

SCHEEP



24e jaargang
nummer 3
november 1984

FENIKS



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 3
november 1984

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 Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

O.R.-verslag	5
Een nieuwe admiraal	6
Even een paar mensen luchten	9
Tien dagen op de 'Eendracht'	10
Uitreiking Shell-studietoelagen	11
Schoon Schip	12
Personalia	14
Jan Naerebout met pensioen	16

PERSOONLIJKE

ONGEVALLEN-

VERZEKERING

Zoals gebruikelijk maken wij u aan het einde van het jaar weer attent op de persoonlijke ongevallenverzekering, die Shell-werknemers via de maatschappij kunnen sluiten. Het laat zich aanzien dat de premie voor 1985 ongewijzigd zal zijn t.w. 0,5% van het verzekerd bedrag (= 50 cent voor iedere duizend gulden).

Voorbeeld:
12 maanden
(basis)gage/salaris: f 30.000,—
uitkering bij overlijden: f 60.000,—
premie 0,5% van deze uitkering:
f 30,— per jaar.

Echtgenotes van werknemers en echtgenoten van vrouwelijke werknemers kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 60.000,— of f 120.000,—. De premie voor deze bedragen is 0,5% per jaar, dus resp. f 30,— en f 60,—. De verzekering geldt 24 uur per dag, in en buiten het werk, over de gehele wereld, behoudens enkele uitsluitingen. Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit dat afhankelijk is van de ernst van het blijvend letsel.

Na pensionering kunt u blijven deelnemen aan de verzekering, de premie gaat als u 65 wordt omhoog van 0,5% naar 0,6% maar het verzekerd bedrag blijft resp. 24 maal/2 maal de/het laatste maandgage/salaris.

Als de medeverzekerde echtgeno(o)t(e) 65 jaar wordt, gaat de premie omhoog

van 0,5% naar 0,6% van het verzekerd bedrag ad f 60.000,— respectievelijk f 120.000,—.

De verzekering eindigt op 31 december van het jaar waarin men 70 jaar wordt. Gepensioneerden worden voor nadere informatie verwezen naar het 'VOEKS-nieuws'.

Inlichtingen en opgaven

Leden van het vlootpersoneel die deze verzekering willen sluiten of hieromtrent inlichtingen wensen te ontvangen dienen zich te wenden tot de sectie DFP/3 (tel. 010-696110). Neemt u reeds deel aan de verzekering, maar wilt u daarin wijziging aanbrengen, dan kunt u eveneens bij DFP/3 terecht. Walpersoneel bij Mw. Homan, toestel 6769.

Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de ingehouden premie voor het volgend jaar in de gage/salarisspecificatie over de maand december vermeld. Wij maken ons vlootpersoneel erop attent dat deze specificaties in de tweede helft van januari 1985 naar de huisadressen zullen worden gezonden. Indien u deelnemer bent aan de verzekering en de premie wordt niet ingehouden dan dient u dit zo spoedig mogelijk te melden. Vlootpersoneel bij DFP/3, walpersoneel bij Mw. Homan.

Als er iets gebeurt

Als u of uw echtgenote een ongeluk overkomt, dan moet dit onmiddellijk worden gemeld. Het is dan ook verstandig het aan uw omgeving te laten weten dat u deelneemt aan de persoonlijke ongevallenverzekering. Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij: R. Mees en Zoonen Assurantiën B.V., Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam. Ook als niet zeker is dat na het ongeval blijvend letsel zal bestaan moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.



Mededeling van het SMS/OMS

Ziektekostenverzekering

Leden van het SMS/OMS en hun gezinsleden, die de fondsen moeten verlaten, omdat zij niet langer aan de voorwaarden gesteld aan het lidmaatschap voldoen, kunnen problemen ontmoeten bij het afsluiten van een nieuwe ziektekostenverzekering. Dit doet zich bijvoorbeeld voor indien de betrokkene volgens een verhoogd medisch risico niet of slechts tegen een verhoogd tarief elders wordt geaccepteerd.

Het gaat hierbij onder meer om de volgende gevallen:

- dienstverlaters met inbegrip van hun gezinsleden;
- kinderen van SMS/OMS-leden die de 21-jarige leeftijd hebben bereikt;
- ex-echtgenotes die als gevolg van echtscheiding geen beroep meer kunnen doen op de voorzieningen van het SMS/OMS.

Om aan deze problemen tegemoet te komen is door Shell Nederland B.V ten behoeve van deze ex-leden/gezinsleden via Kröller Assurantiën een overeenkomst met de Assurantie Mij. Nieuw Rotterdam gesloten.

Deze houdt in dat wanneer de betrokkenen niet op normale condities door verzekeringsmaatschappijen worden geaccepteerd, zij zonder selectie tegen normaal tarief een ziektekostenverzekering bij genoemde assurantie-maatschappij kunnen afsluiten.

Wel moet aangetoond worden dat acceptatie op normale condities elders niet mogelijk is. Informatie betreffende voorwaarden en premies wordt gegeven door Kröller Assurantiën B.V, Den Haag, tel. 070-469471, de heer J. W. van de Rhee.

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

Contributie verplicht verzekerde leden

In zijn vergadering van 11 oktober 1984 heeft het Hoofdbestuur van het S.M.S. besloten de contributie van bovengenoemde leden voor 1985 te handhaven op 0,4% van het pensioenbasissalaris.

Mededeling

De heer G. Veldt, hoofd Fleet Operations (DFMO) zal met ingang van 26 november 1984 de heer M. A. Busker opvolgen als Fleet Manager van Shell Tankers B.V. Als opvolger van de heer Veldt is benoemd de heer J. Drog, thans werkzaam bij Shell International Marine in Londen.

De heer Drog zal op 5 januari 1985 in dienst van onze maatschappij treden.

DIRECTIEWISSELING

Per 26 november 1984 zal de heer A. L. Rasterhoff zijn functie als directeur van Shell Tankers B.V. neerleggen en worden overgeplaatst naar Londen, alwaar hij de functie van Area Co-ordinator for South East Asia (EA/3) in the East and Australasia Regional Organization zal overnemen van Mr. J. E. Little in verband met diens overplaatsing naar Shell Oil Company. Hij zal tevens worden belast met de verantwoordelijkheden als hoofd van Regional Supplies and Marketing (EASM).

Als opvolger van de heer Rasterhoff zal worden benoemd de heer M. A. Busker, thans Fleet Manager van onze maatschappij.

AFSCHEID A. L. RASTERHOFF

Zoals elders in deze uitgave aangekondigd zal onze directeur, de heer A. L. Rasterhoff, per 26 november 1984 de dienst van Shell Tankers B.V. verlaten en elders in de Groep een andere functie aanvaarden. Op vrijdag 23 november a.s. zal voor ons personeel, gepensioneerden en overige belangstellenden gelegenheid zijn om van de heer Rasterhoff afscheid te nemen. De afscheidsreceptie zal plaatsvinden in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw in Rotterdam; aanvang 16.00 uur. Ook de levenspartners zijn daarbij van harte welkom.



AFSCHEID GAAT NEMEN

J. J. Osinga DFMO/1

Afscheidsreceptie op maandag 17 december 1984 om 16.00 uur in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Osinga de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2161	13.09.84	Nieuwbouwplannen (PCOR)
2162	14.09.84	Veiligheid (PCOR)
2163	14.09.84	Verkoop 'Zaria' (PCOR)
2164	17.09.84	Personeelsmutaties (PCOR)
2165	17.09.84	Marifoon (PCOR)
2166	25.09.84	Prijscompensatie (PCOR)
2167	25.09.84	Ruilen scheepslijnen (PCOR)
2168	27.09.84	Veiligheidsboekjes (PCOR)
2169	27.09.84	Vakatures (PCOR)
2170	27.09.84	Directiewisseling (PCOR)
2171	28.09.84	Koersen (PCOR)
2172	03.10.84	Lichtgewicht draagbare tankwasuitrusting
2173	04.10.84	Prijscompensatie
2174	04.10.84	Continuïteit (PCOR)
2175	04.10.84	Koersen (PCOR)
2176	05.10.84	Bareboat charters (PCOR)
2177	16.10.84	Singapore res.marine superint. (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			

OLIEVELD ONDER ROTTERDAM-ZUID

De NAM heeft bekendgemaakt dat onder de Rotterdamse wijk Charlois een voor Nederlandse begrippen interessant olievelde is gevonden. De voorlopig winbare reserve wordt geschat op ongeveer vijf miljoen kubieke meter, maar zal in de toekomst aan de hand van produktiegegevens mogelijk moeten worden bijgesteld. Het betreft lichte olie van goede kwaliteit. De olie bevindt zich in zandsteenlagen op een diepte van rond 1600 meter.

De olie werd voor het eerst aangetoond met de boring Rotterdam-1 in juli van dit jaar. Met de direct daarop volgende boring Rotterdam-2 kon de nu bekend gemaakte voorlopige schatting worden bevestigd.

De NAM is momenteel in gesprek met het bestuur van de deelgemeente Charlois om met de twee geboorde putten zo spoedig mogelijk de produktie-mogelijkheden van de gevonden bodemlagen voor de lange termijn te kunnen vaststellen. De olie zal in eerste instantie door de

aanwezige natuurlijke druk vanzelf naar de oppervlakte vloeien. De produktieproeven zullen moeten uitwijzen of op een later tijdstip kunstmatige hulpmiddelen zoals pompen moeten worden ingezet. Voor de afvoer van de

Postverzending studiemateriaal

Tijdens één van de onlangs gehouden bijeenkomsten voor jongere officieren en scheepsgezellen werd de vraag gesteld of de maatschappij bereid is haar medewerking te verlenen voor het doorzenden van studiemateriaal van en naar de schepen. De directie heeft hierop bevestigend gereageerd, voor zover het de regelmatige toezending van lesmateriaal betreft van erkende onderwijsinstellingen zoals PBNA, LOI, etc. en het daarop betrekking hebbende correctiewerk.

In verband hiermede verzoeken wij de deelnemers aan dergelijke cursussen gedurende hun verlofperiode met de desbetreffende instelling te regelen dat het studiemateriaal als **drukwerk** naar

olie vanaf de locatie, gelegen aan de Schulpweg op de scheiding tussen woongebied en havengebied, zal in het begin gebruik worden gemaakt van tankwagens. Te zijner tijd zal de olie per pijpleiding worden afgevoerd. De geraamde hoeveelheden zullen tussen de 200 en 400 kubieke meter per dag bedragen.

