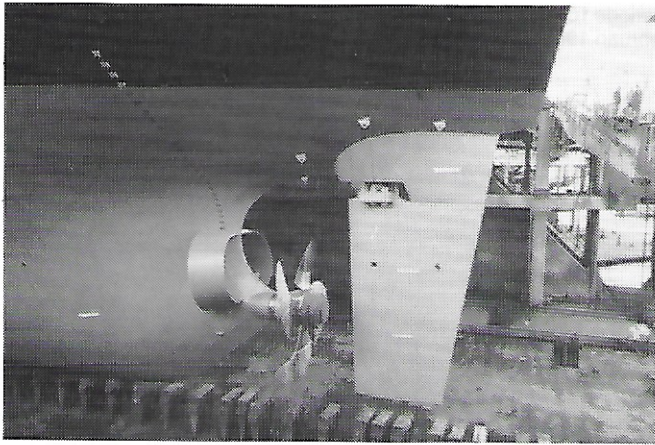
resoluties niet bindend. Hiervoor is een besluit van de Veiligheidsraad vereist en tot dusver heeft de Veiligheidsraad slechts verplichte embargo's voor Zuid-Afrika afgekondigd met betrekking tot wapenleveranties en nucleaire samenwerking.

In de tweede plaats hebben een aantal landen de bestemming van hun olie-export aan restricties onderworpen die door Shell-maatschappijen nauwgezet in acht worden genomen, uiteraard ook wanneer deze betrekking hebben op leveranties aan Zuid-Afrika. In feite levert geen enkele Groepsmaatschappij olie aan Zuid-Afrika. Ten slotte is het ingevolge de Zuid-Afrikaanse wetgeving aan aldaar werkzame bedrijven uitdrukkelijk verboden aan wie ook, aandeelhouders inbegrepen, te onthullen van wie zij hun olie betrekken. Een deel van de door Zuid-Afrika benodigde olie is uiteraard afkomstig uit de grote installaties voor de omzetting van steenkool in olie waarover het land beschikt.

### Samenvatting

Shell South Africa en haar aandeelhouders zijn zich terdege bewust van en delen de bezorgdheid over de situatie in Zuid-Afrika. Zij twijfelen niet aan de oprechtheid van hen die menen dat desinvestering de enige manier is om een eind te maken aan apartheid. Anderzijds zijn zij van oordeel dat aanwezigheid in Zuid-Afrika geenszins steun aan apartheid impliceert. Integendeel, ze zijn ondubbelzinnig tegen dit systeem gekant. Bovendien zijn zij van oordeel dat verantwoordelijke ondernemingen, zoals Shell South Africa zelf, een belangrijke rol spelen bij het versnellen van het vreedzame evolutieproces.

Ten slotte is het hun overtuiging dat terugtrekking van investeringen de Zuidafrikaanse economie in een isolement zou plaatsen en bijgevolg een verzwakking zou betekenen van de krachten die ijveren voor vreedzame verandering. Desinvestering zou de werkgelegenheid onder de zwarte bevolking op grote schaal verloren doen gaan en de hoognodige financiële hulp voor onderwijs-, huisvestings- en andere projecten doen teruglopen. Daarnaast zou dit ernstige gevolgen hebben voor de economische vooruitzichten van de nabuurlanden in Zuidelijk Afrika.



## Straalbuis verhoogt rendement

Tijdens de recente dokking van de 'Cardissa' te Syros in Griekenland werd een zog. Schneekluth straalbuis aangebracht aan beide zijden van het schroefraam, vóór de bovenhelft van de schroef. De bedoeling hiervan is om de instroming van het water naar de bovenhelft van de schroef te verbeteren. Op die plaats namelijk komt de schroef, bij 'vol gebouwde' schepen meestal water te kort met als gevolg een lager rendement dan wanneer diezelfde schroef aan b.v. een slank containerschip zou zijn bevestigd. Ook trillingen in het achterschip worden minder doordat een van de vier schroefbladen die door de bovenkant van het schroefraam gaat en daar water kreeg ingestroomd met een lagere snelheid dan de andere drie bladen (en daardoor grotere krachten te verwerken kreeg) nu water krijgt toegestroomd met een hogere snelheid. De 'Felipes' en de 'Ficus' zijn inmiddels ook van zo'n straalbuis voorzien. Dat gebeurde tijdens de laatste dokking in Singapore. De foto werd genomen door J. H. ten Katen van DFMD/2

