

SCHEEP



ENTIKA

26° jaargang
nummer 3
november
1986



SCHIP ENKA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

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

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696677

Zesentwintigste jaargang nr. 3
november 1986

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-4071826

'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

O.R.-Verslag	4
De Sponsalis gedoopt	6
Organisatie sectie vlootpersoneel	7
Privé postverzending	8
Schoon Schip	9
Personalía	10
Jan Rakers met pensioen	12

Bij de voorplaat

Dit jaar is het honderd jaar geleden dat de eerste 'echte' oceaantanker in bedrijf werd gesteld. Het schip, de 'Glückauf', heeft model gestaan voor de huidige generatie tankschepen. Slechts korte tijd heeft de 'Glückauf' dienstgedaan – in 1893 strandde het schip op de Amerikaanse kust – maar toch is in die periode van zeven jaar veel geleerd omtrent de gedragingen van een 'bulk'-olietanker. Meer over dit schip, de aanleiding tot de bouw ervan en de ontwikkelingen daarna, kunt u lezen in een speciaal artikel in de november 1986-uitgave van 'Shell Venster'.

Benoeming tot lid van de Raad van Bestuur/College van Gedelegeerden van de Stichting Shell Pensioenfonds

Door Shell Petroleum NV werd Drs. A. L. Rasterhoff met ingang van 19 september 1986 benoemd tot Lid A van de Raad van Bestuur en tot Lid van het College van Gedelegeerden van de Stichting Shell Pensioenfonds.

Hij heeft in deze functies Drs. A. Heeneman opgevolgd die, in verband met zijn overplaatsing naar een andere Groepsmaatschappij, is afgetreden als Lid A van de Raad van Bestuur en als Lid van het College van Gedelegeerden.

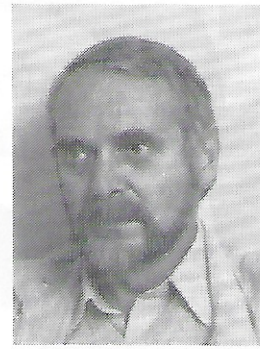
Mededeling

Met ingang van 1 december 1986 zal dokter R. G. Louwe overgaan in dienst van Shell Nederland B.V., alwaar hij zal worden belast met de leiding van de medische dienst. Mw. L. J. Kas-Remijn zal bij die gelegenheid eveneens overgaan in dienst van genoemde maatschappij. De medische dienst van Shell Nederland B.V. zal vanaf die datum diensten verrichten ten behoeve van ons vloot- en walpersoneel, zodat onze relatie met dokter Louwe gehandhaafd blijft.

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

2419	19.09.86	Aflossingen
2420	24.09.86	Overlijden 1e stm. de Kraker (PCOR)
2421	26.09.86	Vakatures (PCOR)
2422	26.09.86	Agenda overlegvergadering O.R. (PCOR)
2423	30.09.86	Ongevallenrapportage (PCOR)
2424	06.10.86	Koersen (PCOR)
2425	07.10.86	Correspondentie huisadressen (PCOR)
2426	09.10.86	KNRV-knipsekrant (PCOR)



In memoriam

Op 23 september jl. bereikte ons het schokkende bericht dat 1e stuurman A. J. de Kraker aan boord van de Spectrum onverwacht was overleden. De heer De Kraker behaalde op 13 juli 1962 het diploma BS aan de Hogere Zeevaartschool te Delfzijl en kwam op 1 november 1962 bij ons in dienst als leerling-stuurman. Na de rangen van 4e, 3e en 2e stuurman te hebben doorlopen werd hij op 1 juli 1965 aangesteld als 1e stuurman. Door zijn positieve menselijke eigenschappen – bescheiden, sympathiek en betrouwbaar – was hij een alom zeer gewaardeerde collega. Shell Tankers verliest in hem een uiterst bekwaam en conscientieus medewerker, die zich steeds volledig voor de belangen van de maatschappij heeft ingezet. Stuurman De Kraker bereikte de leeftijd van 42 jaar. De crematie vond plaats in Middelburg op 3 oktober jl. en werd bijgewoond door een aantal collega's van het vloot- en walpersoneel.

Onze gedachten gaan uit naar zijn echtgenote en zoon die hun man en vader zo plotseling hebben verloren. Wij hopen oprecht dat zij in staat zullen zijn deze slag te overwinnen en wensen hun daarbij alle sterkte toe.

Wij willen u hartelijk bedanken voor de kaarten, brieven en telegrammen met woorden van medeleven met het heengaan van onze lieve man en pappa. In het bijzonder danken wij de opvarenden van de 'Spectrum'.

Hanny en Jacco de Kraker

Walfuncties

Nog steeds bestaat bij de verschillende Shell-maatschappijen een mogelijkheid om te worden opgeleid tot automatiseringsdeskundige. Aan de hand van de zg. Brandon-test – die bij Shell Nederland Informatieverwerking wordt afgelegd – kan worden vastgesteld of u aanleg hebt voor een functie op het gebied van de automatisering. Jongere stuurlieden die belangstelling hebben en zich nog niet eerder hebben aangemeld, kunnen zich in verbinding stellen met Mw. H. P. J. Kosten, tel. 010-4071805 of de heer M. Pronk, tel. 010-4071832.

Dank aan 'Zafra'

Als dank voor tien jaar trouwe dienst en de goede samenwerking met de bemanning heeft het personeel van het Auk-productieplatform een herinneringsplaquette en een foto aan de 'Zafra' cadeau gedaan. Deze blijken van waardering werden overhandigd enkele uren voordat de produktiestroom van het platform naar de SBM voorgoed werd stilgelegd en in plaats daarvan naar de Floating Storage Unit 'Medora' op het Fulmar-veld werd gedirigeerd. Vanaf het moment dat de 'Zafra' werd ingezet op het Auk-veld heeft het schip met 271 reizen 7,5 miljoen ton olie in Teesport gelost. Zoals bekend is de 'Zafra' verkocht. De plaquette heeft inmiddels een plaatsje gekregen in de lunchkamer van ons nieuwe kantoorgebouw, ter herinnering aan de prestaties van dit mooie en goede schip en de grote inzet van de bemanningen die er in de loop der tijd op hebben dienstgedaan.



Directie-mutatie Shell Nederland B.V.

Drs. A. C. Helfrich, president-directeur van Shell Nederland B.V., zal zijn functie eind maart 1987 in verband met zijn pensionering neerleggen.

Per 1 april 1987 zal drs. H. Hooykaas worden benoemd tot president-directeur van Shell Nederland B.V. De heer Hooykaas is thans managing director van The Shell Petroleum Development Company of Nigeria Ltd.

De heer Hooykaas studeerde experimentele natuurkunde aan de Gemeente Universiteit van Amsterdam, waar hij in 1954 afstudeerde.

In 1957 trad hij in dienst van het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam, waar hij werkzaam was in de productie-re-

search. Na verschillende research-functies op het Koninklijke/Shell Exploratie en Produktie Laboratorium te Rijswijk en bij de toenmalige Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij te Den Haag, werd hij in 1967 benoemd tot associatie-director Production Research van het Laboratorium in Rijswijk.

