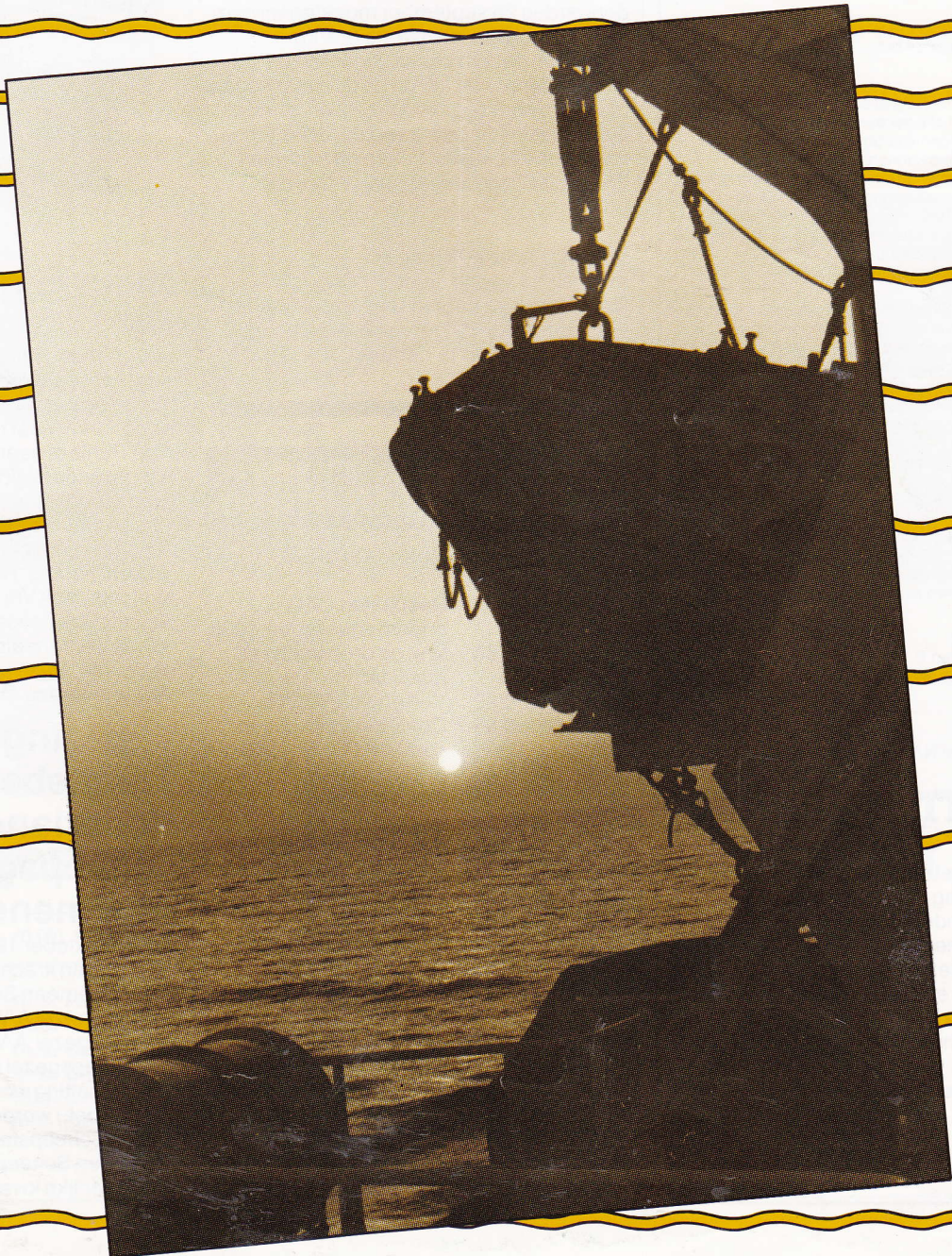


SCHEEP



TECHNIKA

25e jaargang
nummer 2
oktober
1985



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696749

Vijftiende jaargang,
nummer 2, oktober 1985

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolingsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