Door de ligging van de locatie, de toe te passen minimale verwerkingsapparatuur, het te gebruiken proces (gesloten systeem) en de te gebruiken aan- en afvoerwegen zal er geen overlast ontstaan voor de omgeving.

het huisadres van de cursist wordt gestuurd. De relatie thuis dient vervolgens het privéadres door te halen en opnieuw als drukwerk te adresseren aan Shell Tankers B.V. met vermelding van de scheepsnaam waarop betrokkene dienst doet (alleen indien de nog resterende periode aan boord dit toelaat). Bij twijfel omtrent het tijdstip van aflossingen, met het oog op het doorsturen van het lesmateriaal, kan contact worden opgenomen met de personeelsafdeling.

Zoals bij de meeste onderwijsinstellingen reeds het geval is dient het studiemateriaal, ter herkenning door de medewerkers van de postkamer, in een enveloppe te worden verzonden waarop de naam van de instelling is aangegeven. Onder deze regeling valt uiteraard ook de verzending van de zg. takenboeken.

De 'Zaria' is verkocht aan de Hyundai Corp. in Korea. Het 40.164 ton draagvermogen metende schip is eind september jl. te Incheon aangekomen om aldaar te worden gesloopt.

Eurogeul tot 72 voet

De Eurogeul, de toegangsweg voor diepstekende schepen naar de Rotterdamse haven zal niet verder worden uitgediept dan 72 voet. Volgens minister Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat is het aanvankelijke plan voor een verdere uitdieping naar 75 voet van de lijst van top-prioriteiten geschrapt. Heel incidenteel doen schepen met een diepgang groter dan 72 voet de haven van Rotterdam aan. In die gevallen kan een begeleidingssysteem worden opgezet dat het mogelijk maakt deze schepen zonder problemen de haven te laten binnenlopen. Tegen het eind van dit jaar zullen de werkzaamheden voor het op een diepte tot 72 voet brengen van de Eurogeul worden voltooid. In 1982 werd tijdens een in Rotterdam gehouden symposium (zie het artikel 'Quo Vadis' in 'Schip en Ka' van november 1982) al geconcludeerd dat het verder uitdiepen van de Eurogeul tot 75 voet weinig zinvol zou zijn.

Heeft u studerende kinderen?

Voor het studiejaar 1985/1986 zal wederom een aantal **STUDIETOELAGEN** beschikbaar worden gesteld voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Hiervoor komen uitsluitend kinderen in aanmerking die financieel ten laste van hun ouders komen. De studietoelagen die beschikbaar worden gesteld zullen ongeveer gelijkelijk worden verdeeld over hoger beroeps- en universitair onderwijs. Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan zij aan wie bij het verlaten van de maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend.

Vóór 15 januari 1985

Er zijn nog enkele bepalingen die gelden voor het aanvragen van zo'n toelage. Die staan volledig vermeld op een formulier dat verkrijgbaar is op de personeelsafdeling (voor zeevarenden 010-696135, voor walemployés toestel 6139). Aan de hand van de in dat formulier vermelde gegevens moet vóór 15 januari 1985 schriftelijk bericht worden gegeven aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen, postbus 162, 2501 AN 's-Gravenhage.

**Vergeet u de grote jaarlijkse
bijeenkomst niet?**

Woensdag 19 december a.s. 16.00 uur in het Shell-gebouw.

EXTRA O.R.- OVERLEGVERGADERING

Adviesaanvraag benoeming nieuwe directeur

Op 25 september jl. kregen al onze in Nederland verblijvende O.R.-leden, namens de bestuurder, het verzoek op 27 september in het Shell-gebouw aanwezig te willen zijn voor het bijwonen van een extra O.R.-overlegvergadering. Tot aan het begin van de bijeenkomst was de aanleiding voor het op zo'n korte termijn bijeenroepen van de Raad (waarvan het quorum ruimschoots werd gehaald) strikt geheim gehouden. Er werd dan ook druk gegist; 'zou er misschien een belangrijke ontwikkeling op vlootgebied te melden zijn?'

Nadat de bestuurder allereerst zijn spijt had betuigd dat velen uit een welverdiend verlof waren gehaald en daardoor wellicht enig ongemak hadden ondervonden viel hij maar gelijk met de deur in huis met de O.R. mede te delen dat hij, in verband met een overplaatsing, zijn functie als directeur van STBV in de loop van de maand november 1984 zou neerleggen. 'Het ligt in het voornemen de heer M. A. Busker, thans Fleet Manager, tot mijn opvolger te benoemen', voegde hij eraan toe.

Vroeg of laat verwacht je natuurlijk wel een 'aflossing van de wacht' aan de top van het bedrijf maar als het eenmaal zo ver is wordt je er toch even stil van. Zo verging het ook de leden van de Raad... De bestuurder vroeg de O.R., ingevolge de bepalingen in de Wet op de Ondernemingsraden, een advies uit te willen brengen over de voorgenomen benoeming van de heer M. A. Busker tot directeur van STBV. Ten einde in de gelegenheid te zijn het personeel zo snel mogelijk hieromtrent in te lichten stelde hij het op prijs het O.R.-advies op zeer korte termijn te mogen ontvangen.

Geen enkel bezwaar

Na een korte schorsing van de overlegvergadering vroeg O.R.-voorzitter, Piet Huigen, de bestuurder of de Raad een gesprek kon hebben met de heer Busker. Het was erg prettig en het vergemakkelijkte de besluitvorming in hoge mate dat de heer Busker onmiddellijk beschikbaar was voor zo'n 'interview'. Het is natuurlijk zo dat hij, als huidige Fleet Manager en in de daaraan voorafgaande functies, zowel op de vloot als in de walorganisatie, zeker geen onbekende is in ons bedrijf maar de O.R.-leden waren unaniem van mening

dat, alvorens een advies uit te kunnen brengen een wat diepgaander gesprek van groot belang zou zijn.

Van het vervolgens plaatshebbende vertrouwelijke gesprek van de O.R. met de heer Busker werd geen verslag gemaakt. Volstaan kan echter worden met te zeggen dat het een zeer open en plezierig onderhoud is geweest. De daarop volgende O.R.-vergadering was dan ook binnen een half uur afgelopen met als resultaat dat, met instemming van de gehele Raad, Piet Huigen in de tweede overlegvergadering de volgende verklaring aan de bestuurder kon voorlezen:

'De Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V. heeft tegen het voornemen van de Aandeelhouders tot de benoeming van de heer M. A. Busker tot Directeur van Shell Tankers B.V., als opvolger van de heer A. L. Rasterhoff, geen enkel bezwaar. De Raad is tot dit unanieme besluit gekomen omdat hij het volste vertrouwen heeft in de kwaliteiten van de heer Busker'.

De bestuurder toonde zich verheugd dit positieve advies op zo'n korte termijn te mogen ontvangen. Als eerste reactie vertelde hij de Raad dat hij het erg jammer vond om weg te gaan. 'STBV is een deel van mij geworden en ik een deel van STBV'. Ten aanzien van zijn opvolging had hij het volste vertrouwen. 'Goede wijn behoeft geen krans' en hiermede vertolkte hij in feite de gevoelens van alle aanwezigen.

ONDERNEMINGSRAAD



Shell Tankers B.V.

Voordat de bestuurder de vergadering verliet deelde hij, op een desbetreffende vraag van één der leden nog mede dat het in de bedoeling lag om de heer G. Veldt, thans chef DFMO (Operations), ter opvolging van de heer Busker, tot Fleet Manager te benoemen. De functie van de heer Veldt zal worden ingenomen door de heer J. Drogt, een vroegere STBV-collega, voormalig Fleet Manager in Argentinië en tot voor kort werkzaam bij Shell International Marine in Londen.

Ten tijde van de vergadering kon nog geen mededeling worden gedaan omtrent de nieuwe functie die de heer Rasterhoff zal gaan bekleden.

De overlegvergadering van 18 en 19 oktober is de laatste die de heer Rasterhoff, in zijn functie als bestuurder van STBV, zal meemaken. Het verslag daarvan zult u in de volgende uitgave van dit blad aantreffen.

Aanwezig tijdens de extra overlegvergadering op 27 september jl. waren:

Groep A

Jan Alisma
Jolle de Jong
Roel Jousma
Wouter Kalkman
Simon Neeleman
Jaap van der Pas
Eric Petrusma
Hans van der Schee
Frank Vergroesen
Bert Zwiers

Groep B

Willem Huijgen
Max Kumentas
Jan Menger
Theo van Vlijmen
Albert Vrolijk

Groep C

Jillis van Duuren
Chris de Goeij
Piet Huigen
Joop Ouwens

M.A. BUSKER OP DE
HOOGSTE POST

Een nieuwe admiraal

Voorstellen aan de werknemers van Shell Tankers B.V. is eigenlijk niet nodig. Iedereen kent immers onze nieuwe directeur, de heer M.A. Busker? Op 1 januari 1981 werd hij aangesteld als Fleet Manager en ook daarvoor heeft hij vele jaren in diverse vloot- en walfuncties bij onze maatschappij doorgebracht. Echter, we denken dat toch velen onder U benieuwd zullen zijn wat er nu verder gaat gebeuren. Zijn er belangrijke wijzigingen in het beleid te verwachten? Hoe ziet onze nieuwe 'Admiraal' de toekomst? We hebben hierover, en ook over een aantal andere onderwerpen, een uitvoerig gesprek met hem gehad. Een gesprek dat wij in grote lijnen hieronder zullen weergeven.

Allereerst, namens de redactie, heel hartelijk gefeliciteerd met Uw benoeming tot directeur van Shell Tankers, B.V. Veel reacties gehad tot nu toe?

'Mijn dank voor de goede wensen. Ja, ik heb veel reacties op mijn benoeming gehad maar ik denk dat dit inherent is aan achtentwintig dienstjaren'.

Van leerling-stuurman tot directeur, dat is een prachtige carrière. Hebt U er hard voor moeten werken?

'Hard gewerkt, ik heb dat eigenlijk nooit zo gevoeld. Je moet natuurlijk oppassen met dat soort uitspraken. Mijn vrouw zegt wel eens dat ik meer van Shell Tankers hou dan van haar. Maar dat is echt niet waar hoor! Parkinson stelt ergens 'dat iedereen die z'n job graag doet, het goed doet. Maar je moet er wel rekening mee houden dat, als je die job goed doet je achter een bureau eindigt. . . ' Nee, ik heb nooit het gevoel gehad dat ik hard gewerkt heb. Ik heb veel dingen gedaan, ik denk dat dat iets anders is'.

De afgelopen jaren een econoom op de hoogste post, z'n voorganger was een technische man en nu een van huis uit nauticus aan wie de leiding van het bedrijf is toevertrouwd. 't Lijkt wel het volgen van een draaiboek maar het zal wel puur toeval zijn?