In 1969 werd hij hoofd van de afdeling Computing Development op het Centrale Kantoor van de Groep in Den Haag.

Van 1971 tot 1974 was de heer Hooykaas werkzaam bij de Compania Shell de Venezuela.

Na een tewerkstelling van een jaar in de Verenigde Staten werd de heer Hooykaas per 1 april 1978 benoemd tot directeur van de Nederlandse Aardolie Maatschappij te Assen en trad hij tevens toe tot de directie van Shell Nederland B.V.

Per 1 december 1983 werd de heer Hooykaas benoemd tot managing-director van The Shell Petroleum Development Company of Nigeria Ltd.

Verhuizing KNRV

Per 3 november jl. is het kantoor van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging verhuisd van Den Haag naar het pand Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam. Het postadres luidt: Postbus 23454, 3001 KL Rotterdam. De KNRV is telefonisch te bereiken onder nummer 010-4360400.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

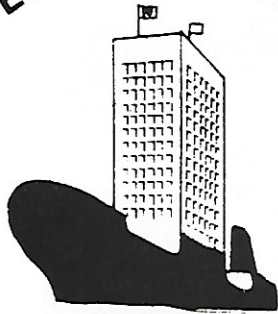
Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Shelltrans
Solaris
Spectrum

Stellaris
Stellata
Tagelus

010-4566008

010-4566009



O.R.-VERSLAG

- veiligheid
- financiële resultaten 1e helft 1986

10 Okt 1986	
OMA,s 7	OZA,s10
FR 1 2,00	FR 2 4,84
oma-vry 11	record 113

Op 9 en 10 oktober jl. kwam de O.R. bijeen om met de bestuurder, de heer Busker en diens adviseur, de heer Van Dalen, de gebruikelijke overlegvergadering te houden. Commissaris L. A. Vernède had zich bereid verklaard de vergadering bij te wonen. Onmiddellijk na opening van de overlegvergadering werd een ogenblik stilte betracht ter nagedachtenis aan 1e stuurman A. J. de Kraker die op 23 september aan boord van de 'Spectrum' plotseling overleed. 'Zijn verscheiden heeft ons bijzonder geschokt', aldus de bestuurder.

Vervolgens deed Busker, die de overlegvergadering deze keer leidde, enkele algemene mededelingen. Hij deelde de raad ondermeer mede dat voor een periode van een jaar een nieuwe CAO is afgesloten met de F.W.Z. Deze loopt tot 1 april 1987. De formele bekendmaking aan het personeel zal weldra volgen. In Korea heeft bouwnummer 414 (de 'Sponsalis') proefgevaaren. De trillingsproblemen welke op de drie reeds in de vaart zijnde LR's worden ondervonden zijn nagenoeg ondervangen. Wel zijn bij alle LR's de schroeven te klein bevonden. Er wordt thans onderzocht hoe dit probleem kan worden opgelost. De kostenbeheersing bij onze maatschappij blijft een zaak van hoge prioriteit. 'We moeten de schaarse middelen zo optimaal mogelijk besteden', aldus Busker. Binnen een tijdsbestek van 1 à 1½ jaar zullen de kosten drastisch omlaag moeten worden gebracht. De bestuurder betuigde zijn grote erkentelijkheid aan de gehele organisatie voor de wijze waarop dit wordt gedaan. Maar we zijn er nog niet. 'We moeten uiterst alert en innovatief blijven. De maatregelen die Shell Tankers U.K. en Deutsche Shell Tanker Gesellschaft hebben getroffen zijn bijzonder ingrijpend. Ook STBV komt deze periode niet zonder pijn door'.

Onlangs is in de hal van het ST-gebouw in de Alexanderpolder een bord bevestigd waarop de veiligheidscijfers dagelijks worden bijgehouden.

Veiligheid

Minder positieve berichten over de veiligheid op de vloot. Op 23 september 1986 bedroeg het aantal aaneengesloten OMA-vrije dagen 93. De frequency-rate was 1.2. Daarna werden, binnen een zeer korte periode, 3 OMA's gemeld zodat ten tijde van de vergadering de frequency-rate was opgelopen tot 2,0 (7 OMA's en 10 OZA's). 'Er blijft maar weinig ruimte over om de doelstellingen dit jaar te halen', zei Busker. De veiligheid zal voortdurend worden benadrukt en zou dan ook het specifieke onderwerp zijn op een later in oktober te houden bijeenkomst op kantoor met gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen. In het in voorbereiding zijnde veiligheidsboekje zullen ook een aantal milieuaspecten aan de orde komen.

Bijbscholing COO tot SGO

Over dit onderwerp had de bestuurder in eerste instantie weinig te melden. 'We gaan gewoon door'. Busker vond dat een

stuk 'collectieve' trots wel op z'n plaats was gezien de uitstekende examenresultaten van onze collega's tot nu toe. Echter, het blijkt moeilijk om voldoende kandidaten bijeen te krijgen voor de eerstvolgende cursussen. De raad vroeg de nodige aandacht voor de officieren die de verlangde vóóropleidingen voor de bijscholingscursussen **niet** hebben. Er zal nog worden gesproken over aanvullende cursussen voor deze (beperkte) groep collega's.

Financiële resultaten 1e helft 1986

Voor dit agendapunt was de finance-manager van STBV, de heer H. F. M. Tijthoff, uitgenodigd. In duidelijke bewoordingen en met een aantal verhelderende slides schetste hij de financiële gang van zaken bij onze maatschappij in het afgelopen halfjaar, de verwachting voor het tweede halfjaar 1986 en gaf hij een prognose voor 1987. De leden van de Commissie Financieel Beleid van de O.R. waren in de periode vóór de vergadering al in de gelegenheid gesteld de cijfers met de finance-manager door te praten. Hetgeen Tijthoff vertelde was bepaald somber te noemen. De resultaten over de 1e helft van 1986 geven nog een kleine winst te zien maar deze is beïnvloed door de winst op de verkoop van schepen en de ontvangsten uit subsidies. De verwachtingen voor het tweede halfjaar van 1986 zijn weinig hoopvol. Er zal een verlies zijn maar de orde van grootte is nog niet bekend. 'Er wordt nog te weinig gedaan aan kostenbeheersing', aldus Tijthoff. De vooruitzichten voor 1987 zijn zorgelijk. Van de wereldtankervloot wordt minder gesloopt, schepen worden vanuit de oplegplaatsen weer in de vaart gebracht en er is een stroom nieuwbouwoorders op

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 9 en 10 oktober jl. waren:

Groep A

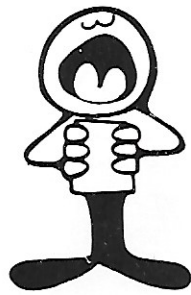
Kees Hemmer
Willem Hoogendijk
Dolf Mittelmeyer
Simon Neeleman
Bert Zwiers

Groep B

Joop Wiglevan
Arie van der Windt

Groep C

Frank van der Bas
Rob ten Hooven
Estella Juursema
Jarig Molenaar
Henk Steenstra



O.R. ALLERLEI

Er zal geen zg. 'Hovodag' op kantoor worden gehouden omdat is gebleken dat daarvoor te weinig deelnemers beschikbaar zijn. Zij zullen wel worden uitgenodigd voor de te houden 'jongeren'-dagen.