## 'In the winning mood'

Het SHELL Bedrijfshockeyteam stevent wederom af op het finale-tournooi om het kampioenschap van Nederland voor bedrijfsteams, dat dit jaar vermoedelijk op 1 juni in Laren zal worden gehouden. Het SHELL team verdedigt dan voor de 5e achtereenvolgende maal de wisselbeker. Ondanks het recentelijk vertrek naar het buitenland van enkele prominente spelers die de afgelopen jaren regelmatig voor de vertegenwoordigende SHELL hockeyteams speelden, te weten Andrew Millward (SNV), Peter de Wit (SNV), Maarten v/d Kolk (SNC), Flip Goudsmit (SN), Bob Davidzon (SNV) en Jeff Gibson (SIPM), werden tot nu toe de voor dit seizoen gespeelde 7

competitiewedstrijden alle met grote cijfers gewonnen. Het doelsaldo 49 doelpunten vóór en 7 tegen, zegt voldoende. Er moeten nog 3 wedstrijden worden gespeeld. Ondermeer tegen de mede-gegadigde voor de finaleronden, het team van het Ministerie van Economische Zaken waartegen het SHELL team op maandagavond 28 april aanstaande om 20.00 uur op het verlichte kunstgrasveld van HGC te Wassenaar zal aantreden. Toeschouwers zijn altijd van harte welkom.

Vooral in Bob Davidzon verliest het SHELL team een bijzonder stimulerende kracht die geheel achter het bedrijfshockeygebeuren staat en die voor Henk Dijkhoorn, de promotor van het team, steeds een waardevolle bemiddelaar was. Tot ons grote genoegen heeft de heer P. Berkhout (Dir. SNV) zich bereid verklaard Bob Davidzon in die functie op te volgen. De installatie als zodanig heeft inmiddels plaatsgevonden. Mochten er, waar dan ook in Nederland, nog talentvolle hockeyspelers die werkzaam zijn bij SHELL bereid zijn voor vertegenwoordigende SHELL Bedrijfshockeyteams te spelen, laten die zich dan direct melden bij Henk Dijkhoorn, telefoon thuis 01751-13953 of bij Harry Neerscholten, telefoon kantoor 010-696112 (SNV).

## Oproep aan oud-marinepersoneel

Hierbij doen wij een oproep aan alle oud-marinegedienden, dus al het personeel dat gediend heeft bij de Koninklijke Marine (MLD, OZD, MD, TD, Mariniers en Dekdienst). Het doel van deze oproep is het komen tot de oprichting van een landelijke vereniging voor Marinemensen uit alle bovengenoemde geledingen. Het idee voor deze vereniging is ontstaan uit de behoefte bij veel oud-gedienden om vergane kontakten te herstellen, om nog bestaande kontakten te kunnen handhaven en om nieuwe aan te knopen. Dit alles in een sfeer die voor elke Marineman een begrip zal zijn.

Geïnteresseerden kunnen schriftelijk reageren op het volgende adres:  
H. Schellekens  
Postbus 9145  
5000 HC Tilburg  
Meer informatie is telefonisch te verkrijgen op de volgende nummers:  
C. Oosterlaak, tel: 013-345926  
H. Schellekens, tel: 013-360306

## Verslag BPF

Onlangs verscheen het financieel verslag van de Stichting Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. Geïnteresseerden kunnen het verslag telefonisch aanvragen (010-696126). Ook zijn exemplaren naar de schepen verzonden.