'Ja, ik denk wel dat het heel toevallig is. Eigenlijk zijn er heel weinig mensen die datgene doen waarvoor ze in een grijs



verleden zijn opgeleid. Als ik heel eerlijk moet zijn zou ik meer vertrouwen hebben in een gemiddelde tweede stuurman dan in de Fleet Manager van Shell Tankers om een van de schepen veilig de oceaan over te laten brengen'.

U neemt het roer over op een moment dat de wereldscheepvaart en met name de tankvaart nog in een dal zit. Gloort er al wat hoop op niet al te lange termijn?

'Ik denk dat het nog wel enige jaren gaat duren voordat alle eigenaars er echt van overtuigd zijn dat het niet meer zal lukken hun opgelegde tonnage weer in de vaart te brengen. Ik denk ook dat het wel eens een snel proces kan worden als eenmaal die realisatie daar is en iedereen werkelijk overtuigd is van het hopeloze van de zaak om nog langer met verouderde, overtollige tonnage door te worstelen. Maar dat dit binnen, zeg vijf jaar zal zijn, nee dat zie ik niet. Als je kijkt naar het vrachtgebeuren, het is altijd het marginale schip dat de vrachtenmarkt bepaalt. Of er nu één schip over is of vijftig maakt eigenlijk weinig uit, het is dat ene schip te veel dat zorgt dat de vrachtprijs valt. Met

dat in het achterhoofd is een sterke verbetering van de markt nogal onwaarschijnlijk. Je kunt natuurlijk ach en wee roepen, het gaat allemaal veel gemakkelijker als alles meeloopt maar je moet natuurlijk ook je kansen zien. Een van de grote kansen die we gehad en benut hebben is het introduceren van een nieuwe scheepsorganisatie. In de zestiger jaren zou daartoe helemaal geen aanleiding zijn geweest. En ik denk dat we erg gelukkig moeten zijn dat we bij STBV altijd een bedrijfsleiding hebben gehad die een paar jaar vooruit heeft gekeken. Er is een periode geweest dat de problemen op het technische vlak lagen. Het is geen kleinigheid geweest om bijvoorbeeld van een 'K'-boot via een 30.000 tonner op een 200.000 tonner over te schakelen. Eigenlijk is die overgang toch vrij geruisloos verlopen, het bedrijf kon het absorberen. Hetzelfde hebben we de afgelopen tien jaar gezien op organisatorisch terrein. Ik vind dat we hier toch wel een beetje trots op mogen zijn'.

Wat denkt U dat er moet worden gedaan of niet gedaan om uit het dal te geraken?

'Ik ben er van overtuigd dat het een zaak zal zijn van erg hard werken voor iedereen. Betrekkelijk weinig directe revenuen daarvan maar pas een beloning op langere termijn. We moeten iedereen in het bedrijf ervan zien te overtuigen dat we met een zinnige zaak bezig zijn. Het is zeker geen kwestie van maar lijdelijk afwachten. Als we niet in staat waren geweest om op eigen kracht van binnenuit onze kosten te beheersen



hadden we, laten we nu eerlijk wezen, de nieuwe schepen wel kunnen vergeten'.

Hoe ziet U thans de situatie bij STBV en wat zullen de eerstvolgende jaren ons brengen?

'Wel, het draaiboek ligt er al aardig. Met veel dingen zijn we ergens halverwege. Het zal erg belangrijk zijn om 'planmatig' tot het bestaande schepenplan te komen. Langs de weg der geleidelijkheid. We hebben duidelijk gekozen voor de scheepsorganisatie geënt op de semi-geïntegreerde officier. In combinatie met vele andere zaken, waarbij ik een nieuwe stijl van management op de schepen die we allen voorstaan, niet wil onderschatten, denk ik dat dit in z'n totaliteit de deur opent tot nieuw leven. Maar nogmaals, daar zullen we hard voor moeten werken. Er ligt een duidelijk plan waar we naar toe willen en ik geloof dat in de komende jaren geen drastische koerswijziging nodig zal zijn. We moeten eerst maar eens afmaken waar we mee begonnen zijn.

Zal het surplus aan officieren groter worden?

'Surplus is een moeilijk woord. We hopen en als we daarbij terugkijken naar hetgeen de afgelopen jaren is gebeurd, is dit toch wel een realistische verwachting dat, door op een geleidelijke wijze het schepenplan in te vullen, er voldoende alternatieve mogelijkheden voor de mensen te vinden zijn zonder dat er al te drastische dingen moeten gebeuren. Daar zal iedereen wat aan moeten doen, niet alleen de chef personeel of alleen de directeur. Ik denk dat het voor de mensen aan boord een stukje afweging is. We hebben jaren achtereen in eenzelfde systeem gezeten. Je voer ongeveer tien jaar in een jongerenrang, dan voer je nog eens tien jaar als tweede werktuigkundige of als eerste stuurman en dan had je je eindrang. Dat kan nu anders komen te liggen. Iemand kan tot de ontdekking komen dat het geen twintig maar vijfentwintig of misschien wel dertig jaar kan gaan duren voordat de eindrang wordt bereikt. Een ieder zal dan, voor zich, uit moeten maken: is het me dat waard? Vaar ik om te varen of wil ik de hoogste post aan boord bereiken? Ik denk dat de nieuwe scheepsorganisatie veel meer ruimte schept voor de persoon om een meer aangename en waardevolle levensvulling te verkrijgen'.

Heeft U al speciale aandachtspunten in gedachten in het te voeren beleid en zo ja, welke zijn deze?

'Er zijn erg veel taken net op gang gekomen of nog maar halverwege. Het is erg belangrijk en het zal een stuk discipline vragen van de gehele organisatie om af te maken datgene waar we aan begonnen zijn. Ik vermoed dat we daar nog wel een paar jaar mee zoet zullen zijn. Kijk, we zijn met die hele



nieuwe ontwikkeling niet zomaar op een regenachtige namiddag begonnen. Daar is met velen over gepraat, het is de som van honderden meningen. Daar is een plan uitgekomen. We zijn allemaal maar mensen en het duurt een tijdje voordat alles goed functioneert. Iedereen is in principe tegen verandering, dat is nu eenmaal een menselijke eigenschap. Voordat een ieder in het nieuwe stramien meedraait, ja, daar gaat een hele tijd overheen'.

Wat ziet U als de grootste opdracht voor de eerstkomende tijd?

'De allergrootste opdracht blijft om een maatschappij-klimaat te continueren waarin iedereen vindt dat hij of zij een belangrijke bijdrage levert, waarbij nog komt dat die bijdrage met enig plezier wordt geleverd. Dat is, geloof ik, mijn grootste opdracht, om dat voor elkaar te krijgen'.

Drie schepen in aanbouw, twee 'in de pen' en nog eens twee schepen voor bijna drie jaar in bareboat-charter. Bent U tevreden met het programma van vlootvernieuwing?

'Het is werkelijk wonderbaarlijk dat dit allemaal is gelukt. Maar daar is natuurlijk ook iets voor getoond. Er is aangetoond dat STBV als organisatie in staat is geweest om de bakens te verzetten'.

Hoe ziet U de walorganisatie in de komende jaren?

'Daarvan is geen directe rekensom te maken maar er dient wel een redelijke



relatie te bestaan tussen het aantal werknemers en het aantal schepen. Je moet daar wel voorzichtig mee zijn want voor projectwerk, zoals bijvoorbeeld het werk verbonden aan de nieuwe IMO-eisen, heb je voor bepaalde tijd meer mensen nodig. Maar een en ander moet kritisch worden gevolgd'.

Bent U de komende tijd van plan om schepen te bezoeken?

'Ja, ik ben zeer zeker van plan om ook in de toekomst bezoeken aan schepen te gaan afleggen. Ik geloof namelijk dat als je een man op de werkvloer tegemoet treedt hij makkelijker praat dan als hij voor je bureau zit'.

Heeft Uw voorganger, de heer Rasterhoff, het schip, en daar bedoelen we mee STBV, in goede staat aan U overgedragen?

't Is al eerder genoemd, drie schepen in aanbouw, twee in de pijplijn, twee bareboat-charters, ik geloof dat daar alles mee is gezegd. Goede wijn behoeft geen krans'.

Hoe ziet U een O.R. en speciaal die van STBV?

'Mij is altijd een boek bijgebleven 'Stad van God', een vertaling van Augustinus, 400 jaar na Christus. Het bleek dat daar eigenlijk al een soort ondernemingsraad bestond als je kijkt naar inspraak, samenspraak en besluitvorming. Augustinus was een Benedictijn en, merkwaardig genoeg, de Benedictijnen zijn er nog steeds. Ik denk dat een O.R. een belangrijk medium is. Ze zal het steeds moeilijker krijgen. Ik denk ook dat ik ze vaak niet benijd. Als alles goed gaat in een bedrijf is alles prachtig. Maar als een bittere medicijn moet worden geslikt, ja dan zal een O.R. die ook moeten innemen. Kijk ik dan naar de standaard van onze O.R. door de jaren, dan vind ik dat we erg tevreden mogen zijn'.

Denkt U dat er in de komende jaren nog voldoende tijd beschikbaar blijft voor sport of andere hobbies?

'Ik haat alles wat met sport of spel te maken heeft. Wat hiervan de reden is? Wel, ik verveel me dood. Ik heb alles geprobeerd wat onder de zon is, zowel teamsporten als individuele sporten, voetbal, tennis, dansen, noem maar op maar ik verveel me absoluut dood. Als ik het grote plezier en enthousiasme zie van de mensen om me heen ben ik wel eens jaloers. Maar zelf? Nee, ik vind het ronduit vreselijk. Wat ik dan in m'n vrije tijd doe? In de eerste plaats mag ik graag mensen ontmoeten, zo geschakeerd mogelijk. Lezen vind ik iets geweldig en dan vooral geschiedenis. Daar kan geen roman tegenop. . . Verder mag ik graag dingen met m'n handen doen, knutselen, en ik heb een zeilboot, daar ben ik erg blij mee. Niet in wedstrijdverband want ik kan het niet over m'n hart verkrijgen om het

materiaal daaraan op te offeren. Maar zeilen zo van haventje naar haventje, heerlijk, ook als het minder goed weer is. Wat ik ook graag doe is tuinieren. Maar niet van die ingewikkelde dingen. Ik vind dat leuk, je ziet dat het opknapt en je kunt heerlijk aan andere dingen denken. Ik vind het altijd opvallend uit hoeveel uren een dag bestaat'.

Hebt U de laatste tijd nog wel eens aan Uw zeevader terug moeten denken?