Het voorstel van de bestuurder om 2 januari en 29 mei 1987 voor de walmedewerkers als een brugdag aan te wijzen kreeg de instemming van de raad. Ook de aanwijzing van vrijdag 1 mei 1987 als collectieve ADV-dag voor het walpersoneel kreeg aller goedkeuring, echter pas nadat de raad zich had overtuigd dat voor de groep part-timers een adequate regeling was getroffen.

Tot aan de volgende O.R.-vergadering op 1 en 2 december a.s. is Dolf Mittelmeyer als plaatsvervangend voorzitter van de

desbetreffende schip (deviaties, vertraging, etc.). Men wordt dan verzocht op een bepaalde datum naar kantoor te bellen voor nadere informatie. Indien het tijdstip van vertrek dan niet vastligt kan worden verzocht op een ander tijdstip nog eens te bellen. Als het vaarschema onzeker is geldt als regel dat zal worden verzocht dagelijks contact met kantoor op te nemen. Tijdens het weekend kan dit contact via de geconsigneerde lopen. Betrokkene hoeft zich niet beperkt te voelen in zijn bewegingsvrijheid want hij kan, in overleg, bepalen waar vandaan en wanneer hij zal bellen. Mochten er onvoorziene ontwikkelingen plaatsvinden dan kan de Maatschappij te allen tijde proberen met betrokkene contact op te nemen. Indien dit niet lukt heeft het voor betrokkene geen consequenties. Van Kranen geeft toe dat er zich altijd bijzondere situaties kunnen voordoen maar hij denkt dat dan in goed overleg een oplossing gevonden kan worden. Het streven is dat tussen het tijdstip van bellen en het vertrek uit Nederland een periode van 24 tot 36 uur zal zitten.

Plaatsing Indonesische junior-officieren op de 'F'-schepen

De raad besprak een adviesaanvraag van de bestuurder met betrekking tot de plaatsing van Indonesische junior-officieren op de 'F'-schepen. De leden hebben uitgebreid over dit onderwerp gesproken en kwamen vervolgens tot een

O.R. gekozen en Bert Zwijs als plaatsvervangend secretaris. Dolf en Bert werden eveneens gekozen in de Commissie Vlootaangelegenheden, resp. als voorzitter en secretaris.

Ten aanzien van de NPS-regeling voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen heeft Van Dalen onlangs een gesprek gehad met de directie van het Shell/Pensioenfonds. Hieruit zijn nog geen concrete resultaten gekomen. Het SPF heeft de zaak nog in studie. De O.R. heeft de bestuurder gevraagd in de volgende overlegvergadering het maatschappij-standpunt in dezen aan de raad mede te delen.

Inmiddels is de nieuwe regeling voor de privépost-verzending van kracht geworden. De ondernemingsraad heeft zich hiervoor volledig ingezet en vindt dit een aanvaardbare regeling. Over het versturen van de post via de postkamer van STBV naar de schepen treft u elders in deze uitgave van 'schip en Ka' de nodige informatie aan.

De O.R. accepteert het beleid van de maatschappij dat géén echtgenotes meevaren op schepen welke orders kunnen krijgen voor oorlogsgebieden. Redelijke verzekeringen zijn niet verkrijgbaar; onverzekerde meevaren is voor de maatschappij juridisch en sociaal niet te verdedigen.

gang gekomen. Er kan zodoende geen verbetering intreden in de situatie op de wereldtankermarkt. 'Bovendien speelt de koers van de dollar voor ons een belangrijke rol omdat alle inkomsten in dollars zijn en de uitgaven voor het grootste deel in gulden. Er is een tendens dat de koers van de dollar nog verder zal dalen'.

Samenvattend zei Tijthoff dat in 1986 de kosten bij STBV groter zullen zijn dan de inkomsten. Ook de kosten van Shell International Marine zijn nog steeds niet gedekt. De verwachting is dat onze maatschappij ook in 1987 nog verlies zal leiden. Onze finance-manager was er echter ook van overtuigd dat de uitgaven verder omlaag kunnen: 'daarvoor is nog ruimte genoeg'.

Stand-by tijdens verlof

Gebleken is dat er enige onduidelijkheid heerst t.a.v. de stand-by regeling tijdens verlof. Wat zijn de richtlijnen dienaangaande? Inmiddels heeft de Commissie Sociaal Beleid een gesprek gehad met DFP/1, de heer R. van Kranen en deze heeft een toelichting gegeven omtrent het 'stand-by' zijn. Nadat 80% van het verlof is genoten kan men in principe worden tewerkgesteld. De maatschappij geeft in zo vroeg mogelijk stadium gegevens van het schip en de geplande vertrekkdatum. Een exacte vertrekkdatum is nooit precies vast te leggen als gevolg van het vaarprogramma van het

positief advies. De informatie hierover is inmiddels per telex naar de schepen verzonden. Ook de verlofgangers zijn hierover ingelicht.

Albert Vrolijk verwoordde per telex het vertrouwen in het beleid van het management, met name ten aanzien van de uiterste inspanning ter handhaving van de werkgelegenheid voor alle werknemers. De bestuurder toonde zich gelukkig met deze woorden. Iedereen heeft het recht de nodige aandacht op dit punt te vragen.

Tot slot dankte Van Dalen, ook namens de bestuurder, Simon Neeleman die voor het laatst een O.R.-vergadering bijwoonde in verband met zijn aanstaande pensionering. 'Hij heeft als vertegenwoordiger van het personeel bijzonder z'n best gedaan'. Namens de O.R. werd Simon bedankt door Willem Hoogendijk.

De 'Sponsalis' gedoopt

Op 26 september jl. werd in Ulsan bouwnummer 414 gedoopt, de vierde van een serie van vijf bij Hyundai Heavy Industries door onze maatschappij in opdracht gegeven LR's. De naamgeving van het schip, de 'Sponsalis', werd verricht door Mw. H. A. Choufoer-Kramers, echtgenote van de heer Ir. J. H. Choufoer, managing-director van de Royal Dutch/Shell Groep. Bij de plechtigheid waren ondermeer aanwezig de heer P. B. Owen, hoofd van de afdeling Affreightment van Shell International Marine en echtgenote, de heer H. E. J. Ebbenhorst Tengbergen, Ambassadeur van ons land in Korea en echtgenote, dokter R. G. Louwe en echtgenote alsmede een aantal collega's van het Shell Site Team en toekomstige opvarenden van het schip. Bij alle sombere berichten van de laatste tijd eindelijk weer een positief geluid: een nieuw schip voor Shell Tankers B.V. en dat betekent een verdere stap op de weg naar vlootvernieuwing!