## Rangenopleidingen te Utrecht

De directeur van het Gemeentelijk Instituut voor Hoger Technisch en Nautisch Onderwijs te Utrecht verzocht ons onderstaand bericht op te nemen:  
'Steeds vaker wordt ons (telefonisch) gevraagd of het nog mogelijk is aan het IHTNO te Utrecht de rangenopleidingen A t/m C te volgen, 'men hoort namelijk zulke tegenstrijdige verhalen'. Het antwoord op deze vraag is kort en bondig: Ja, die mogelijkheid is er en voorsnog zijn er geen plannen om hier verandering in aan te brengen. De onduidelijkheid zal wel zijn ontstaan doordat per augustus 1985 wel begonnen is met de afbouw van de 4-jarige (HTS-structuur) opleiding, dit geldt stellig niet voor de opleidingen A t/m C.'



**SCHOOON  
SCHIP**

## O, die namen

Bij de Koninklijke/Shell Groep komt het maar weinig voor dat schepen een ex-naam dragen. Voor wat betreft Shell Tankers B.V. is alleen de 'Tagelus' onder een andere naam gebouwd, namelijk als 'Stirling Bridge'. Vroeger werd wel gezegd dat met het vernamen van een schip het noodlot wordt getart. Tegenwoordig is men daar niet meer zo erg van onder de indruk. Wat dacht u van het onder Belgische vlag varende semi-containerschip 'E.R. Brussel'? Het schip werd in 1979 onder die naam gebouwd. Een jaar later vercharterd en verdoopt in 'CP Hunter'. Nog datzelfde jaar weer 'E.R.Brussel'. In 1982 ander charter, nieuwe naam 'Cast Walrus'. Na een paar maanden uit charter en oorspronkelijke naam. Begin 1984 wordt 'E.R.Brussel' weer weggeschilderd en komt de naam 'Hapag Lloyd Kiel' op de boeg. Een jaar later: 'Hodeidah Crown'. Eind 1984: 'E.R.Brussel'. Maar inmiddels is de verkwast weer gehanteerd, het schip kwam in Nedlloyd-charter en 'E.R.Brussel' werd 'Nedlloyd Brussel'. Binnen zes jaar een grote reeks namen, dat belooft wat voor de verdere carrière van dit nog vrij nieuwe schip. Arme dame of heer die belast is met het wijzigen van de scheepsdocumenten . . .

# ALPHABETISCH

Periode 16 januari tot en met 15 februari 1986

## Tewerkstelligden en overplaatsingen

### **m.s. 'Acmaea'**

2e wtk.: A. J. A. de Groot, hovo.: C. P. Hoogesteger

### **m.s. 'Cardissa'**

sgo.: H. Oudenes, stml.: A. J. van Bentum, sgo.: M. P. M. Boeren, roff.: J. H. ter Horst, asaw.: J. M. van Hoeven, asv.: R. G. van den Brink, M. L. Delhaye, J. H. Winands

### **m.s. 'Caurica'**

2e wtk.: F. J. van der Vorm, roff.: J. Verduyn

### **m.s. 'Cinulia'**

gezagv.: J. P. Hendriks, wnd.-1e stm.: J. Kistemaker, stml.: J. P. W. Hoebe, 2e wtk.: R. J. Bosman, 3e wtk.: C. A. van Esveld

### **m.s. 'Felania'**

2e stm.: P. A. D. Bouwman, 3e stm.: R. J. M. Herbes, stml.: M. J. de Jong, hwtk.: W. G. van der Velden, 2e wtk.: J. Hensbroek, wtkl.: N. A. Heemskerck, saw.: R. B. Popken, asaw.: W. A. C. A. van Aert, asv.: E. L. Boldewijn, A. J. de Gooyer, J. van der Sluis

### **m.s. 'Felipes'**

1e stm.: H. Sieders, stml.: M. Bekebrede, A. A. Mol, roff.: C. H. E. J. van der Ploeg, asv.: J. J. Donleben, C. Vogelzang, D. A. C. Wink