'Ik zal m'n antwoord in tweeën splitsen, want het gaat bij mij om twee levens, een zeevarend- en een kantoorleven. Een man die grote invloed op me heeft gehad was de tweede stuurman van de 'Mitra', de heer De Regt, later kapitein De Regt. Die man was een heel goed theoreticus, hij heeft later ook in de examencommissie een prominente rol gespeeld. Hij had toen net z'n eerste rang gehaald en het was natuurlijk heerlijk om over allerlei dingen te discussiëren en te bekvechten. Hij had natuurlijk het voordeel van een flink stuk ervaring en ik had in feite alleen m'n schoolkennis. In de meer praktische zin denk ik aan twee eerste stuurlieden die ik toen heb gehad, de latere kapiteins Prins en De Boer. 't Waren vrij ongemakkelijke heren maar ik ben er wel achtergekomen dat je beter kunt werken voor een ongemakkelijke vent die weet wat hij doet dan voor een gemakkelijk iemand die niet precies weet wat hij doet. Ik heb een groot

respect voor die mannen. En voor wat de wal betreft, ja, dat is eigenlijk ook een tweeledig verhaal. Ik heb bij elkaar zeven jaar in Londen gewerkt en van allerlei mensen blijft je wel wat bij, dat gaat zo. Eén van de mensen in Londen die ik bijzonder waardeerde was Capt. Dennis English en natuurlijk hier in onze organisatie kapitein Den Ouden en de indertijd veel te vroeg overleden Frans Engels, mijn eerste technische baas'.

Bent U stipt?

'Ik zou niet graag het oordeel van m'n secretaresse hierover geven. . . Ik geloof erg in afspraken maar dat betekent niet dat ik nooit eens te laat ben. Maar ik vind dat als je iemand iets belooft of toezegt je dat ook moet nakomen. In die zin ben ik stipt maar in andere zaken ben ik zeer slordig. Ik ben continu ontevreden over mezelf dat ik de dingen niet beter doe'.

U staat er op om Uw werk zo goed mogelijk af te leveren?

'Ja, zeer zeker, als je een job doet moet je het ook zo goed mogelijk doen. Ik vind het een belangrijke vraag hè, dat je dat terugwerkt op je eigen persoon, hoe ervaar je je dagelijkse werk? Als je precies doet wat je moet doen is er geen fluit aan. Maar het gaat om dat beetje extra, dat beetje achtergrond. Daar moet je naar zoeken natuurlijk. Je moet met mensen gaan praten, je moet om je heen

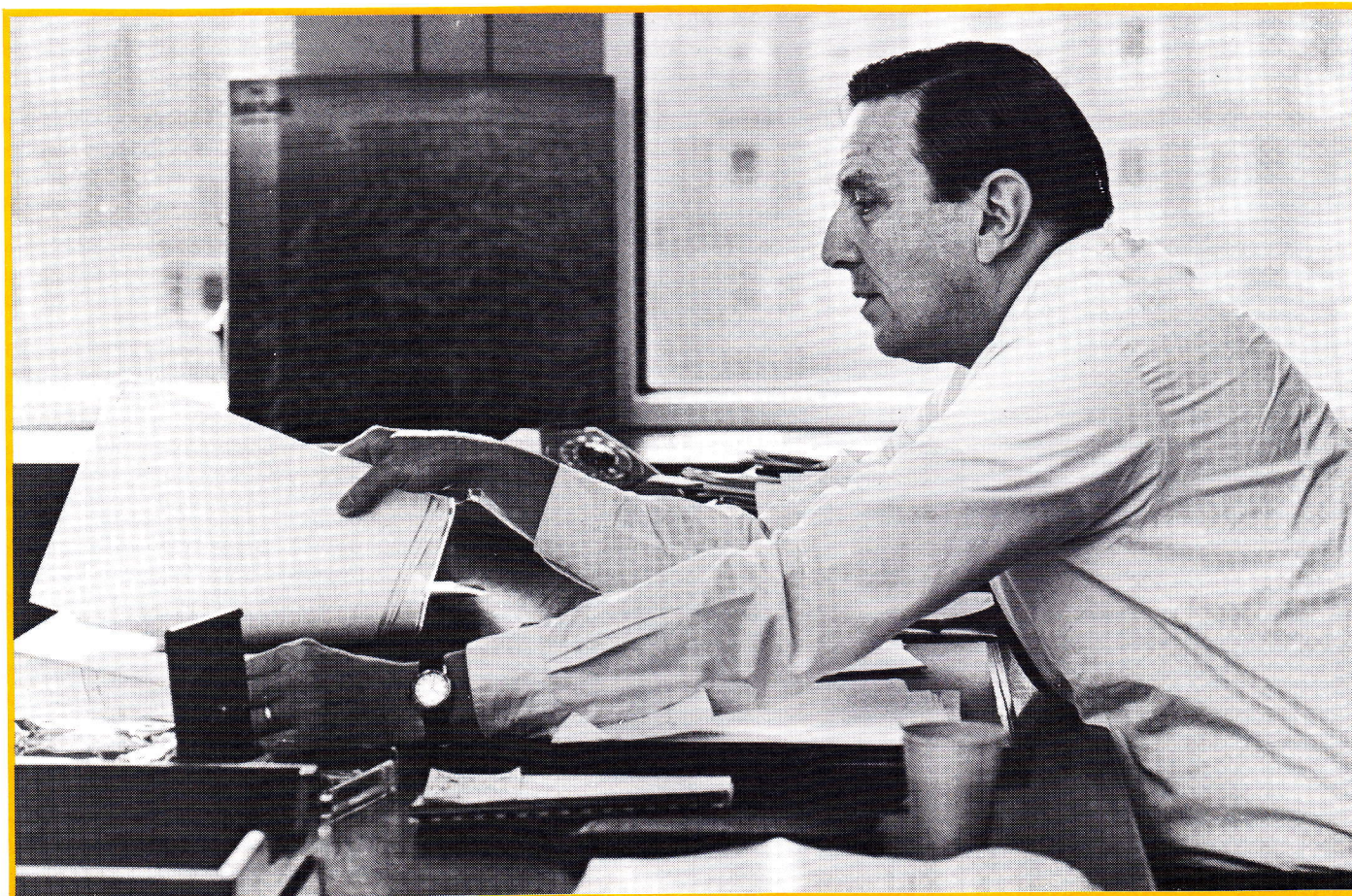
kijken, vakbladen lezen, enzovoort. Dat maakt het werk juist zo interessant. En zo is het ook als je met mensen samenwerkt, de meest interessante zijn degenen die het niet met je eens zijn'.

Treedt U onwillekeurig wel eens te veel in detail?

'Ik geloof dat iedereen dat gevaar loopt en dat is eigenlijk de grote ommezwaai die je moet maken van specialist naar generalist. Als je vaktechnisch bezig bent, dat was in mijn geval als stuurman, dan is detail een noodzaak voor perfectie. Dat potlood moet aan de goede kant van de kaart liggen, alle cijfertjes moeten precies op de juiste tijd en op de juiste plaats worden ingevuld. Je moet naar een zeker perfectionisme toe wil je echt die satisfactie hebben, van een 'well done job'. Ik kon vroeger na vier uur varen, als je alles in de kaart had, met genoeg kijken naar dat stuk navigatie voor me. Ben je kapitein op dat schip dan moet je wat generaler in je opstelling zijn en ik geloof dat een onderdeel van dit meer generaler opstellen is dat je je medewerkers voldoende ruimte moet laten'.

We wensen U veel sterkte in de komende jaren!

'Hartelijk dank, ik denk dat Uw goede wensen in de komende tijd hard nodig zullen zijn'.



Even een paar mensen luchten

Gedurende de afgelopen jaren hebben vele zeevarende collega's de dienst van onze maatschappij verlaten om, zowel binnen als buiten Shell, een nieuwe carrière op te bouwen. Vele tientallen collega's zijn overgegaan in dienst van de Nederlandse Aardolie Maatschappij in een 'on-' of 'offshore'-functie. Contactpersoon bij STBV belast met overplaatsingen binnen de Groep is de heer M. Pronk. Op uitnodiging van de NAM is hij onlangs een dagje te gast geweest op een produktieplatform voor de Nederlandse kust. Hij heeft veel nieuwe indrukken opgedaan, indrukken die hij voor ons op schrift heeft gesteld. Ook de bijgaande foto's zijn door hem gemaakt.

'Even een paar mensen luchten', zei het hoofd van de produktiedienst van NAM-Velsen, toen hij op een mooie oktoberdag enkele collega's van de afdeling personeel meenam op één van zijn inspektietochten naar een gas-produktieplatform in de Noordzee ongeveer 60 km NW van Den Helder. Het begon 's morgens om half acht bij de helihaven naast het Marine-vliegveld De Kooy bij Den Helder met het zoeken van een parkeerplaats tussen de vele tientallen auto's van degenen die reeds 'offshore' waren.

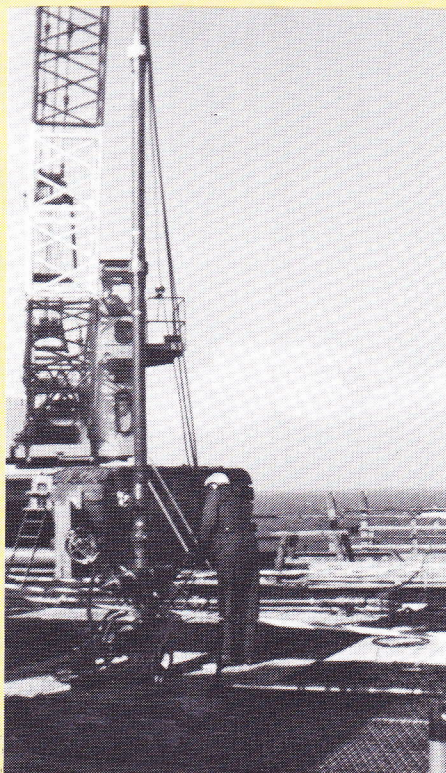
Nadat we bij binnenkomst een oud-vlootcollega hadden begroet, kregen we tegen afgifte van een bon een overlevingspak met bijbehorende tas uitgereikt. Na enig wachten, onder het genot van koffie, werden we opgeroepen voor vertrek. Nadat we ons onwennig in de oranje overall met laarzen hadden geworsteld en onze eigen spullen met enige moeite in de tas hadden gekregen, begaven we ons via de paspoort- en bagagecontrole (drank, drugs, wapens) naar de gereedstaande KLM-helikopter.



Deze bleek groter te zijn (± 20 personen) en meer lawaai te produceren dan we hadden gedacht en de bekende oorproppen bewezen dan ook goede diensten. Op de stoelen lagen de verplicht te dragen opblaasbare zwemvesten gereed en natuurlijk: riemen vast!