Zoals gebruikelijk bij doopplechtigheden worden zowel van de kant van de werf als van rederszijde toespraken gehouden. Nadat mevrouw Choufoer het hoog boven de afbouwkade uittorende schip had gedoopt met de woorden 'I name this ship 'Sponsalis'. May God bless her and all who sail in her' werden nog een aantal toespraken gehouden. In verband met de beschikbare ruimte in 'Schip en Ka' hebben wij de tekst van de speeches een ietwat ingekort en bovendien, gemakshalve, in het Nederlands vertaald. Allereerst kwam werfdirecteur **Mr. Choong Lim Lee** aan het woord. 'Gaarne betuig ik mijn grote erkentelijkheid aan het adres van onze gasten die een hele lange reis hebben moeten maken om bij de doopceremonie van dit nieuwgebouwde schip aanwezig te kunnen zijn. Nu wij allen op dit gelukkige moment bij elkaar zijn spreek ik mijn oprechte hoop uit dat dit schip mag bijdragen aan het welzijn van de Koninklijke/Shell Groep en de band tussen Shell en Hyundai verder zal bestendigen. Dat God het schip en de opvarenden mag zegenen en beschermen'. Daarna volgde de speech van de heer **Owen**. 'Terwijl wij hier bijeen zijn ter gelegenheid van deze prettige gebeurtenis mogen wij

niet uit het oog verliezen dat de wereldscheepvaart gedurende een aantal jaren met een crisissituatie wordt geconfronteerd. Sinds kort zijn er tekenen die er op wijzen dat het ergste achter de rug is voor de tankerreders. Maar deze tekenen van herstel zijn afhankelijk van de wereldeconomie en de recente wijzigingen van de olieprijs en de oliestroom. Binnen de Koninklijke/Shell Groep geven wij de hoogste prioriteit aan de veiligheid. Terwijl ieder bedrijfs onderdeel voortdurend zoekt naar de meest doelmatige manier van bedrijfsvoering mag het nooit op een akkoordje worden gegooid met ons veiligheidsbeleid. Wij als Shell benadrukken dat onze onderaannemers zich net zo betrokken moeten voelen bij een goed veiligheidsbeleid als wij dat zelf doen. Veilige werkomstandigheden zijn altijd de meest doelmatige werkomstandigheden. Er bestaat geen middenweg. We weten dat de werf-directie veel waarde hecht aan veilige werkomstandigheden en wij willen sterk benadrukken om hun veiligheids campagne in die richting voort te zetten.

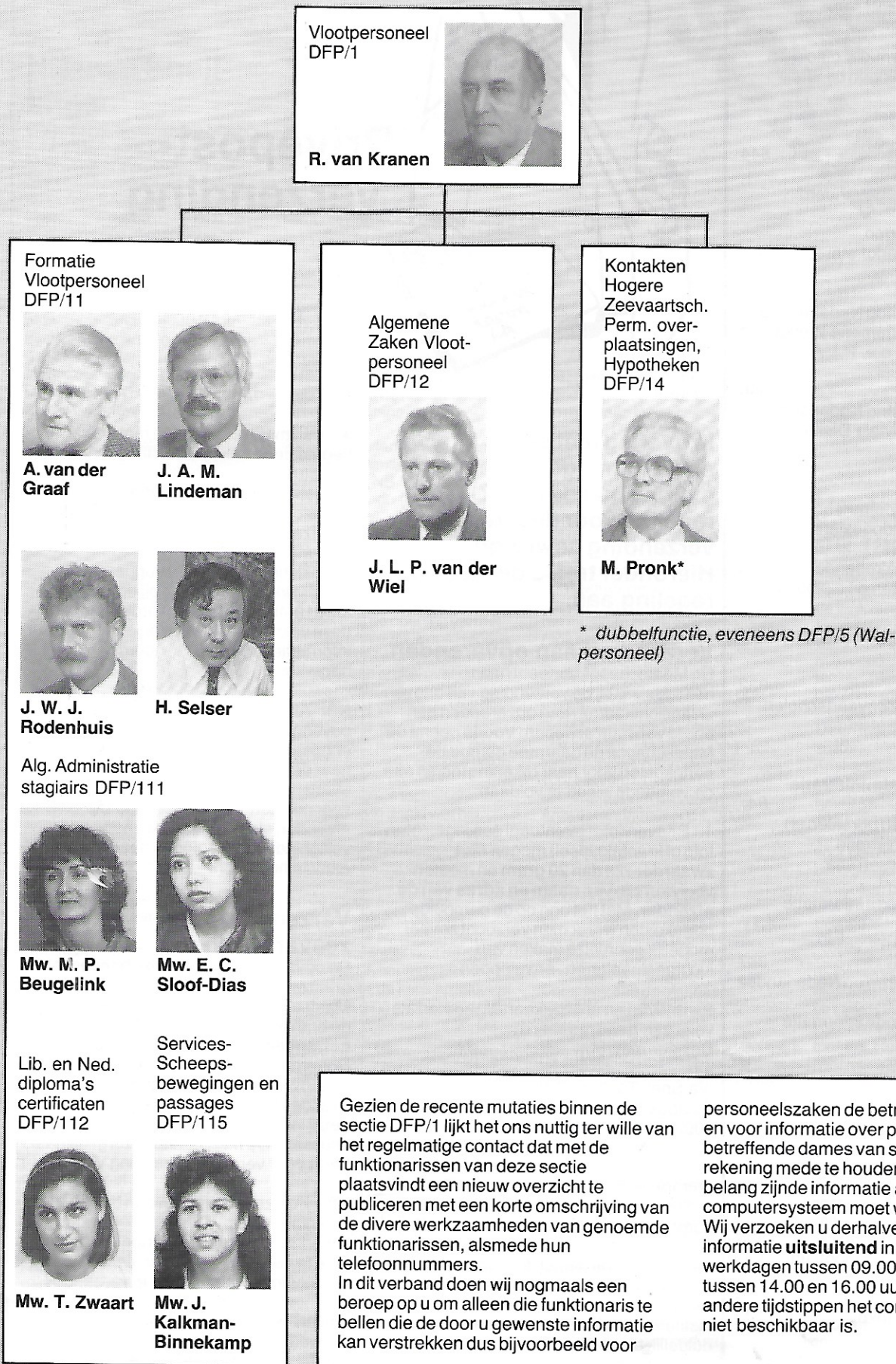
De 'statiefoto', v.l.n.r.: Mr. Choong Lim Lee, Mrs. Lee, Ir. Choufoer, Mrs. Owen, Mw. Louwe, dokter Louwe, Mw. Choufoer en Mr. Owen.