### **m.s. 'Ficus'**

gezagv.: W. Bosma, 2e stm.: E. M. M. van den Bosch, 3e stm.: B. de Roos Nieuwkamp, stml.: M. R. Pieters, P. J. de Wolf, hwtk.: A. P. de Groot, 2e wtk.: J. D. Compier, 3e wtk.: C. J. Tanis, saw.: J. Bovenkerk, sch. techn.: B. A. Amstelveen, beko.: A. Barendse

### **m.s. 'Flammulina'**

1e stm.: T. H. Tromp, stml.: M. N. A. Soeters, hwtk.: A. K. van 't Blik, wnd.-2e wtk.: J. H. A. Schulten, sgo.: P. Kees, asv.: W. Gerritsen

### **m.s. 'Fossarina'**

2e stm.: R. P. Regout, stml.: G. H. Scheepstra, A. J. Veldman, saw.: C. H. Moerkerk, asv.: S. G. Hoedjes, G. van Kuilenburg, hovo.:

W. G. Meuleman, beko.: W. M. Beekman

### **m.s. 'Fossarus'**

gezagv.: P. R. Brunet de Rochebrune, 3e stm.: M. van der Woud, stml.: A. Bos, J. C. J. Goorden, saw.: R. J. Dekker, asaw.: E. J. S. Weber, asv.: G. J. H. Muilenburg, bed.: H. H. P. van Koppen, A. R. Tanasale

### **m.s. 'Fulgur'**

gezagv.: G. M. Schipper, 3e stm.: W. van Dijk, stml.: M. K. Peper, 3e wtk.: P. Hack, wtkl.: T. C. J. Zaat, saw.: F. Smagge, hovo.: M. van Hagen, beko.: W. N. Top, bed.: J. L. F. Romen

### **m.s. 'Fusus'**

stml.: W. L. A. M. de Kreuk, T. G. Meester, asaw.: E. H. Vissia, asv.: J. Brederveld, bed.: M. Bouwkamp, D. J. Bakker

### **m.s. 'Niso'**

1e stm.: A. H. van Haaften, 4e stm.: F. J. Ringersma, stml.: P. J. H. M. van Daal, G. J. Molenaar, sgo.: H. Ippen Jr.

### **s.s. 'Ondina'**

gezagv.: P. E. van der Veld, wnd.-1e stm.: W. Holwerda, 2e stm.: B. M. Stubbe, 3e stm.: A. Bergsma, wnd.-hwtk.: H. Japin, 4e wtk.: M. H. Tijdeman roff.: M. K. Bierlee, wass.: J. Heeren, hovo.: W. C. Kapper

### **m.s. 'Sarda'**

1e stm.: A. J. Both, 3e stm.: M. R. Vogelpoel, 2e wtk.: I. J. Albrechts, 4e wtk.: M. J. E. van den Broek

### **m.s. 'Shelltrans'**

2e stm.: P. J. F. Steenberg, 2e wtk.: J. P. Kalkman

### **m.s. 'Solaris'**

bed.: K. G. Bergmans

### **m.s. 'Spectrum'**

sgo.: J. Teertstra, hwtk.: P. J. de Lange

### **m.s. 'Stellaris'**

gezagv.: R. A. Kattenburg Schuler, wind.-hwtk.: H. Brand, 4e wtk.: R. J. Verspoor, sgo.: C. J. Muyskens

### **m.s. 'Stellata'**

hwtk.: G. J. van Eijk

### **m.s. 'Tagelus'**

gezagv.: C. P. Donken, stml.: E. Jonker, stml.: C. J. Schalk, hwtk.: C. H. de Koning, wtkl.: H. J. F. M.