Dagelijks werk

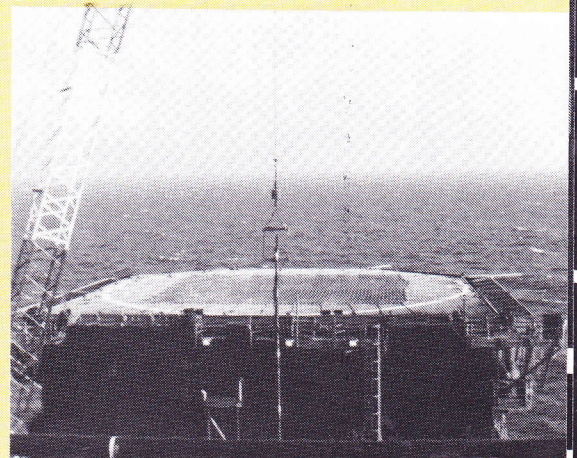
De tocht naar het platform NAM K 15-FB-1 duurt ongeveer een half uur. Toen we het bij de nadering heel klein in de diepte zagen liggen, kwam onwillekeurig de gedachte op: Hoe krijgt die piloot dat ding erop? Maar onmiddellijk troostten wij ons met de gedachte dat het dagelijks werk is. Direct na aankomst moesten wij ons melden in de radiohut en ons op de hoogte stellen van de veiligheidsvoorschriften. In de accommodatie bevinden zich de grotendeels 2-persoons hutten, voorzien van douche, toilet en wastafel, alsmede de eetzaal met keuken, de recreatiezaal met TV en video, enkele kantoortjes en technische ruimten. In de eetzaal kan men zich bedienen van koffie met cake en een uitgebreid assortiment aan voedsel, waaronder ijs.



Vanwege het absolute alcoholverbod moesten we ons bij de barmen 'behelpen' met bronwater.

Uitgebreide veiligheidsvoorschriften

Aan de andere kant van het platform bevinden zich uitgebreide installaties. Deze zorgen ervoor dat de druk van het door 6 putten geproduceerde gas wordt teruggebracht van ongeveer 300 bar tot 80 à 90 bar, de temperatuur ervan wordt gereduceerd van circa 80 tot 30 à 35 graden C en voorts het vochtgehalte wordt verminderd alvorens het gas via de zeeleiding naar Den Helder stroomt. Dit alles in werkelijkheid iets minder simpel dan hier weergegeven. De veiligheidsvoorschriften zijn uiteraard uitgebreid. Zo is het dragen van veiligheidsschoenen en -helm (met stormband!), ook voor bezoekers, verplicht. Voorts zijn er onder meer brandbeveiligings- en bestrijdingssystemen, 2 reddingscapsules en een man-overboord-boot aanwezig. De normale bezetting bestaat uit ongeveer 11 man, die in een cyclus van 1 week op, 1 week af werken van 07.00 tot 19.00 uur. Tijdens ons bezoek bestond de bezetting in verband met extra werkzaamheden uit 22 man en werd er ploegdienst gedraaid. Omstreeks half vijf in de middag kwam de helikopter ons weer ophalen en een half uur later hadden we weer vaste Helderse grond onder de voeten. Al met al een bijzonder interessante ervaring, die ongetwijfeld zijn nut zal hebben bij gesprekken met vlootcollega's die belangstelling hebben voor het offshore-gebeuren.



TIEN DAGEN OP DE 'EENDRACHT'

Het is min of meer traditie geworden dat jaarlijks twee kooien op de gaffelschoener 'Eendracht' onder de kinderen van onze werknemers worden verloot. Dit keer was het lot Clara Pietersen en Martin Doorn gunstig gezind. Zij mochten in augustus jl. een tiendaagse reis meemaken van Liverpool naar Scheveningen. Zij vonden het een onvergetelijke reis, enfin leest u zelf hun verslag.

'Als de gelukkige winnaars van een kooi op de 'Eendracht' begon op 2 augustus 1984 ons avontuur met een busreis van Den Haag naar Vlissingen. Tijdens de busreis konden we kennis maken met de rest van de 'crew'. Hoewel iedereen in het begin een afwachtende houding had aangenomen, kwamen we aan boord van de Olau-line los en trokken we al vlot als een eenheid met elkaar op. Het werd de eerste van een reeks oergezellige, maar door een zeer korte nachtrust gevolgd, avonden.

's Morgens vroeg kwamen we in Sheerness aan, waar we de reis vervolgden met een bustocht dwars door Engeland. Tegen een uur of vier 's middags arriveerden we in Liverpool. Na ons door de menigte van belangstellenden voor de 'Parade of Sail' te hebben geworsteld, stapten we aan boord. Het was daar een drukte van jewelste, daar de oude bemanning nog aan boord was. Zij zouden pas 's nachts vertrekken. Die avond hebben we benut om met z'n allen Liverpool in te gaan. Na ons eerste ontbijt aan boord kregen we zeilinstructies. Deze werden er in korte tijd ingestampt, omdat we ons hierna op moesten stellen voor de 'Parade of Sail'. De parade was een grote happening. We voelden ons vereerd om temidden van al



die grote zeilschepen, zoals de 'Krutzenstern' en 'Gloria', de parade van de andere kant te mogen bekijken, door zelf mee te doen. Direct na de Parade zijn we doorgezeild, op weg naar Scheveningen. Een afstand van ruwweg 400 mijl zouden we in een dag of 8 af moeten leggen.

Eendracht

Eenmaal op zee, begonnen de eersten zeeziekte te worden. Enkel van ons hebben hierdoor 2 dagen platgelegd. Hier openbaarde zich ook de eendracht door de grote bezorgdheid voor elkaar. Een mijlpaal in de reis vormde het ronden van Lands Ends. Een stel dolfijnen hield ons hier even gezelschap. De derde dag deden we onverwacht onze eerste haven aan, omdat één van de trainees vermoedelijk een blindedarmonsteking had.

In het ziekenhuis te Torquay werd ze onderzocht. Er werd besloten dat ze zou worden geopereerd, zodat we de haven helaas zonder haar moesten verlaten. De volgende dag gingen we bij Cowes voor anker. Met een motorbootje werden we in groepjes naar de wal gebracht, waar we de hele middag mochten gaan stappen. De Engelse horeca heeft dan ook goed aan ons verdiend. Na het avondeten zijn we weer doorgezeild. Het was nu drie dagen aan een stuk doorzeilen, voordat we onze volgende haven, Oostende, binnen zouden lopen. De werkzaamheden aan boord werden over drie wachten verdeeld, te weten de rode-, witte- en blauwe wacht, elk bestaande uit ongeveer 8 koppen. Elke wacht moest

vier uur op en kon dan 8 uur af. Ons werk bestond uit: hijsen-, strijken- en vouwen van de zeilen, wachtlopen, aan het roer staan, schoon schip benedende maken, dek schrobben, afwassen, aardappels schillen en tafeldekken. Ook hier bleek weer de eendracht, want niemand was te beroerd om de handen uit de mouwen te steken. 'Er was een bezigheid die nogal eens in het gedrang kwam, dat was namelijk het slapen. Het valt namelijk niet mee om uit een gezellig zingende menigte weg te lopen om te gaan slapen. Door de vreemde tijden van wachtlopen was je geheel uit je ritme. Naarmate de reis vorderde ging het porren steeds moeizamer. Door de vermoeidheid leek iedereen die op z'n bed lag net een comapatiënt, zo diep als ze dan lagen te slapen.

Oostende

In Oostende kwamen we om ongeveer 14.30 uur aan. Omdat we door de sluis moesten lagen we pas om 16.30 uur vast. Deze avond genoten we het 'Captain's Dinner', dat bestond uit een heerlijke Indische Rijsttafel, die door de vaste bemanning werd geserveerd. Na de maaltijd zijn we het uitgaansleven ingedoken. In de vroege uurtjes druppelden we in groepjes weer binnen. Tegen de middag vertrokken we voor de laatste etappe naar Scheveningen. Voor we Scheveningen binnenliepen, hebben we met z'n allen de handen uit de mouwen gestoken om het schip de laatste grote beurt te geven. Voor de pier zijn we de laatste maal overstag gegaan (voor de show misschien?!), waarna de zeilen gestreken werden en we op de motor de haven binnen zijn gevaren. Velen van ons werden door een ontvangstcomité van familie en vrienden onthaald. Eenmaal afgemeerd konden de belangstellenden nog een kijkje aan boord nemen. Hierna verlieten we met weemoed het schip, terugdenkend aan een fantastische reis.

Deze reis was echt onvergetelijk en onze dank gaat daarom uit naar Shell Tankers, die dit voor ons mogelijk maakte. Tevens willen we met dit verslag de andere jongelui die hadden ingeschreven maar werden uitgeloot aanmoedigen om het volgend jaar weer te proberen.'

Clara Pietersen
Martin Doorn



WOEKER MET JE TALENTEN

Shell-studietoelagen uitgereikt

'Woeker met je talenten', zo adviseerde mr. W. A. Tiedemann, plaatsvervangend coördinator personeel de 26 meisjes en 54 jongens, kinderen van Shell-medewerkers en -gepensioneerden, die dit jaar werden uitgekozen voor een studietoelage. Annemieke van de Linde voegde onmiddellijk de daad bij het woord en liet haar mede-bursalen en hun trotse ouders horen dat zij haar zangtalent niet in de grond stopt. Krachtig en zuiver klonk haar a capella gezonden lied. Deze originele en ontroerende manier van bedanken droeg in niet geringe mate bij aan de warme en feestelijke sfeer waarin dit jaar de studietoelagen op 14 september jl. werden uitgereikt.

'Jullie zijn niet alleen op cijfers onderscheiden, maar evenzeer op motivatie, wilskracht, inventiviteit en algemene belangstelling', zei Tiedemann tot de jongelui. 'Jullie komende studietijd geeft je de unieke gelegenheid en tijd om te 'woekeren' met je talenten in de meest ruime en positieve zin van het woord'.

Dit jaar mochten drie kinderen van Shell Tankers-medewerkers een studietoelage in ontvangst nemen:

Joeroen J. van Beele, zoon van gezagvoerder J. van Beele. Hij studeert sinds 1983 wis- en natuurkunde in Leiden;

Marcela Clarisse, dochter van eerste stuurman C. J. Clarisse. Zij heeft dit jaar aan het Conservatorium in Tilburg haar studie piano aangevangen;

Rutger J. M. Huygens, zoon van eerste stuurman J. M. Huygens. Eveneens dit jaar begonnen met de studie scheepsbouw aan de T.H. in Delft.