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

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

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

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

Shell-studietoelagen	4
O.R.-verslag	5
Voortdurende aandacht voor veiligheid	8
Way of no return	9
Jubilea en een afscheid in augustus	11
Schoon schip	12
Personalia	14
Afscheid Bert Hoogland	16



In memoriam

Met verslagenheid hebben velen kennis genomen van het droeve bericht, dat Bert Hoogland drie weken na zijn pensionering onverwacht was overleden. Op zijn zestigste verjaardag hadden wij afscheid genomen van Bert, die bijna 37 jaar Shell Tankers in verschillende functies op een voorbeeldige wijze heeft gediend, laatstelijk als chef van de sectie Arbeidsvoorwaarden. Op zijn afscheidsreceptie bleek hoe zeer hij gerespecteerd was als vakman en gewaardeerd als mens en velen wensten hem toen veel goede en gezonde jaren toe. Het heeft niet zo mogen zijn. Op donderdag 26 september moesten wij hem naar zijn laatste rustplaats brengen. Wij hopen dat zijn vrouw, kinderen en kleinkinderen niet alleen uit de wetenschap dat velen hem zeer waardeerden de kracht zullen putten dit zware verlies te dragen, maar ook uit de tekst boven de rouwbrief 'De Heer is mijn Herder, mij ontbreekt niets'.

Wetend hoezeer hij van de afscheidsreceptie heeft genoten is in overleg met de nabestaanden besloten het verslag toch op de gebruikelijke plaats in 'Schip en Ka' op te nemen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
2296	12.08.85	Resultaten CAO-onderhandelingen 1985
2297	19.08.85	Wet op de arbeids- en rusttijden
2298	23.08.85	Veiligheid (PCOR)
2299	27.08.85	Communicatie buiten kantooruren (PCOR)
2300	28.08.85	Enquete havenontvangst installaties (PCOR)
2301	29.08.85	CAO-onderhandelingen 1985 (PCOR)
2302	02.09.85	Koersen (PCOR)
2303	02.09.85	Retour ontvangstbewijzen (PCOR)
2304	03.09.85	Voorschottenboekjes, etc.
2305	04.09.85	Port info Abidjan (PCOR)
2306	05.09.85	OR-overlegvergadering (PCOR)
2307	10.09.85	Functieoverdr. off.
2308	12.09.85	Res. superint. Curaçao (PCOR)

Bezoek directeur aan deelnemers brandbluscursus

Ieder jaar worden voor jongere officieren en scheepsgezellen gezamenlijk zes brandblusveiligheidskursussen gehouden. De duur van de cursus is drie dagen: twee dagen bij Shell Pernis en aansluitend een medische dag in het Shell Gebouw. Het aantal deelnemers bedraagt circa zestien man. Doel van de cursus is het trainen van zeevarenden door meer op de praktisch gerichte brandblus- en overlevingstechnieken, een en ander ter verhoging van de veiligheid. Op 10 september jl. bezocht onze directeur, de heer M. A. Busker, vergezeld van de heer F. Kuyt, hoofd DFMS/3 (Veiligheid) een bezoek aan de deelnemers en hun cursusleider, de heer L. Blok. Tijdens de gevoerde gesprekken bleek duidelijk dat het Shell Tankers-personeel steeds goed gemotiveerd is. De heer Busker vond dit een zeer verheugende zaak!



Nieuwe gidsen vrij-uit

Twee nieuwe Vrij Uit-gidsen zijn weer verschenen. Eén voor een weekendje weg, vol gegevens over hotels, pensions, bungalows en appartementen in Nederland. Maar ook over een herfststrip naar Parijs of naar België en Duitsland. Aan de andere gids kunnen wintersportliefhebbers zich verlustigen. Shell-employé's en -gepensioneerden kunnen weer gebruik maken van de 9 procent korting. Reserveren kan telefonisch bij Vrij Uit (02968-1300). Schriftelijke bevestiging dient door middel van de personeelsformulieren te gebeuren. Deze kunnen worden besteld bij verzendbureau De Handel (070-882691).