Kepers, N. Oortman, roff.: J. van der Linden  
**s.s. 'Zafra'**  
1e stm.: B. Koppe, 2e stm.: D. Dankkaart, stml.: J. Polderman, B. van Thai, E. F. M. Vermeulen, 2e wtk.: R. J. Doorneveld, wtkl.: D. L. C. Sanders, wass.: B. J. P. van Dorp, hovo.: P. C. Bergmans

#### Aflossingen

**Gezagv.:** O. A. van Druten, C. R. Groen, W. Kalkman, B. Ritman, R. Verhoef, C. Vlas  
**1e stm.:** W. Beekman, A. L. M. van Dun, R. Dijkstra, R. Hendriks, J. M. Huygens, A. J. de Kraker, W. A. Mostert, J. W. Nieuwerf, J. G. Wientjes  
**2e stm.:** B. Crum, N. M. J. Duyn, D. Venema, P. A. Vermolen  
**3e stm.:** W. M. de Bruyn, E. Hogkamer, R. W. Houweling, R. Koers, A. W. F. Pera, R. I. de Roos, M. C. Swart, J. de Boer  
**4e stm.:** G. Y. Bouma, R. Rodenburg  
**sgo.:** H. E. Becht, P. N. M. Ros, J. van der Ster  
**stml.:** P. B. J. Spaas, P. J. Stroet, J. H. van Tuil  
**hwtk.:** K. L. J. Aertssen, F. Bakker, P. F. Buil, L. Buitenkant, C. H. J. van Dijk, J. B. J. Jonker, W. J. Meuldijk, B. Oudkerk, J. L. van der Rijst  
**2e wtk.:** J. H. Burger, K. J. Faasse, J. C. Ganzinga, C. W. H. van Holthuysen, M. F. Koens, M. J. Parent, P. Stachelhausen, F. A. M. Vergroesen  
**3e wtk.:** R. F. Hamar de la Brethonière, P. van Noort, T. W. P. B. Vermolen  
**4e wtk.:** T. van Beek, T. M. Brandts, H. Hendrikse  
**sgo.:** G. R. Bos, M. Punter, P. A. B. Snijders, O. Wink  
**wtkl.:** J. T. Annema, H. B. H. de Baar, J. F. van den Boomen, G. C. J. A. Brouwer, A. van Buren, F. R. Elderman, F. J. Sevenhuijsen, P. Sytema, G. Tempel  
**roff.:** J. W. Hendricks, T. H. Hiddink,

D. Bins, H. E. Haalmeyer, M. Platschore  
**Wass.:** J. Doolaar, G. C. Wiegant  
**saw.:** R. A. J. W. Coppens, J. L. Kruiswegt, P. Luyten, H. Sandifort, J. H. T. M. Vissers, G. H. de Visser  
**asaw.:** F. J. Kuil, N. Scheepers  
**asv.:** G. Ammeraal, F. F. Beekhuis, G. A. Brand, M. R. Cordu, E. R. van Engel, P. M. Hendriks, R. E. Hubbard, W. Kesteloo, L. J. C. van Kuyen, L. T. A. C. Roodakker, D. Rovers, A. A. O. Schenk, R. H. G. Smeysters, J. H. Spaans, A. L. P. Valkering, A. van der Windt  
**aasv.:** M. Berenst  
**hovo.:** H. J. van Alphen, C. F. van der Ende, W. Haanepen, J. H. A. J. Orie, J. M. C. Verjans  
**beko.:** J. Boelee, H. Moes, T. de Vos  
**bed.:** E. Bottenberg, A. J. J. Ceelen, J. A. Small, C. Toet, C. M. Vervloet, A. M. M. Wintjes

#### Gehuwd:

17.01: K. H. M. Smulders, 4e stm., met Mw. G. Thiesburger;  
17.01: A. J. de Gooyer, Alg. sch. vakm., met Mw. H. J. F. Zegers;

#### Geboren:

02.02: Nathalie Laura, dochter van H. Hennis, 3e stm., en Mw. C. Hennis-van der Toorn;

#### Uitdienst getreden:

3e stm.: E. J. D. de Leeuw;  
Sch. Gezel a/w: J. G. M. Adams;  
Alg. Sch. Vakman: G. H. Clever, W. Kesteloo, H. J. Mensinga;  
Aank. Sch. Gezel a/w: W. L. Hof;