Aanmoediging

Het instituut Shell-studietoelagen bestaat al sinds 1951. Het doel is om veelbelovende jonge mensen extra aan te moedigen, zowel door financiële hulp als ook in begeleidende zin. Een commissie, die door Shell wordt benoemd, maar zeer onafhankelijk werkt, heeft de taak elk jaar zo'n 80 jongelui voor een beurs uit te zoeken op grond van een aantal moeilijk meetbare maar belangrijke criteria. Tiedemann dankte de selectiecommissie die dit jaar 300 gesprekken voerde. Ongetwijfeld was het positief beslissen niet gemakkelijk, meende hij, maar wellicht was het afwijzen nog moeilijker. Dat de commissie steeds zorgvuldiger te werk gaat, blijkt uit het feit dat over de laatste 25 jaar ruim 90% van de geselecteerde studenten hun studie met veel succes afsloot. Een percentage dat zeer ver boven het landelijke gemiddelde ligt.

Eén verplichting

Aan de Shell-studietoelagen zijn, behalve goede studieresultaten, geen verplichtingen verbonden, zo stelde Tiedemann. 'Behalve de morele plicht om je capaciteiten ten volle te benutten, daarbij uit te stijgen boven jezelf en de kennis en vaardigheden die je zult opdoen, niet alleen voor eigen groei aan te wenden, maar vooral om deze in te zetten voor de samenleving'.

'Het volledig ontwikkelen van je capaciteiten tijdens je studietijd is van vitaal belang om in de toekomst de balans tussen diepte en breedte te vinden, in je beroep, familielevens en verenigingsactiviteiten', hield hij de jongelui voor.

Hij wenste hen een goede studietijd en adviseerde hen aandacht te besteden aan talen, lid te worden van verenigingen en disputeren en, als de mogelijkheid zich daartoe voordoet, bestuursfuncties te vervullen.

Namens de ouders

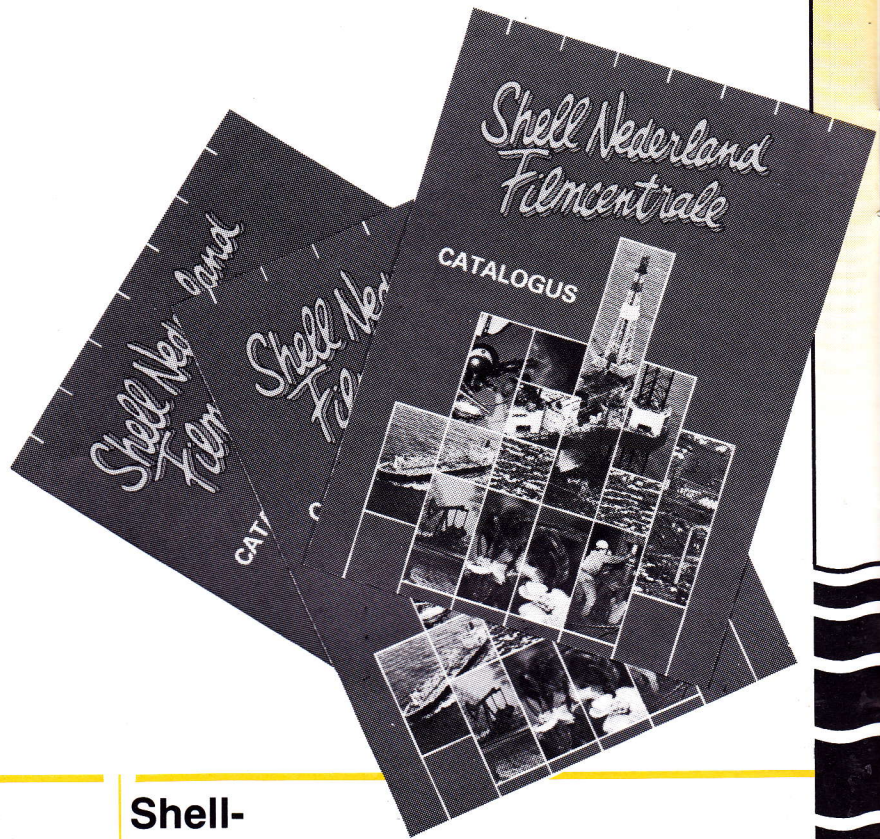
Voor het eerst in de geschiedenis van de Shell-studietoelagen, werd namens de ouders bedankt door een bij Shell werkende moeder, mevrouw B. Maltha. 'Niet alleen betekent de beurs voor ons een belangrijke financiële verlichting van de studiekosten, maar bovendien geeft hij onze kinderen de zelfstandigheid om dingen te ondernemen die anders wellicht niet mogelijk zouden zijn'. Zij deelde de dankbaarheid met haar dochter Annemieke, die het officiële gedeelte van de bijeenkomst met haar eerder genoemde lied hartveroverend afsloot.

Na de feestelijke uitreiking van de Shell-studietoelagen gingen alle gelukkigen op de foto.



Hoe kan een Shell-studietoelage worden aangevraagd? Zie een mededeling hierover op pagina 4

SCHOON SCHIP



Een kwart eeuw gas uit Slochteren

Ter gelegenheid van dit feit hield de Nederlandse Aardolie Maatschappij onlangs een feestelijke receptie in het Groningse plaatsje, dat door de gasvondst 25 jaar geleden plotseling een nationaal begrip werd.

'Een belangrijke gebeurtenis voor Groningen, Nederland en zelfs een aanzienlijk deel van West-Europa', zei NAM-directeur B. P. Jetses over de unieke gasvondst van 1959. 'Wat het gasveld zo uniek maakt, zijn de ligging op het land, de enorme reserve op een relatief kleine oppervlakte en de flexibele wijze waarop het zich in produktie laat brengen. Het is mogelijk om 's zomers op een laag pitje te produceren en 's winters volop activiteit te ontplooiën.'

Uit handen van de spreker mocht de Commissaris der Koningin in Groningen, de heer H. J. L. Vonhoff, het eerste exemplaar in ontvangst nemen van een gedenkboek over 25 jaar Slochteren, dat door journalisten van binnen en buiten de NAM is verzorgd.

Ook Slochteren deelde in de vreugde. Jetses: 'De NAM heeft besloten om de gemeente f 100.000,— te schenken voor de invoering van het vak informatica op alle veertien basisscholen. Met het geld zullen computers aangeschaft worden en leraren met het vak vertrouwd worden gemaakt.' Daarna kondigde hij een nieuw fonds aan waaruit jaarlijks f 75.000,— vrijkomt ten behoeve van jongeren in de NAM-concessie Groningen. Hiermee wil de NAM een bijdrage leveren aan de technologische ontwikkeling van de volgende generatie.

De heer Vonhoff feliciteerde de NAM met het jubileum en schetste de uitstraling, die de gasvondst regionaal en nationaal heeft gehad. Ook benadrukte hij de positieve bijdrage van de NAM aan het functioneren van de samenleving in het noordoosten van het land.

Normale benzine voortaan rood

Shell en de andere grote oliemaatschappijen in Nederland zullen een rode kleurstof gaan toevoegen aan de door hen geleverde normale benzine. Hiertoe is na overleg met de overheid besloten, omdat geconstateerd werd dat de normale benzine soms met superbenzine werd vermengd en deze vervolgens als 'zuivere' superbenzine werd verkocht. Dergelijke mengbenzine wordt niet verkocht bij de verkooppunten van de bekende oliemaatschappijen, maar soms wel door de onafhankelijke oliehandel, waaraan de grote oliemaatschappijen hun produktie-overschotten aan benzine verkopen.

Tot op heden was niet eenvoudig vast te stellen of benzine al dan niet een mengsel was, omdat de licht oranje kleur van 'normaal' het onderscheid niet duidelijk genoeg maakt. Voortaan kan dat wel: als het produkt rood gekleurd is, is het of zuivere normale benzine, of er zit in ieder geval een deel 'normaal' doorheen gemengd. De extra kleurstof toevoeging moet het vooral de pomphouders gemakkelijker maken, te controleren of zij wel het juiste, zuivere produkt krijgen aangeleverd. De consument zal er, met name op zelftankstations zonder kijkglazen op de pomp, weinig van merken.

Shell-filmcatalogus

Al sinds de dertiger jaren gebruikt Shell het medium film voor de voorlichting over het oliebedrijf, wetenschappelijke ontwikkelingen, auto- en motorteknik en milieu- en gezondheidszorg. Veel van deze films van weleer zijn filmisch erg interessant omdat ze een beeld geven van belangrijke gebeurtenissen of ontwikkelingen in het verleden. Zij zijn gratis te leen voor scholen, verenigingen en instellingen. Alleen de retourkosten zijn voor rekening van de aanvrager. Maar er zijn niet uitsluitend historische films voor uitleen beschikbaar. Talloze titels van recentere Shell-films staan in de zojuist gereedgemaakte, geheel herziene en in een nieuw, kleurrijk, jasje

gestoken Shell Nederland filmcatalogus. Zeer overzichtelijk staan de beschikbare films gegroepeerd met een korte beschrijving van de inhoud en de tijdsduur. Ook zijn de films, waarvan het overgrote deel van Nederlands commentaar is voorzien, op videoband beschikbaar in de meest gangbare systemen. Het historische materiaal staat uitsluitend op videoband. Een exemplaar van de catalogus kunt u aanvragen bij Shell Nederland B.V. in Rotterdam (telefoon 010-696185). De uitleen van films loopt via de Shell Nederland Filmcentrale, Arnhemsestraatweg 17, 6881 NB Velp (Gld.), telefoon 085-629189.

Zo'n advertentie, vlak bij de scheepsongevallenpagina van een Engels dagblad valt wel op. Zou er al een aardige secretaresse de schipbreukelingen te hulp zijn gekomen?

SHIPWRECKED!

Young, adaptable secretary needed to help me organise two shipping entrepreneurs in our smart, friendly offices in the heart of Mayfair. You will need a good educational background, secretarial training and a cheerful manner to join this special crew. Circa £6,000 pa.

For full details to:

SCHOON SCHIP

Dank(1)

Nu ik de maatschappij heb verlaten, wil ik alle collega's die ik niet meer heb gezien bedanken voor de goede samenwerking. In de zestien achter mij liggende jaren heb ik altijd met veel plezier gewerkt bij Shell Tankers. Ik wens U allen een goede en behouden vaart naar een, laten we hopen, weer iets rooskleuriger toekomst. Het ga u allen goed!

Dolf en Guus van Splunter

Dank (2)

Van harte dank aan alle vrienden, collega's en gepensioneerden die mijn afscheid tot een vreugdevolle gebeurtenis hebben gemaakt. Allen en ook degenen die ik niet persoonlijk de hand heb kunnen drukken wens ik, mede namens mijn vrouw, het beste voor de toekomst. Tot ziens.