Wijzigingen functiebenamingen Nederlandse scheepsgezellen Algemene Werkploeg

Vanaf 1 oktober 1985 zijn nog de volgende functies van kracht: Scheepstechnicus (ST), Algemeen Scheepsvakman (ASV), Scheepsgezel A/W (SAW), Aankomend Scheepsgezel A/W (ASAW). De scheepsgezel in opleiding die boven de normbezetting wordt geplaatst zal als ASAW (opl.) worden aangekondigd. De functie Scheepstechnicus is nieuw. De Algemeen Scheepsvaklieden met uitzonderlijke kwaliteiten krijgen hiermede

een verdere functie-uitloopmogelijkheid. Vooruitlopend op een functie-evaluatie is de gageschaal 'G' op hen van toepassing. De scheepstechnicus functie zal uitermate selectief worden toegepast en plaatsing zal in de eerste plaats afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van in alle opzichten aan de functie-eisen voldoende gezellen. Kort omschreven is de scheepstechnicus breed inzetbaar in alle onderhouds- en operationele (ook minder prettige) factoren van het werk met grote vakkennis op het gehele gebied en een groot verantwoordelijkheidsgevoel.

De functies Scheepsvoorman, Scheepsvakman I en II en Jongen A/W komen te vervallen. De functiebenaming Aankomend (Algemeen) Scheepsvakman wordt gewijzigd in Scheepsgezel A/W, de functie-inhoud blijft onveranderd.

slechts onder de richtlijnen van het fonds vallen tot en met het kalenderjaar waarin zij de 21-jarige leeftijd bereiken. Wordt Uw kind in de loop van dit jaar 21, en is het niet verplicht verzekerd, dan is het noodzakelijk *tijdig* een passende verzekering af te sluiten. U dient er namelijk rekening mee te houden, dat verzekeringsmaatschappijen doorgaans een wachttijd van enkele maanden hanteren.

Doet men dit niet, dan kan men, gezien de hoge kosten die momenteel aan medische behandeling en ziekenhuisverpleging verbonden zijn, voor zeer onaangename financiële verrassingen komen te staan.

Het Bestuur

Fiscaal nummer

geïnformeerd wordt. Onderaan het genoemde formulier zitten twee strookjes. De belastingdienst verzoekt U een van deze strookjes, desgevraagd, naar Uw werkgever op te sturen. Dat is echter bij Shell *niet* nodig. Shell krijgt deze gegevens namelijk via het Rijkscomputer-centrum, en zij worden rechtstreeks opgenomen in het gagesysteem. In incidentele gevallen zal de gage-afdeling U verzoeken het strookje wel op te sturen. Te zijner tijd worden alle Shell-werknemers over het fiscaal nummer dat door Shell is geregistreerd geïnformeerd. Wat U echter wel moet doen, zoals de belastingdienst U voorschrijft is: controleer Uw naam, voorletters, adres en geboortedatum (indien foutief: verbeter op de achterkant en stuur het formulier terug naar de **belastingdienst**).



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

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

(010) 130956

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

(010) 130957

m.s. Stellaris
m.s. Tagelus
s.s. Zafra

Volle bak bij uitreiking Shell Studietoelagen

Het was een drukte van belang in het Shell-gebouw aan de Haagse Floris Grijpstraat op die vrijdag. Ouders (Shell-medewerkers), familieleden en vrienden waren in grote getale aanwezig om de uitreiking bij te wonen.

'Jullie zullen het niet altijd makkelijk hebben maar wij denken dat jullie het vermogen hebben problemen aan te kunnen. Jullie zijn immers na een zware, strenge en zo objectief mogelijke selectie uitgekozen op grond van jullie tot nu toe

Weliswaar moet ik bij deze steuntoezegging een aantekening plaatsen. Immers de regering overweegt een nieuw stelsel van studiefinanciering, een desbetreffend voorstel werd aan de Tweede Kamer aangeboden. Indien dit voorstel onveranderd door de volksvertegenwoordiging wordt overgenomen, dan ziet het er naar uit dat onze steun in haar huidige vorm niet meer aan jullie ten goede zal komen en dus voortaan moet worden afgestaan.