De kwaliteit van de scheepsbouw in Zuid-Korea is in de loop der jaren steeds verder vooruitgegaan. Het feit dat de Koninklijke/Shell Groep uitsluitend gebruik heeft gemaakt van de diensten van Hyundai bij het laten bouwen van schepen in Zuid-Korea is een bewijs dat wij tevreden zijn met de kwaliteit, niet alleen bij de bouw maar ook met het ontwerp. Ook hier moeten wij er op wijzen dat de werf bij voortdurend alles in het werk moet stellen dat, ook bij de huidige moeilijke tijden, de kwaliteitsstandaard niet wordt verlaagd. Eveneens in dit geval is er geen middenweg. De veilige en doelmatige exploitatie van de door u geleverde schepen is volledig afhankelijk van de kwaliteit die er in is gelegd door de ontwerpers en de werkmensen op de werf. Ook zeer belangrijk voor een scheepseigenaar is de opleveringsdatum. De Koninklijke/Shell Groep komt altijd de contractuele afspraken na om een schip over te nemen zodra deze in orde is bevonden, ongeacht de marktomstandigheden op dat moment. Hetgeen we al bij vele gelegenheden hebben gezegd: het belangrijkste wat een werf kan doen is om een opleveringsdatum af te spreken en zich daaraan te houden. Vertragingen in de oplevering, om welke reden dan ook, veroorzaken problemen en moeten daarom worden vermeden'. Ook dokter **Louwe** richtte enkele woorden tot de aanwezigen. 'Bij deze feestelijke gebeurtenis zou ik, namens Shell Tankers B.V., de maatschappij die dit nieuwe schip in beheer zal nemen, gaarne enkele woorden willen zeggen. De moeilijke periode voor de scheepvaart laat ook STBV niet ongemoeid. De snel in aantal slinkende vloot is daarvan het bewijs. Deze nieuwe tanker, de 'Sponsalis', is niet alleen een prachtig schip maar is ook een veelzijdig schip. Samen met de vier zusterschepen zal de 'Sponsalis' de kern van onze vloot gaan vormen. Wij hopen en vertrouwen dat in het bijzonder de kwaliteit van deze schepen ons door de moeilijke jaren heen zal brengen naar een betere toekomst. Een dag als deze is zeer belangrijk voor een bedrijf als het onze. Ik dank alle mensen en bedrijven die hebben bijgedragen om tot dit resultaat te komen. Dank aan mevrouw Choufoer om de naamgeving van het schip te willen verrichten. Ook dank aan Shell International Marine voor het getoonde vertrouwen in onze maatschappij en tenslotte dank aan Hyundai die dit schip heeft gebouwd. Ik hoop dat alles in het werk zal worden gesteld om ons een schip te leveren van een kwaliteit die we nodig hebben. Binnenkort zal de 'Sponsalis' zee kiezen onder het commando van gezagvoerder Van Oerle. Ik wens de gezagvoerder, officieren en scheepsgezellen veilige en voorspoedige reizen onder de Nederlandse driekleur'.

De 'Sponsalis' zal binnenkort aan onze maatschappij worden opgeleverd.



Organisatie sectie vlootpersoneel



DFP/1 – Hoofd Vlootpersoneel R. van Kranen	833
DFP/11 – Formatie Vlootpersoneel A. van der Graaf	843
– Formatie gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen	
– Carrièrebegeleiding officieren en wachtassistenten	
– Algemene zaken formatie officieren	
– Tijdelijke tewerkstellingen bij Shell-maatschappijen	
– Permanente overplaatsingen	
J. A. M. Lindeman	844
– Formatie officieren en wachtassistenten, uitgezonderd gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen	
– Regelingen studieverlof etc.	
J. W. J. Rodenhuis	845
– Formatie en recrutering Nederlandse scheepsgezellen Algemene Werkploeg	
– Speciale projecten, o.a. P.L.A.	
H. Selser	846
– Formatie en recrutering Nederlandse scheepsgezellen Civiele Dienst	
DFP/12 J. L. P. v.d. Wiel	849
– Algemene Zaken vlootpersoneel	
– Principiële zaken Indonesiërs	
– Budget, sterktecijfers	
– Principiële zaken, betreffende cursussen, certificaten en diploma's alle categorieën	
– DFP-consignatiedienst	
DFP/14 M. Pronk	832
– Contacten Hogere Zeevaartscholen	
– Permanente overplaatsingen	
– Hypotheken	
DFP/111 Algemene Administratie Mw. M. P. Beugelink	847
– Plaatsing stagiairs en bursalen en bijbehorende administratie	
– Administratie cursussen alle categorieën	
– Assistentie betreffende informatie reisschema's	
Mw. E. Sloof-Dias	847
– Administratie officieren en Nederlandse scheepsgezellen	
– Assistentie betreffende informatie reisschema's	
DFP/112 Mw. T. Zwaard	848
– Administratie Nederlandse en Liberiaanse diploma's en certificaten	
– Assistentie betreffende informatie reisschema's	
DFP/115 Mw. J. Kalkman-Binnekamp	850
– Regelen passages voor vloot- en walpersoneel	
– Alle informatie betreffende reisschema's van aankomend en vertrekkend personeel	



Privépost- verzending

In overleg met de ondernemingsraad en na overleg met de F.W.Z. is de regeling voor de privépost-verzending gewijzigd. Hieronder treft u de nieuwe regeling aan.

Verzending aan opvarenden

De Maatschappij verleent haar bemiddeling bij de verzending van brieven en ansichtkaarten aan opvarenden aan boord van haar schepen. Voorts neemt de Maatschappij de daarmee gemoeide portokosten voor haar rekening indien aan de volgende eisen is voldaan:

1. Brieven (met eventueel een ingesloten foto of kranteknip) mogen **niet zwaarder** zijn dan **20 gram** en moeten voorzien zijn van **naam en adres van de afzender**. Met het oog op de gemoeide portokosten wordt men verzocht zoveel mogelijk gebruik te maken van luchtpostpapier en -enveloppen.
2. Brieven en ansichtkaarten moeten als volgt zijn **geadresseerd**:
De heer/mevrouw
a/b
p/a Shell Tankers B.V.
Postbus 8989
3009 TK ROTTERDAM
3. Brieven en ansichtkaarten moeten zijn gefrankeerd volgens **binnenlands tarief**. Indien aan bovenstaande eisen is voldaan, zorgt de Maatschappij voor doorzending per luchtpost naar het schip waarop de geadresseerde dienst doet en neemt de daaraan verbonden portokosten voor haar rekening. Lesbrieven van erkende instituten en officiële documenten, mits duidelijk als zodanig herkenbaar, worden eveneens doorgestuurd. Zeer urgente post, die niet aan deze eisen voldoet, kan bij hoge uitzondering doorgezonden

worden mits aangeboden met een begeleidend, verklarend briefje. Andere poststukken, zoals pakjes, cassettebandjes kunnen dus niet door de Maatschappij worden verzonden. Indien noodzakelijk, dient de afzender zelf voor verzending te zorgen. Inlichtingen met betrekking tot adressen kunnen in dat geval verkregen worden bij de postkamer, tel. 010-4071830. Men wordt verzocht deze verzoeken om telefonische informatie tot het uiterst noodzakelijke te beperken.

NB. Alle post die niet aan bovengenoemde eisen voldoet, alsmede onbestelbare post, wordt teruggezonden naar de afzender. Tevens behoudt de Maatschappij zich te allen tijde het recht voor post terug te zenden naar de afzender, als zij meent dat veiligheidsoverwegingen daartoe aanleiding geven.