#### Met pensioen:

Gezagv.: M. Hus;  
Hwtk.: A. J. Baerveldt, J. W. van Wegen;  
2e wtk.: T. Bakker;

#### Overplaatsingen:

Gezagv.: R. van Kranen – S.T.B.V. wal org.;  
1e stm.: J. P. J. M. Cobelens – S.N.V.;  
3e wtk.: J. W. Jongkind – N.A.M.;

#### Behaalde diploma's:

'C': J. Marijs;  
'C': B. E. Broekhuysen;

#### Onze vlootjubilaren:



**H. van Slegtenhorst;**  
Gezagvoerder;  
30 jaar op 09.03.1986;



**P. E. van der Veld;**  
Gezagvoerder;  
30 jaar op 19.04.1986;



**C. P. Donken;**  
Gezagvoerder;  
30 jaar op 23.04.1986;

# WAL WAL WAL

#### In dienst getreden



01.02.86: R. van Kranen (DEP/1) – ex ST-vloot

#### Overplaatsingen

01.02.86: Mw. A. Bode (DFP/DFP) naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.  
01.02.86: R. A. Risseeuw (DFMD/2) naar Shell Nederland B.V.

# Evert Buys met pensioen

Woensdag 29 januari 1986: de dag van het afscheid van Evert Buys van de sectie DFMS/1. Vele collega's, bekenden en relaties kwamen bijeen in de lunchkamer van het Shell-Gebouw om Evert uit te zwaaien en hem het allerbeste toe te wensen voor zijn pensioentijd.



## we zullen hem node missen

Na het luiden van de bel heette onze directeur, de heer Busker, het gezelschap hartelijk welkom, speciaal de afscheidnemende en zijn echtgenote. Busker: 'Evert, je hebt een respectabel aantal jaren lief en leed gedeeld met je collega's bij Shell Tankers, maar eerst ga ik iets zeggen op aardrijkskundig gebied. Velen zullen nu stomverbaasd kijken als ze horen dat jij op Texel geboren bent. Inmiddels heb je Amsterdam als domicilie gekozen en ik heb toch wel bewondering hiervoor, want als ik de onmenselijke tijden hoor van opstaan om het kantoor in Rotterdam op tijd te bereiken . . . Ook noemde Busker enkele lokaties waar Evert tijdens zijn carrière bij Shell Tankers was tewerkgesteld: Shell Kobe, voor de nieuwbouw van de M-schepen van SIM, waar hij een aantal jaren het electrotechnische/inspectie-gedeelte waarnam. Al met al heeft hij heel wat over de aardbol afgereisd.

'Wat maakte Evert nu zo speciaal in onze ogen?', vervolgt Busker. 'Wel, velen zullen nog vaak aan hem terugdenken, vooral aan zijn hulpvaardigheid en vakmanschap betreffende technische zaken. Vaak gaf hij een vrijwillige privé-uitleg als het gesprek op elektronische installaties kwam. Velen die nu als hoofdwerktuigkundige rondlopen zullen zich dit heugen'. Maar Evert bezit meerdere specialiteiten, waardoor hij een collega was die men node zal missen. Zijn sociale bewogenheid was groot, we mogen hierbij zeker zijn O.R.-lidmaatschap (in de tijd dat de O.R. nog in haar groeistappen zat) niet vergeten. Busker: 'Zowel je collega's als Shell Tankers zijn je veel dank verschuldigd, Evert. Door je simpele werkvloerbenadering en je vermogen om zaken te relativeren ben je iemand die we niet licht zullen vergeten'.