Jan Bomhof

Organisatie Vlootpersoneel

Ingaande 1 november jl. is de verdeling van werkzaamheden binnen de sectie Vlootpersoneel een ietwat gewijzigd: Mw. J. Kalkman-Binnekamp neemt, naast haar huidige werkzaamheden, eveneens de passages vlootpersoneel onder haar hoede. De heer P. W. J. Hageraats gaat, in plaats van passagewerkzaamheden, zich bezighouden met de formatie civiele dienst met daarnaast de formatie Spaanse scheepsgezellen. De heer H. Verhoef blijft belast met de formatie Nederlandse scheepsgezellen algemene werkploeg.

Gezinscontact Zeevarenden

Van Gezinscontact Zeevarenden, afdeling Oosterhout ontvingen wij het volgende verzoek: 'Vrouwen van zeevarenden die in de omgeving van Oosterhout wonen willen wij vragen eens contact met ons op te nemen zodat wij hun kunnen informeren over de activiteiten van onze vereniging. Bel ons secretariaat Mw. J. L. Bakker, Lavendelhof 129, 4907 AT Oosterhout, telefoon 01620-50703'

Spectaculair plan

Smit Internationale uit Rotterdam heeft een spectaculair plan gelanceerd om het tankeroverschot te lijf te gaan. Besloten is om zelf onrendabele tonnage op te kopen om daarna de schepen naar een sloophaven over te brengen. Naar een haven waar de hoogste prijs wordt geboden voor scheepsstaal. Daarvoor is ondermeer een 'joint venture' opgezet met een Griekse sleep- en bergingsbedrijf. Zoals bekend liggen in de Griekse wateren grote aantallen opgelegde schepen, waaronder veel tankschepen. De totale tonnage wordt geschat op 10 miljoen ton. De schrootprijzen in de landen rond de Middellandse Zee liggen een stuk lager dan in het Verre Oosten. Maar de hogere prijzen die de reders in landen zoals Taiwan en Korea kunnen krijgen wordt weer teniet gedaan door de hoge sleepkosten. Zodoende blijven de reders hopen op het oplopen van de vrachtprijzen om de schepen weer in de vaart te brengen of op hogere schrootprijzen in Europa. Maar je kunt wel jaren blijven wachten en het bevordert niet bepaald een snelle oplossing van het grote overschot aan tonnage. De eerste aankopen zijn inmiddels door Smit gedaan. Twee Liberiaanse VLCC's worden thans vanuit Noorwegen 'in tandem' naar slopers in het Verre Oosten gesleept door één van 's werelds sterkste zeeslepers, de



'Smit Singapore', van 22.000 bhp. In moeilijke wateren wordt de krachtpatser door kleinere sleepboten geassisteerd, zoals het traject van Noorwegen naar Portugal, rond Kaap Hoorn en door Straat Soenda. Uitgerekend is dat de route via het Suez Kanaal te duur uitvalt.

Ontmoeting van twee Shell 'veteranen' in het Manchester Ship Canal. Links de 'Halia' van Shell Tankers U.K., bouwjaar 1958. Rechts onze 'Abida', eveneens in 1958 gebouwd. De foto werd genomen door de heer P. J. J. van Mackelenbergh van DFP/1.

Vereniging Hoofdwerktuigkundigen Shell Tankers

Het bestuur van de Vereniging Hoofdwerktuigkundigen Shell Tankers vroeg ons aan belangstellenden door te geven dat zij, ter viering van het oude jaar, op 19 december a.s. van 13.00 tot ongeveer 16.00 uur een

informele vergadering houden, versierd met een drankje en een hapje, in de wijnkelder van restaurant Engels aan het Stationsplein in Rotterdam. Iedere belangstellende als ook de echtgenote is welkom!

Energieproject op Terschelling

Mr. F. Andriessen, commissaris van het Europees Parlement, heeft onlangs bij de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' op Terschelling een zonne- en windenergieproject in gebruik gesteld. Het project is een van de zestien in Europa opgestelde proefinstallaties, waarvan de meetgegevens gedurende vijf jaar centraal worden verwerkt en geëvalueerd in het gemeenschappelijk onderzoekcentrum ISPRA in Italië. In totaal heeft de Europese Commissie een bedrag van 200 miljoen gulden voor het gehele

programma uitgetrokken. De studenten aan de Hogere Zeevaartschool op Terschelling krijgen de mogelijkheid om na de theoretische scholing ook te zien hoe een en ander in de praktijk functioneert. Tijdens de ingebruikstelling vertelde de heer Andriessen dat, als het project slaagt, met name de ontwikkelingslanden veel profijt kunnen hebben van deze nieuwe techniek. Het project opent ook de mogelijkheid dat Terschelling in de toekomst voor een deel voor de eigen energievoorziening kan zorgdragen.

Gehuwd:

19.09 : K. Winters, wnd. 2e stm, met Mw. E.J. van Barneveld;
20.09 : C.R. Groen, gezv, met Mw. A.A.M.M. Groot;
04.10 : R.J.M. Herbes, 3e stm, met Mw. E. Traas;
12.10 : Y. de Boer, 3e stm, met Mw. C.W. Wiersma;

Geboren

05.10 : Marije, dochter van R. Romijn, 3e wtk, en Mw. S. M. Romijn-Bierman
06.10 : Dagmar Jenny, dochter van D. Venema, 2e stm, en Mw. M. Venema-van der Velde;
06.10 : Melissa, dochter van I.C. van Gend, sch. kok, en Mw. N. van Gend-Oosterman;
10.10 : Mirjam, dochter van C.A.M. Rovers, 2e stm, en Mw. J. Rovers-van Zee;

Aflossingen

roff.: H.K. Tuinman, J. Gerritsen, F.K. van Westen
gezagv.: A.P.J. Ham, H.A. Kuling, C.P. Schoenmakers, H. Unger, A.C. Weide, R. van Westendorp
1e stm.: W. Beekman, A.L.M. van Dun, R. van Kranen, A. van Leeuwen, G. van der Oord, J. van Rooyen, H. Sieders, J. Wassenaar
2e stm.: E.M.M. van den Bosch, N.M.J. Duyn, J. Jongeneel, B. Kerver, A.L.M. Nagelkerke, J.L. Pool, J.W.J. Rodenhuis, A.A. Schmidt, B.M. Stubbe, J.S. de Vos
3e stm.: T. Barth, W. van Dijk, E.J.D. de Leeuw, H. Oudenes,

L.F.F.T. van Oudvorst, A.W.F. Pera, H. de Roo, P.J. Veenman, P. Verhoef
4e stm.: G.Y. Bouma, A.A.G. Brands, A.M.G. van den Hurk, H. de Looft, G.H. Reitsema, R. Rodenburg, M.P. van Tuyl, J.P.J.G. IJzerman
stm.: H.B. Jeandor, J.D. van Vliet
hwtk.: A. Bax, J.I. Brangert, F.W. Gakes, J.B.J. Jonker, F.G. Krijgsman, A. Modderman
2e wtk.: E. Aanen, I.J. Albrechts, T. Bakker, R.J. Bosman, J.L.B. de Bruin, R.J. Doorneveld, J.J.J. Ludokuse, F.J. van der Vorm, C.N.A. Vreke, J.E.A. Westerbeek
3e wtk.: J.A. Elbert, P.J. van den Ende, B.K. Frans, F.S. Koolen, A.J. Leget, J.H.A. Schulten, A.K. Vennik, M.J. Viergever
4e wtk.: R.H.J. Bos, P. Hesselink, R.F. van Loon, R.M. van Sonsbeek, J.W. de Vries
5e wtk.: H.C. van Beek, W.J.D.M. Gakes, T. de Graaf, P.J. Hanemaayer, D. Hemstra, E. van der Holst, J.C. Paul, H. Roelvink, E.J.M. Trimbach, H. van Weenen, L. van der Woerd
wtkl.: W. Verkroost
wass.: J.A. Beukelman, C.G.J. Broeders, R.D. Crena de longh, F. Oostdijk, H.W.M. Rolvink, G.C. Wiegant
saw.: C.H. Moerkerk
asaw.: J. Dijkstra, R. de Jong, J. Mol
asv.: J.A.M. van Beurden, E.L. Boldewijn, J. Brederveld, W.P.L. Broers, G.H. Clever, J.P.W. Dallmeyer, F.G.M. van Kleef, J.P. de Landes, H. Noordam, B.L. Quist, R. Schaap, W.P. Schot, G. Struik, D.A.C. Wink
aasv.: P.K.J. van de Bunt, W. van Dijke, R. Engelsman, A. van Eijdsden, P. de Jong, H.C.J. van Laarhoven
hovo.: A.G. Freeth, W.G. Meuleman, W.A. van Noort, J. Roosenburg, J.G. Volleberg
bed.: J.M.M. Behle, P. de Vries, M. de Vrijer
hbed.: J. Breijer, H.J. Denies
ajng.: A.J. Lankhof, J.L.G. van der Loop, A. van Maanen, K. Roelvink

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
2e stm.: K.T. Wiegert jr., 3e wtk.: J.G. Kuit, 5e wtk.: N.J. van Megen
m.s. 'Acilia'
2e stm.: L. A. H. Vader, hwtk.: C. C. Bartels, 2 wtk H. M. Westerveld.
m.s. 'Acmaea'
1e stm.: A.J. de Kraker, 3e stm.: W.M. de Bruyn
m.s. 'Aceton'
1e stm.: M.F.D. Becx, 3e stm.: R. Koers, 4e stm.: R.A. Huting, 3e wtk.: P. Naaktgeboren, 5e wtk.: H. Ippen Jr., 5e wtk.: D.T.E. Muller
m.s. 'Cardissa'
1e stm.: G.A.M. Dorren, 2e stm.: A. Zwiers, hwtk.: C. de Witte, 2e wtk.: T. Scholte, 4e wtk.: C.J. Blijleven, asv.: R. Huysers, asv.: G.S.J. Metzelaar, asv.: P.A. Raas, asv.: A. van der Windt, bed.: M.S. van Slogteren, hbed.: H. Moes
m.s. 'Cinulia'
1e stm.: J.A. van Kesteren
m.s. 'Dallia'
2e stm.: W. Koeze, 3e wtk.: T.J.M.H. Bakker, saw.: A. Loureiro Gonzalez
m.s. 'Daphne'
hwtk.: J.W. van Wegen, 5e wtk.: P. Moll, saw.: P.C. Groen, bed.: M. Frenay, bed.: C.M. Vervloet
m.s. 'Diadema'
2e stm.: G.J.C. van Eeten, 3e stm.: G. Mensing, 4e wtk.: H. Bubberman, 5e wtk.: G.J. Holtzer
m.s. 'Felania'
gezagv.: D.M. Mos, hbed.: H. Domselaar
m.s. 'Felipes'
roff.: P.J. Balkstra, 3e stm.: H.J.A. Verhoeven, 4e stm.: K.R. Feddes, 3e wtk.: J. Verlinde, asv.: R. van Buuren, asv.: S.H.J. Gieling, asv.: J.J. van Hulst, asv.: G. van Kuilenburg, asv.: H. van der Laaken, hovo.: J.L. Menger
m.s. 'Ficus'
3e stm.: J. de Boer, 4e stm.: F.B.A. van der Elsen, asv.: L.A.T. Blankemeyer, asv.: C.N.M. Prins,

IN MEMORIAM

Op 16 september jl. is overleden de heer **G. Heising**, oud-gezagvoerder. De heer Heising verliet de dienst der maatschappij op 1 september 1979 na bijna 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 60 jaar.