Yvette M. P. van Noordt, dochter van J. J. van Noordt van DFF/1. Zij is dit jaar begonnen met de studie logopedie (stem- en spraakkunde) in Rotterdam;
Petrus J. Schoenmakers, zoon van gezagvoerder C. P. Schoenmakers. Hij studeert, eveneens sinds dit jaar, electrotechniek aan de T. H. in Eindhoven.

van jullie doorzettingsvermogen, vitale persoonlijkheid en brede belangstelling,' vervolgde Tiedemann in zijn toespraak vóór de uitreiking van de beurzen.

Keuzes maken

Tiedemann bleef nog even stilstaan bij het feit dat een selectie nu eenmaal inhoudt dat er ook een aantal jongens en meisjes uitvalt. 'De niet verkozenen weten natuurlijk dat dit geenszins betekent dat zij niet geschikt voor hun studie worden bevonden of dat ze niet in staat zullen zijn om studie en verbreding te combineren. Ik ben mij ervan bewust dat het voor hen eerder moeilijker zal zijn, dan voor jullie; immers zij ontberen de steun die wij jullie geven. Ik wil dan ook van deze plaats hun zeer veel sterkte en succes met hun studie wensen. Een selectie houdt nu eenmaal in dat er keuzes gemaakt moeten worden.'

Laatste keer?

Tiedemann gaf degenen die wel in het bezit van een Studietoelage kwamen de volgende raadgeving mee. 'Het is aan jullie om zoveel mogelijk te halen uit de kansen die je in de komende jaren geboden worden. Je zult je niet alleen als vaktechnicus moeten ontwikkelen, maar je ook als mens moeten vormen, voor jezelf en voor de maatschappij.

volgen en indien er geen aanleiding is voor wijzigingen, zullen wij op de huidige weg blijven voortgaan en jullie met deze toelagen steunen.'

Ouders

De voorzitter van de Commissie voor Shell studietoelagen, drs. J. Groenevelt ging later iets dieper in op de selectieprocedure. 'Elk jaar is deze uitreiking voor de Commissie een feestelijke afsluiting van een periode waarin vele studenten en aankomende studenten (allen kinderen van Shell-medewerkers, red.) door de Commissie zijn beoordeeld. Het aantal beoordeelde kandidaten dit jaar was 306. Van hen zijn 217 door de Commissie ontvangen voor een selectiegesprek.'

'Tot de ouders wil ik zeggen: gun uw kind haar/zijn toelage als iets extra's. Ga niet uw bijdrage in de kosten van studie en levensonderhoud korten,' aldus Groenevelt. Daarna ging hij in op de Shell Studieprijzen. 'Een van de taken van onze commissie is het beoordelen of er onder de afgestudeerden personen zijn die de studie met uitnemende resultaten hebben voltooid en op een bijzonder veelbelovende wijze hebben voldaan aan de criteria gesteld bij de studietoelage. Ook dit jaar bleek dat er enkelen voldoen aan

**Laatste keer
wellicht?**

'Jullie, jongens en meisjes, zijn begonnen aan een studie aan universiteit, hogeschool of een instelling voor hoger beroepsonderwijs, althans de meesten van jullie, enkelen waren al bezig. Daarmee breekt een fase in je leven aan die de kroon op jullie vaktechnische opleiding kan zijn, maar die ook alle

Personeel, tot het nonderatal 'gelukkigen' aan wie hij op vrijdag 13 september jl. een Shell Studietoelage uitreikte.

deze strenge norm. Onder hen is er één op wie ik thans de aandacht wil vestigen.'

Studieprijzen voor paukenist

Peter Prommel, paukenist, begon in 1979 op het conservatorium in Amsterdam aan een studie die al snel uitliep op een internationale carrière. Vijf jaar lid van het Europese jeugdorkest, in 1982 speelde hij bij het Concertgebouw orkest onder leiding van Bernard Haiting en nu is hij docent op het conservatorium waar hij zes jaar geleden begon. Het zijn maar enkele hoogtepunten uit zijn veelzijdige studietijd. Voor de commissie een uitgesproken figuur om aan hem de studieprijzen uit te reiken.