### Anekdoten

Busker vervolgt met enkele, onvermijdelijk in een terugblik op iemand's carrière, Evert typerende anekdoten te vertellen. Eén daarvan is de kwestie van kleding. Evert

Buys is geen man die van dure, luxe dingen houdt, voor schone schijn is hij te nuchter, hetzelfde geldt ook voor de kleding die hij draagt. Hij was de eerste die hard hoera riep toen de tijd van het (verplichte) zwarte pak inclusief vest voorbij was en de spijkerbroek zijn intrede deed. In een trui en een gemakkelijke broek voelde hij zich meer op zijn gemak. Maar oh wee, wat overkwam hem eens in Singapore? Eén van onze schepen dokte aldaar en Evert had dus gemakkelijke kleren in zijn koffer gestopt. Maar het lot sloeg toe, want op een avond werd er een zeer luxueus diner georganiseerd voor Marine Engineers, waarbij al zijn collega's in hun beste 'tuig' zouden verschijnen. Evert wist zijn plaats en vond dat hij het zich écht niet kon veroorloven om in spijkerpak aan tafel te treden, dus wat te doen? Radeloos toog hij naar een kledingverhuurbedrijf en in het resultaat van dat bezoek gehuld begaf hij zich naar het diner. Het einde van het verhaal is dat men in Singapore nu nog spreekt over de Pink Panther, want Evert was gekleed in een zacht roze creatie . . .

### Nieuwe carrière

Busker: 'Tsjja, de jaren tellen en daarbij hoort het ouder worden. Dan wordt het een kwestie van hoe kijk je tegen het leven aan. Flexibiliteit betekent de sleutel tot het succes, zeker in je pensioentijd. Je gaat nu een nieuwe carrière tegemoet, want je hebt een zeer zinvolle levensvulling gevonden. Je gaat je inzetten voor de wijkraad en het wijkwerk en ik denk dat velen je ook daarvoor zeer dankbaar zullen zijn. Om het kort te maken: bedankt voor je grote technische inzet, maar vooral bedankt voor dat wat je was: de persoon Evert Buys'.

Waarna het de beurt was aan Evert om het spreekgestoelte te beklimmen. Afscheid nemen is vaak moeilijk; de juiste woorden te formuleren en daarbij ook nog het belangrijkste zeggen wat je te zeggen hebt valt niet altijd mee. Evert: 'Ik heb nu de balans opgemaakt: 10 jaar bij een aantal

andere bedrijven en iets meer dan 20 jaar bij Shell Tankers. Je kijkt dan niet naar het saldo, maar naar wat er is toegevoegd aan jezelf. Voor mij is dat zeker niet gering geweest. Vooral bij Shell Tankers is de 'toevoeging' gekomen. Een soort persoonlijke BTW die ik aan het einde van de rit heb geïnd.

Iets heel anders is de mens in zijn onvoorspelbare aanwezigheid. De structuur van de mens is vaak verrassend, soms ook wel eens vervelend. Maar mijn conclusie is: ik heb goed vertrouwen in de mens. Oordeel en veroordeel niet te snel, maar wacht eerst eens af . . . ' Sommige mensen hebben de gave om iets op juist die ene speciale manier te vertellen, zodat het verhaal boeiend blijft. Zo ook Evert, want toen hij enkele anekdotes uit zijn Shell Tankers-verleden vertelde konden we ons levendig voorstellen hoe dat allemaal in zijn werk was gegaan. We zagen als het ware de kapitein van dat bootje voor ons die in wanhoop tegen Evert klaagde dat ze 'toestanden aan boord hadden gehad'. Ook zagen we Evert voor ons die doodgemoedereerd reageerde op de klaagzang van de kapitein met de woorden 'moed houden, kapitein'. Zijn reactie op de in paniek binnenstormende stuurman die riep 'de radar laat het afweten' was 'ach, dan maar zonder'. Deze laconieke antwoorden zijn typerend voor Evert en daarom zouden we hem hier eigenlijk willen voorstellen een auditie voor een Farce Majeure-achtig programma te doen, waarbij hij ongetwijfeld in de smaak zou vallen; hij is een geboren talent. Ja, bij Shell Tankers zullen wij zijn recht-op-de-man-af benadering en zijn vakmanschap nog vaak missen, maar we hopen dat hij deze eigenschappen in zijn nieuwe levensfase nog vaak zal kunnen uiten.