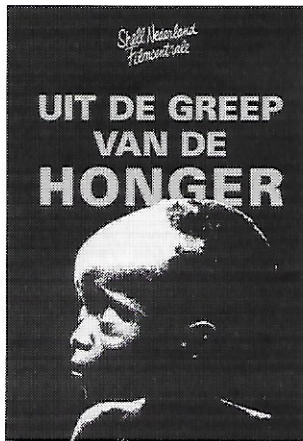
Verzending door zeevarenden

De opvarende kan luchtpostbrieven tot 20 gram en ansichtkaarten via de Maatschappij versturen. Hiertoe dient hij de brieven en ansichtkaarten, **voldoende gefrankeerd** voor verzending vanaf Rotterdam, aan te bieden aan de gezagvoerder. Deze zorgt voor verzending naar de Maatschappij hetzij via de agent hetzij via meegeven van post aan aflossers. De Maatschappij zorgt op haar beurt voor verdere verzending via de PTT.

NB. Postzegels zijn niet aan boord verkrijgbaar. Opvarenden dienen dus bij tewerkstelling zelf voldoende postzegels mee te nemen of hun gezinsleden om toezending te verzoeken. In verband hiermee zal de eis tot frankering tot 1 januari 1987 soepel worden gehanteerd. De nieuwe regeling is inmiddels door middel van een PCOR op de vloot bekendgemaakt.

Nieuwe Shell-films

Onlangs zijn twee nieuwe Shell-films uitgebracht. Op de Noordzee, op de platforms die olie en gas produceren, werken en wonen duizenden mensen. Honderden mijlen uit de kust zijn zij actief in een dynamische bedrijfstak. Maar om dat vitale bedrijf aan de gang te kunnen houden moeten de platforms en de mensen erop van een enorm pakket proviand, materialen en diensten worden voorzien. Daar gaat de film 'Paraat op de Noordzee' over. De luchthaven Dyce bij Aberdeen handelt tegenwoordig méer



helicoptervluchten af dan welke andere luchthaven in Engeland ook. Bovendien zijn dagelijks grote aantallen bevoorradingschepen onderweg van en naar de platforms. Schepen en vliegtuigen vormen de onmisbare verbindingsslijnen op de Noordzee. De film maakt deel uit van een reeks over Shell-activiteiten op de Noordzee. Deze films gaan zowel over de zuiver technische aspecten van het werk, bij voorbeeld in de film 'Wijkende grenzen op de Noordzee', als over de meer sociale en personeelsaspecten, zoals in 'Charlie - een stad op zee'.

De tweede nieuwe Shell-film handelt over een geheel ander onderwerp: het wereldvoedselprobleem. Hoe komt het dat een groot deel van de plattelandsbevolking in de Derde Wereld nog dagelijks een harde strijd moet leveren om aan genoeg voedsel te komen? Verschillende oorzaken liggen hieraan ten grondslag. Droogte, overvloedige regenval en ongeschiktheid van de grond zijn een paar natuurlijke factoren. Daarnaast spelen in een aantal

landen politieke factoren een rol. Zo heeft de landbouw vaak een lage prioriteit omdat de ontwikkeling van de industrie centraal staat. De film 'Uit de greep van de honger' behandelt een aantal projecten waar men wordt geconfronteerd met omstandigheden van uiteenlopende aard. Men ziet o.a. een rijstproject op de Filipijnen, een landhervormingsprogramma in India, een coöperatie in Burkina Faso, Opper Volta en ontwikkelingen in de landbouw in China. Ook deze film is een vervolg op de reeds eerder uitgebrachte Shell-films, 'Behoudt het woud' en 'De roep om water', waarin de samenleving wordt geïnformeerd over diverse maatschappelijke en milieuproblemen. Genoemde films worden kosteloos uitgeleend aan verenigingen, organisaties, instellingen en scholen. Zij zijn beschikbaar op 16 mm. film (met optisch geluid) en op videocassette (systemen VHS, Betamax, VCC 2000 en U-matic). Alleen de retourkosten zijn voor rekening van de aanvrager.

Adres: Nederland Filmcentrale
Arnhemsestraatweg 17
6881 NB Velp (Gld.)
Telefoon (085) 629189

Tankvaart-tentoonstelling

Tegelijk met de opening van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam begin november 1986 (zie een artikel over dit nieuwe museum in de november 1986-uitgave van 'Shell Venster') zullen enkele zg. wisseltentoonstellingen te zien zijn. Een daarvan, 'Met olie op de golven', brengt de indrukwekkende technische ontwikkeling in beeld van het tankschip gedurende de laatste honderd jaar. De tentoonstelling, die begint met het vroegste olieervoer rond de jaren zestig van de vorige eeuw, laat achtereenvolgens de verschillende scheepstypen zien. Aanvankelijk was de ruwe olie verpakt in houten vaten. Omdat hierbij de kans op lekkage erg groot is ging men al spoedig over op het vervoer in 'bulk'. Dit transportsysteem stelt hoge eisen aan de constructie van het schip.

Op de tentoonstelling wordt aandacht besteed aan zowel het zogenaamde dwarsspanen- als het langsspanensysteem. Met behulp van modellen worden de voor- en nadelen van de diverse constructietypen op een rij gezet. Met het beschikbaar stellen van fotomateriaal en scheepsmodellen heeft Shell Tankers B.V. bijgedragen in de totstandkoming van de tankvaarttentoonstelling welke tot en met maart 1987 te bezichtigen zal zijn in het Museumgebouw aan de Leuvehaven te Rotterdam. Openingsstijden: dinsdag t/m

zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur, zondag van 11.00 tot 17.00 uur, op maandag is het museum gesloten. De toegangsprijs bedraagt f 2,50 voor volwassenen en kinderen hebben gratis toegang. De prijzen hebben betrekking op het gehele museumcomplex. Ook is het mogelijk lid te worden van de Vereniging Scheepvaart- en Havenmuseum Rotterdam. Voor een bedrag van veertig gulden per jaar heeft u gratis toegang tot het museum en de evenementen (ook het museumschip 'Buffel'), gereduceerde prijzen op de aanschaf van boeken, brochures, reproducties als ook het bijwonen van excursies. Bovendien wordt vier maal per jaar het blad 'Plaatsbepaling' toegezonden. Aanmeldingen voor het lidmaatschap bij het secretariaat van de vereniging, Antwoordnummer 5054, 3000 VB Rotterdam.

Zestien man

Onlangs werd de 200.500 DWT metende Japanse bulkcarrier 'Chiribetsu Maru' door de Mitsui Shipbuilding & Engineering Company aan de eigenaars Nippon Steel en Partners opgeleverd. Het schip is dusdanig geconstrueerd dat door de autoriteiten toestemming is gegeven met een bemanning van slechts zestien personen te varen. De zg. B-fase van het Japanse project tot reducering van het aantal bemanningsleden op de Japanse Vloot omvat thans enkele tientallen schepen, terwijl nog vele tankers, bulkcarriers en containerschepen in aanbouw zijn waarvoor de rederijen het groene licht hopen te krijgen voor bemanningsreductie. Een en ander houdt in dat het Land van de Rijzende Zon, na de ernstige inzinking van enkele jaren geleden, weer een geduchte concurrent gaat worden van de overige scheepvaart-naties, met name die in West-Europa.