Criteria

'Wij als ouders zijn bijzonder blij dat jullie zo zijn als jullie zijn. Wie ik daarvoor moet bedanken, ja, dat is moeilijk. Wij zijn vol vertrouwen en we wensen jullie veel succes,' zei de heer D. Muntendam (SIPM) tot de studenten in zijn dankwoord namens de ouders.

Tot de commissie zei hij. 'U staat altijd voor een zeer moeilijke taak. Wat voor criteria stel je nou? U hebt daar zeer veel werk van gemaakt en alle ouders zijn u zeer dankbaar.'



O.R.-VERSLAG

- *Veiligheid*
- *Personeelsbeleid*

Ten tijde van de O.R.-overlegvergadering op **2 en 3 september jl.** waren veel O.R.-leden met verlof in Nederland. Daarom was de opkomst voor de vergadering vrij groot en het vereiste quorum was dus ruimschoots aanwezig. Ook kon een nieuw O.R.-lid worden verwelkomd. In groep 'A' deed SGO Hans van der Ster zijn intrede, ter vervulling van een eerder ontstane vakature. Hij werd, zowel door de bestuurder als door de raad hartelijk welkom geheten en alle succes toegewenst.

In tegenstelling tot voorgaande keren was de vergaderagenda niet zo uitgebreid. Toch bleek dat een aantal onderwerpen aanzienlijk meer tijd vergden dan werd verwacht zodat de twee vergaderdagen nodig waren.

O.R.-voorzitter Jolle de Jong leidde de vergaderingen en gaf, na een woord van welkom, het woord aan de bestuurder.

De heer Busker begon met het noemen van enkele algemene punten.

Wereldtankermarkt

Allereerst een onderwerp waar een bedrijf als het onze ten nauwste bij betrokken is, namelijk de wereld energiebehoefte en het daaraan gekoppelde transport van energie. De bestuurder liet er geen twijfel over bestaan dat het nog steeds niet naar wens gaat in de olietransport sector. De tendens van de laatste jaren zet zich voort: door een steeds verder afnemende behoefte aan energie in de wereld (thans weer een teruggang van 1% ten opzichte van vorig jaar) zijn er opnieuw minder tankschepen nodig met als gevolg een nog groter overschot aan tonnage. 'Het enige wat we kunnen doen', aldus de bestuurder, 'is hopen op verbetering. Niemand kan voorspellingen doen. Zo lang er geen opwaartse beweging is blijven we in de verdrukking zitten.'

Terloops noemde de heer Busker het Sanko-debâcle in Japan waarvan met zekerheid kan worden gezegd dat het een negatieve invloed zal hebben op de internationale scheepvaartwereld, inclusief de tankvaart, met name een veranderde houding van de traditionele financiers van schepen: de banken.

Taakoverdracht scheepsgezellen

Vervolgens informeerde de bestuurder de raad over de eerststaags te houden cursus taakoverdracht scheepsgezellen. Het betreft hier de eerste van drie 'in huis' te houden bijeenkomsten die zullen worden bijgewoond door een tiental ervaren scheepsgezellen. Tijdens de cursus zal speciale aandacht worden besteed aan nautische en technische aspecten (meren/ontmeren, ankerwacht, enz.) en veiligheid. Hoe liggen daar de verantwoordelijkheden? Het zal in veel gevallen vooral een kwestie zijn van de 'puntjes op de i' zetten. Doch het dient zeer nauwkeurig te gebeuren omdat aan veel handelingen aan boord bepaalde risico's vastzitten.

Research en Development

Het Research en Development project waarover tijdens de vorige O.R.-vergadering is gesproken (zie verslag in 'Schip en Ka' van augustus jl.) zal zich, als eerste aanzet, alleen tot technische zaken beperken. Binnenkort zal een inleidende sessie

in Londen plaatsvinden. Er zullen vier, meest jongere, STBV collega's aan deelnemen.