Op 11 oktober jl. is overleden de heer **T. Visser**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Visser verliet de dienst der maatschappij op 1 september 1954 na 27 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

Op 17 oktober jl. is overleden de heer **B. Verburg**, oud-scheepsvakman I. De heer Verburg verliet de dienst der maatschappij op 1 juli 1975 na bijna 19 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 71 jaar.

aasv.: H. Geelen, aasv.: M.M. Martens, hovo.: W.E.M. van Lieshout

m.s. 'Flammulina'

1e stm.: A. Vlaar, wnd. 2e stm.: J. van der Wees, hwtk.: O.A. van der Want, 2e wtk.: G.J. van Eijk, asaw.: R. Mammen, asv.: G.L. Barendse Jr., asv.: R.A. Curial, aasv.: H. Sandifort

m.s. 'Fossarina'

2e wtk.: H. Japin, 3e wtk.: M.W.M. van der Burgh, 4e wtk.: A.B.M. Bokkers, wtkl.: R.L.H. Mooring, asv.: E.R. van Engel, asv.: C.F.M. Hartman, asv.: M.G.W. Koomen, asv.: R.W.A. van Loon, aasv.: P. Luyten, aasv.: A. Valkeneer

m.s. 'Fossarus'

3e wtk.: W.M. Ritter, 4e stm.: D. Gadjradj, asv.: E.B. de Niet, aasv.: C.J.F. van den Berg, bed.: A.M.M. Wintjens

m.s. 'Fulgur'

2e wtk.: E. Dallinga, aasv.: M.R. Muller, aasv.: L.J. Verburg

m.s. 'Fusus'

2e stm.: M.M. Scheele, hwtk.: J. van der Schee, 2e wtk.: J.C. Ganzinga, 3e wtk.: J.J.F. Govers

s.s. 'Laconica'

2e wtk.: H. Tesink, 5e wtk.: G.J. van Amersfoort, 5e wtk.: B.A. Glas

m.s. 'Niso'

roff.: A. Boutkan, gezagv.: J.M. Hillen, gezagv.: P.F.L. Schölvincq, 3e stm.: J.B. Weijland, 4e stm.: H.R. Gallis, 3e wtk.: A. Hoosbeek, 5e wtk.: B.J. Krakowczijk, hovo.: P.C. Bergmans, vak. I: J. Crespo Fontenla, saw.: F. Costas Parcero, saw.: R. Martinez Andrade, saw.: M.L. Rodriguez Vieitez, saw.: G. Suarez Tajés

s.s. 'Ondina'

1e stm.: G.J. Knol, 3e stm.: H. Ammerlaan, 2e wtk.: J.H.S. van der Pas, 5e wtk.: R.M.M.J. Duym, 5e wtk.: K.H. Lughthart

s.s. 'Onoba'

gezagv.: J. van Beele, 2e stm.: C.J. de Boer, 2e wtk.: F.A.J. Boot, 4e wtk.: R.J. Mooring, wass.: G.A. Cornelissen, hovo.: A.P. Maat

m.s. 'Tagelus'

2e stm.: N.J.C.M. van der Palen, 2e wtk.: W. Vroling

s.s. 'Vitrea'

gezagv.: W. Hoogendijk, 3e stm.: L.M.P. Out, 4e wtk.: W. Jongens, wass.: A.O. Koetje, wass.: R.M. Nelson

s.s. 'Zafra'

gezagv.: K. Poort van Ingen, 1e stm.: F.J. Kronenberg, stm.: H.W. de Vries, 5e wtk.: A.H. van Klinken, 5e wtk.: J.A. Louws, wass.: A.C. in 't Hout, hovo.: A.W. Jacobs

Overplaatsing:

3e wtk.: P.A. van Splunter – N.A.M.;
4e wtk.: E.R.J. van der Sleen – N.A.M.;

Tijdelijke tewerkstelling:

3e stm.: B. de Roos Nieuwkamp – K.S.L.A.;
5e wtk.: J.C. Paul – K.S.L.A.;
5e wtk.: K. Kleyn – K.S.L.A.;
5e wtk.: E. van der Holst – K.S.L.A.;
1e stm.: J.W. Nieuwerf – S.T.B.V. afd. DFP/13;

Naar militaire dienst:

4e stm.: J.M. Schut;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: A.J.W. Rommes – Brunei Shell Petroleum Co.;
1e stm.: D.M. Alderlieste – Curacao Oil Terminal;

3e stm.: J. Kuiken – Shell Tunirex;
3e stm.: C.J. Wijngaarden – Shell Tunirex;

Onze vlootjubilaris:



M. Jonkman
bediende;
10 jaar op
05.12.1984

Uit dienst getreden:

3e stm.: Y. de Boer;
3e wtk.: B.L.C. Maas;
alg. sch. vakman: J.H.G.M. Coppelmans;
sch. gezel a/w: L.H.A.T. van Dijk;
aank. sch. gezel a/w: P.Y. van Sluisdam;
bediende: J.L. Vos;

Pensioen:

sch. gezel a/w: J.G. Klein Hesselink;
sch. gezel a/w: J.J. van der Kley;
alg. sch. vakman: C. Luykenaar;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.-th.: H.A. van der Want, J. Ghijsels;
2e Stuurman G.H.V.: J. van der Wees, A.A.G. Brands;
2e Stuurman G.H.V.-th.: K.G.E. van Lieshout;
'C-th.': W. Vroling;
'B-th.': T.J.M.H. Bakker;

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



J. Buren
S.G.O.



A.M.H. Vossen
S.G.O.



C.A. Duvekot
S.G.O.



A.M.H. Vossen
S.G.O.

WAL WAL WAL

Met pensioen

J.C.C. Naerebout – DFMO/7 (per 1.10.84)

Jubilea



35 jaar
J. B. M.
Ouwens-DFMD/1
14.11.1984



35 jaar
H. Verhoef-DFP/1
30.11.1984

JE HEBT HET GEMAAKT!

**Jan Naerebout,
'man van de lange deining',
met pensioen**

Eigenlijk was de pensioentijd van de heer J. C. C. Naerebout, chef Civiele Dienst van STBV, al ingegaan maar bewust was de eerste oktober gekozen om officieel afscheid van hem te nemen. Op een steenworp afstand van het Shell-gebouw werd die dag namelijk een internationaal congres van shipchandlers gehouden, een groep mensen waar Jan Naerebout gedurende zijn diensttijd bij onze maatschappij heel veel mee te maken heeft gehad. Velen van hen maakten dan ook van de gelegenheid gebruik om vanuit Hilton even het Hofplein over te steken om hem de hand ten afscheid te komen drukken en dat vergezeld lieten gaan door goede wensen voor de toekomst. Ook vele anderen, van vloot en wal, waren voor dit doel naar de receptie in de grote lunchkamer gekomen.

'Met het vertrek van Jan Naerebout gaat weer een man van de lange deining met pensioen' en er viel enige spijt te beluisteren in de woorden van Fleet Manager M. A. Busker die voor een grote

schare belangstellenden de man toesprak die eind 1949 in dienst trad en via de functies van hofmeester en inspecteur Civiele Dienst opklom tot chef DFMO/7. Busker was van mening dat zo'n carrière een unieke prestatie mag worden genoemd. Van ketelbinkie of koksmaat, of hoe die benaming in die tijd ook luidde, tot aan de verantwoordelijke functie die Naerebout tot aan het moment van zijn pensionering in de STBV-organisatie bekleedde. Met name gedurende de laatste jaren werd Jan Naerebout geconfronteerd met grote veranderingen op de vloot die ook aan de civiele dienst aan boord niet onopgemerkt voorbijgingen. Hij had een uitgesproken mening over de gestaag voortschrijdende rationalisatie op de vloot, bracht in verband hiermede vele nieuwe en goede ideeën naar voren en zette zich volledig in om de nieuwe opzet van de civiele dienst aan boord te doen slagen. Maar ondanks het bereiken van een sterk verminderd kostenpeil wist hij toch de uitstekende verzorging op de schepen te handhaven. 'Jan, je hebt een enorm goed produkt geleverd', ging Busker verder en dankte hem, namens de directie voor al hetgeen hij voor STBV heeft gedaan. 'Je gaat nu met pensioen maar persoonlijk zie ik je maar ongaarne gaan'.

Stapel telegrammen

Na, ten gerieve van de niet-Nederlanders in het gezelschap, ook in de Engelse taal

enige woorden tot de afscheidnemende en zijn vrouw te hebben gericht besloot Busker zijn toespraak met te zeggen 'Jan, de lange weg die achter je ligt is niet altijd eenvoudig geweest maar . . . je hebt het gemaakt!' Behalve de aanwezigheid van talrijke collega's van vloot en wal en vele zakenrelaties was ook van heinde en ver een dikke stapel telegrammen binnengekomen. De heer Rasterhoff, die in het buitenland verbleef, bedankte hem per telegram voor de bewezen diensten en wenste hem en zijn familie nog vele goede jaren.

Vervolgens was het moment aangebroken om de aangeboden cadeaus uit te pakken. Daarbij was o.a. een gedegen communicatiemiddel in de vorm van een echte brievenbus. Naerebout zal zich in zijn pensioentijd zeker niet vervelen, behalve met 'communiceren' gaat hij zich ook wat meer toeleggen op de 'agrarische wetenschappen'.

Kort en bondig

Jan Naerebout heeft uit hoofde van zijn functie heel wat moeten praten tijdens zijn dienstperiode bij STBV. Had hij daarom zijn afscheidswoord maar kort en bondig gehouden? Hij dankte de heer Busker voor diens vriendelijke woorden, dankte alle aanwezigen voor hun komst en dankte tevens een ieder voor de mooie cadeaus. 'Het is een genoegen geweest met u samen te mogen werken. Het afscheidnemen valt me zwaar maar ik hoop nu wat meer tijd te krijgen om me, samen met m'n vrouw, aan m'n hobbys te kunnen wijden. Ik wens u allen een goede toekomst' en speciaal tot de Engelssprekenden: 'All the best of health and prosperity in the years to come'.