SCHOOON SCHEEP

Vertrouwen in de tankvaart

Noorse reders hebben het volste vertrouwen in de toekomst van de tankvaart. Binnen een tijdsbestek van enkele weken werd voor vele honderden miljoenen dollars aan tankerorders geplaatst. De bekende reder Sigval Bergesen bestelde een VLCC bij Hyundai in Ulsan met een optie voor een zusterschip. Reder Gerrard uit Kristiansand, die onlangs de 100.000 tons 'Gerina' aan Shell Expro verkocht, verblijdde de Joegoslavische Drie Meis schepswerf met een opdracht voor een 83.000 tonner. Landgenoot Halvdan Ditlev Simonsen bestelde twee 40.000 tons produktentankers, eveneens in Joegoslavië. Bulls Tankrederi uit Sandefjord ging voor vier 140.000 tonners naar de Daewoo-werf in Korea. En daar blijft het niet bij. Fred Olsen uit Oslo is in onderhandeling met Hyundai voor drie 154.000 tonners. Het meest spectaculaire nieuws kwam uit New York waar de aldaar gevestigde Noorse reder Gotaas Larsen bekend maakte vier Very Large Product Carriers te hebben besteld bij een Koreaanse werf met een optie voor nog vijf stuks. Bovendien werd van de in financiële moeilijkheden verkerende reder Tung uit Hong Kong een nieuwbouwtanker van 100.000 ton overgenomen, terwijl op de tweedehands markt de 271.500 ton metende Spaanse tanker 'Rio Tinto' werd gekocht. Zijn deze gerenomeerde reders bezig met een (dure) loterij of zou er nu toch eindelijk wat licht gaan gloren aan de horizon?

VLOOTPERSOONLIJKE VLOOTPERSOONLIJKE VLOOTPERSOONLIJKE

Periode 1 t/m 30 september 1986

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Cardissa'

gezv.: J. van der Zouwen, sgo: H. K. W. M. Hagemans, asv.: J. H. Winands

m.s. 'Caurica'

sgo: K. G. E. van Lieshout, asv.: R. W. Pieters

m.s. 'Felania'

gezv.: R. van Westendorp, 1e stm.: T. H. Tromp, 3e stm.: R. Koers, hwtk.: W. G. van der Velden, 4e wtk.: H. Hendrikse, lwtk.: P. A. van Herfden, sgo: A. D. N. Smith

m.s. 'Felipes'

1e stm.: W. Beekman, 3e stm.: A. W. F. Pera, hwtk.: A. K. van 'tBlik, asv.: E. L. Boldewijn, H. Haasnoot, D. A. C. Wink

m.s. 'Ficus'

gezv.: W. Bosma, 1e stm.: J. W. Nieuwerf, 4e stm.: G. Y. Bouma

m.s. 'Flammulina'

gezv.: W. Kalkman, hwtk.: J. P. Kalkman, saw.: G. Buys, asv.: G. Ammeraal, J. M. Kools, G. van Kuilenburg

m.s. 'Fossarina'

hwtk.: M. F. Koens

m.s. 'Fossarus'

gezv.: P. R. Brunet de Rochebrune, 3e stm.: H. Hennis, sgo: J. Buren

m.s. 'Fulgur'

sgo: F. Barsingerhorn, 2e wtk.: I. J. Albrechts, wnd. 4e wtk.: R. T. M. Wilmering

m.s. 'Fusus'

gezv.: H. W. Vermaas, 3e stm.: D. F. A. Majjers, 2e wtk.: W. J. M. Braeken, roff. C. H. E. J. van der Ploeg, asv.: F. G. M. van Kleef, J. P. de Landes

m.s. 'Niso'

2e stm.: H. A. van der Want, 5e wtk.: S. van der Zee

m.s. 'Saltos'

2e stm.: B. Crum

m.s. 'Sarda'

3e wtk.: A. van der Ster

m.s. 'Sericata'

sgo: R. A. Huting, H. A. Lamme, 2e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma

m.s. 'Shelltrans'

1e stm.: R. W. Overdijkink, 2e stm.: J. Jongeneel

m.s. 'Solaris'

sgo: W. Verschure, J. W. De Vries, asaw.: P. P. van der Pol, asv.: G. A. Brand, bed.: E. Bottenberg

m.s. 'Spectrum'

sgo: C. B. Slieker, asv.: M. H. Grootveld, hovo: G. Barnhard

m.s. 'Sponsalis'

gezv.: F. W. van Oerle, sgo: H. J. Pietersma, P. N. M. Ros, roff. J. Verduyn

m.s. 'Stellaris'

gezv.: R. A. Kattenburg Schuler, wnd. 1e stm.: R. van der Voort, sgo: G. J. van Amersfoort

m.s. 'Stellata'

roff. C. P. Verschoor, techn.: J. W. P. Grommen, asv.: R. W. A. van Loon, F. Oostdijk, hovo: C. F. van der Ende, beko: A. Verbunt

m.s. 'Tagelus'

wnd. 1e stm.: A. L. M. Nagelkerke, 2e stm.: R. P. Regout, hwtk.: F. G. Krijgsman

Aflossingen

gezv.: J. Baard, M. F. D. Becx, G. Buma, J. E. Dekker, M. de Graaf, J. M. Huygens, N. Venendaal

1e stm.: A. L. M. van Dun, G. J. Knol, F. Makkee, G. L. A. Martens, W. A. Mostert, J. van Rooyen

2e stm.: J. A. Koenraad, A. Leffers, P. C. Mink, D. J. Mittelmeyer, W. H. Nibbelink
3e stm.: M. J. A. Krijvenaar, P. J. L. Mulder, L. M. P. Out, J. D. C. Plug, P. J. Prenen
4e stm.: M. A. Nanlohy, F. J. Ringersma
sgo.: J. R. N. de Bode, P. H. Stegeman, J. H. van Zanden
hwtk.: K. L. J. Aertsen, P. F. Buil, H. Buiten, W. J. Meuldijk, S. Neeleman, J. Smid
2e wtk.: J. C. van Koten, J. H. S. van der Pas, M. Schmidt
3e wtk.: J. Kruize
4e wtk.: R. H. J. Bos, W. J. D. M. Gakes, W. G. de Leeuw van Weenen, H. van Weenen
sgo.: M. P. M. Boeren, M. Boersma, G. R. Bos, W. H. Kuyper, B. Scholten
wtkl.: P. Buur, J. A. Elling, R. P. Erfmann, L. M. Parlevliet, H. C. van Petersen
roff.: J. A. Griffioen, D. J. Hage, D. Bins
wass.: R. Croese, J. Doolaar, H. Klijnsstra, O. A. P. de Wit
saw.: J. P. Almeida, R. J. Dekker, P. C. Groen, M. J. Helligers, J. Hofman, L. P. Kooi, H. van der Laaken, P. Luyten, B. R. M. Metzelaar
asaw.: R. J. A. H. van Cleef, R. M. J. van Dijk, R. la Grand, H. van der Jagt, F. J. Kuil, N. Scheepers
asv.: L. J. Afink, J. A. M. van Beurden, W. P. L. Broers, J. P. W. Dallmeyer, G. Ekkelenkamp, N. H. van der Geugten, S. H. J. Gieling, A. van der Haak, P. M. Hendriks, J. J. van Hulst, H. Kammenga, G. S. J. Metzelaar, G. J. H. Mulenburg, M. R. Muller, A. Pervoost, R. W. van Rooyen, R. Schaap, A. A. D.