De bestuurder deelde mee dat hij grote verwachtingen heeft van dit project waar, door de inbreng van nieuwe ideeën, zal worden getracht de kosten, zowel op korte als langere termijn, in te dammen om zodoende de toekomst van Marine zeker te stellen. 'Maar, zei de heer Busker, 'we moeten realistisch blijven en niet direct wonderen verwachten'.

Arabische Golf

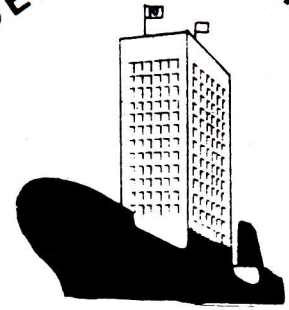
Er werd geruime tijd gesproken over de toestand in de Arabische Golf. De O.R.-leden toonden duidelijk hun bezorgdheid over de situatie maar de bestuurder stelde met nadruk dat STBV-schepen niet in het formeel afgebakende oorlogsgebied komen. 'Er verandert weinig in deze kwestie zo lang geen der betrokken partijen in de Golf-oorlog bereid is aan de onderhandelingsstafel te gaan zitten', aldus de heer Busker.

VEILIGHEID

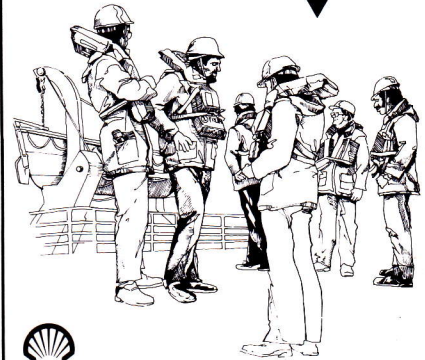
Er is de laatste tijd in 'Schip en Ka' vrij veel aandacht besteed aan veiligheid. Niettegenstaande de belangrijkheid ervan wilde de bestuurder dit onderwerp tijdens de vergadering wat korter houden dan andere keren. De heer Choufoer, directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij en ondermeer verantwoordelijk voor het veiligheidsbeleid binnen de Koninklijke/Shell Groep, heeft in een brief aan de heer Busker zijn waardering uitgesproken over de ruime aandacht die door STBV aan de veiligheid wordt besteed.

Helaas is inmiddels de 7e OMA in 1985 gemeld zodat aan de reeks van 80 aaneengesloten OMA-vrije dagen abrupt een eind is gekomen. Ook dit laatste ongeval met arbeidsverzuim had zeker vermeden kunnen worden. De frequency-rate bij STBV is thans 1,75. Dit is zeker niet slecht te noemen als men de resultaten van de andere Functies in de Shell Groep beziet. Er bestaat een kans dat de Groep de 'target' drastisch omlaag gaat brengen maar omtrent de hoogte van het cijfer wordt nog gesproken. Tot slot van dit

ONDERNEMINGSRAAD



Voorzorg
schept
veiligheid



agendapunt werd er van de zijde van de O.R. op aangedrongen de STBV-veiligheidsstafel wat sneller aan de daarvoor in aanmerking komende schepen te doen uitreiken. 'Nu vindt dat soms wel wat aan de late kant plaats', merkte de vraagsteller op. De bestuurder antwoordde dat hij het daar volledig mee eens was en dat de officiële uitreiking binnen de eerste drie maanden van het jaar volgend op het jaar van de geleverde prestatie diende plaats te vinden. Echter, de bereikbaarheid van de desbetreffende schepen speelt daarbij een grote rol. 'Bovendien proberen we zo veel mogelijk wat grotere bekendheid te geven aan de plechtigheid. Niet iedereen is dan op een bepaalde plaats en tijdstip beschikbaar.'