Schenk, L. J. Verburg, H. de Vries, R. Vijlbrief
hovo: W. Haanepen, J. G. Volleberg.
beko: W. N. Top
abko: A. R. Tanesale
bed.: F. G. Olde Wolbers, J. A. Schuiten, A. Smit, R. de Vries, H. Wezenaar

Gehuwd

10.09: sgo: M. Zoethout met Mw. E. Luyendijk

Behaald diploma

'C': W. Vroling

Aanstelling

hwtk.: J. P. Kalkman

Met pensioen

hwtk.: J. I. Brangert, bed.: F. P. Lommerse

overplaatsingen

wass.: B. J. P. van Dorp (SNR), G. C. Wiegant (SNR)

Uit dienst getreden

2e stm.: B. M. Stubbe, saw.: R. A. J. W. Coppens, R. Ritter, D. van Selm, asaw G. A. A. Heessels, S. K. Jetten, L. T. B. Zandbergen, bed.: C. Toet

Onze vlootjubilaren



C. Vogelzang
alg. scheepsvakman
10 jaar op 06.12.1986



C. Vlas
gezagvoerder
30 jaar op 28.12.1986

WAL WAL WAL

Jubilea



J. L. P. van der Wiel
(DFP/1)
30 jaar op 19.11.1986



J. H. de Koning
(DFP/3)
35 jaar op 25.11.1986



C. van Dalen
DFP
40 jaar op 01.12.1986

Met pensioen

01.10: J. E. Rakers - DFM/11

Na 37 jaar volop veranderingen:

Jan Rakers met pensioen

Voor de tweede keer sinds de verhuizing van Shell Tankers stroomde de lunchkamer van ons gebouw in de Alexanderpolder vol met (oud)collega's, vrienden en bekenden voor een afscheidsreceptie. Nadat eerder Fré Bijl de spits had afgebeten kwam op 1 oktober jl. Jan Rakers van DFM/11 aan de beurt om afscheid te nemen van Shell Tankers. Dankzij het stralende weer die dag maakten velen gretig gebruik van de tafels en stoelen op het naast de lunchkamer gelegen terras; een ware luxe gezien de temperatuur binnen, die tropische waarden aannam.

Het was een drukte van belang en een ieder was geanimeerd in gesprek, maar de heer Busker vroeg toch even de aandacht om enkele woorden tot de afscheidnemende te richten. Na Jan Rakers en zijn gezin welkom te hebben geheten belichte de heer Busker enkele punten uit Jan's carrière. 'In 1949 kwam er een jongeman uit Bedde, dat ligt in Groningen trouwens, solliciteren om te gaan varen. Dan volgt het onvermijdelijke ritueel van formulieren invullen met de nodige standaardkreten. Daaruit bleek dat jij een rustige man was die een sympathieke indruk maakte. In de wereld om ons heen verandert veel, maar na 37 Shell-jaren denk ik dat deze formuleringen nog steeds op jou van toepassing zijn'. Jan Rakers 'dateert' nog uit de tijd van de ouderwetse aflossingen, dus niet per vliegtuig, zoals tegenwoordig heel gebruikelijk, maar per boot en/of trein. Heel wat scheepsnamen passeren de revue als zijn loopbaan op de vloot wordt belicht: de 'Etrema', 'Genota', 'Casandra' en meer van die roemruchte namen. Zijn laatste

dienstperiode op zee bracht hij als 2e stuurman door op de 'Taria', één van de grootste tankers van Shell toentertijd.

Van vloot naar wal

In 1957 werd Jan in de walorganisatie tewerkgesteld wegens afkeuring voor de zeevaart in verband met zijn ogen. Busker: 'Jouw waltijd is ook goed voor een flink stuk geschiedenis. In je tijd bij de nautische dienst was de vloot in opbouw, het kon niet op. Jij hield je o.a. bezig met de kaartenbestanden, de KNMI-bescheiden, de Radio-Holland contracten en de haven-accounts. Daarna heb je een paar jaar het Civiele Dienst-personeel onder je hoede genomen. Dat was nog in de tijd dat gezorgd moest worden voor beperkt verloop en voldoende aanname. Tsja, 't kan verkeren . . .' Na Personeel kwam Jan weer bij Fleet Services, waar de werkzaamheden hand in hand gingen met de organisatie-ontwikkelen; we zullen hier verder geen finesses noemen, maar hierover kunnen we een boek vol schrijven. Busker: 'Jan, aan alles komt een eind, ook

aan 37 jaren hier bij ons. Bedankt voor al die jaren, ook jij hebt, zoals iedereen, je stempel gedrukt op Shell Tankers. Tussen haakjes, velen zullen nu andere wegen moeten zoeken om hun lotto-formulieren in te leveren . . .' Na Jan Rakers en zijn gezin een heel gezonde en goede pensioentijd te hebben gewenst werden hem het gebruikelijke handtekeningboek en enkele cadeau's overhandigd, waarna het de beurt was aan Jan Rakers om het woord te nemen.

Veel verhuizingen

'Ja, zo is het dan zover voor mij en sta ik hier om afscheid te nemen van collega's, vrienden en bekenden. Allereerst hartelijk dan voor de vriendelijke woorden tot mij gesproken, ik wil hier gaarne een en ander toelichten. In 1949 ben ik van de zeevaartschool gekomen en gaan solliciteren. Ook bij Shell, in het KLM-gebouw in Den Haag. In september 1949 ben ik daar aangenomen (bij de toenmalige NIT) en als leerling-stuurman op de 'Etrema' geplaatst'. Na ongeveer anderhalf jaar op de CSM-vloot te Curaçao te hebben gevaren werd Jan overgeheveld naar La Corona, alwaar hij tot 1957 heeft gevaren. Daarna volgde zijn walplaatsing op het kantoor in het Groothandelsgebouw te Rotterdam. In 1960 werd het kantoor overgeplaatst naar het oude Shell-Gebouw aan het Hofplein en later naar het nieuwe Shell-Gebouw. In juni van dit jaar verhuisde hij nog mee naar het huidige onderkomen, zodat hij heel wat 'stekkie's' heeft gehad. Jan: 'Op kantoor ben ik in hoofdzaak op de nautische dienst werkzaam geweest, behoudens de periode 1971-1975 toen ik het Civiele Dienst-gebeuren deed. Dit was voor mij een zeer mooie tijd en ik mag wel zeggen een van de mooiste perioden bij de maatschappij. Dit was eigenlijk zo'n beetje wat ik u wilde vertellen en ik dank u, ook namens mijn echtgenote, allen zeer voor de cadeau's mij toebedeeld. Dank voor de grote opkomst, ik wens u allen het allerbeste toe en veel gezondheid, en voor Shell Tankers een goede en behouden vaart in de toekomst'.



Bij dezen wil ik alle op mijn afscheidsreceptie gekomen collega's, oud-collega's en bekenden nogmaals hartelijk danken voor hun belangstelling. Ook de niet-aanwezigen van deze kant alsnog het beste toegewenst. Dank voor de prettige dag en heel veel dank voor de vele cadeau's die ik heb gekregen.

Jan Rakers