Vlootplan 1983-1988

Regelmatig wordt tijdens de overlegvergaderingen het vlootplan 1983-1988 met de bestuurder besproken. 'Voor de jaren 1985 en 1986 is thans sprake van een relatieve rust maar wat er daarna gaat gebeuren hangt af van het 'buitengebeuren', aldus de bestuurder. De nieuwbouw in Korea laat goede vorderingen zien en nog dit jaar zal een derde 'bareboat-charter'-schip van Tung worden overgenomen. Het schip zal de naam 'Sidelia' krijgen.

PERSONEELSBELEID

Onder de noemer 'Personeelsbeleid' werden verschillende onderwerpen samengevat. De heer Van Dalen, adviseur van de bestuurder, gaf hier en daar een nadere toelichting op de diverse punten.

Shell Premiespaarregeling

Er bereiken de O.R. nogal eens verzoeken

om bij de directie te pleiten voor deelname door vlootpersoneel aan de Shell Premiespaarregeling. Dat is een regeling waar het walpersoneel gebruik van kan maken en die een wijze van sparen omvat waarbij de maatschappij een zeker bedrag aan belastingvrije premie toekent mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Een en ander vormde een aanleiding voor de O.R. om dit onderwerp bij de directie aan te kaarten. Immers, de collega's op de vloot zijn toch ook Shell-werknemers en waarom de één wel het S.P.S. en de ander niet?

Na in een recent gehouden overlegvergadering met de bestuurder hierover te hebben gesproken heeft de O.R. een schriftelijk verzoek voor toetreding van het vlootpersoneel bij de bestuurder ingediend. Kort voor deze september-sessie van de O.R. werd het antwoord van de bestuurder ontvangen. Daar wij veronderstellen dat velen hierin zijn geïnteresseerd laten wij de inhoud van de notitie hieronder in z'n geheel volgen.



Rotterdam, 29 augustus 1985

Van M. A. Busker

Aan Ondernemingsraad STBV

'Naar aanleiding van uw brief d.d. 8 mei jl. betreffende het voorstel voor deelname van het Nederlands vlootpersoneel aan de Shell Premie Spaarregeling delen wij u het volgende mede.

Wij kunnen ons voorstellen dat deze voor het walpersoneel bestaande regeling aanleiding is een dergelijk voorstel te doen. Bedacht dient echter te worden dat vergelijking met arbeidsvoorwaardenpakketten een moeilijke zaak is. Er zitten in het pakket van een ander altijd elementen die men aantrekkelijk vindt, maar men vergeet wel eens dat ook in het eigen pakket regelingen voorkomen die een ander best zou willen hebben. Zo kijken veel walpersoneelsleden met enige jalouzie naar de -lagere- pensioengerechtigde leeftijd van het vlootpersoneel, de verlofregeling, de betaling van overwerk en de studieverlofregeling, terwijl veel vlootpersoneelsleden bijv. de spaarregeling aantrekkelijk vinden. Een vergelijking zal dan ook altijd moeten gaan over het totaal van arbeidsvoorwaarden. Aangezien alle arbeidsvoorwaarden in geld waardeerbaar zijn kunnen pakketten met elkaar vergeleken worden. Wij hebben bepaald niet de indruk dat de voor ons vlootpersoneel geldende arbeidsvoorwaarden beneden de maat zijn en het is onze oprechte mening dat zij de toets der kritiek ruimschoots kunnen doorstaan. De arbeidsvoorwaarden voor het vlootpersoneel komen in principe tot stand in overleg met de vakbonden. Bij de start van de CAO-onderhandelingen wordt een aantal 'wensen' ingediend waarvan de kosten in de regel meer bedragen dan hetgeen beschikbaar is. Dit betekent dat het onderhandelingsresultaat een compromis is, waarbij veel zaken naar belangrijkheid en kosten zijn afgewogen. Een situatie waarbij achteraf blijkt dat naast het onderhandelingsresultaat geld beschikbaar is voor een niet door de vakbond voorgestelde verbetering van arbeidsvoorwaarden zou betekenen dat de vakbond haar werk niet goed gedaan heeft. Evenmin is de situatie verdedigbaar, waarbij de Maatschappij de onderhandelingen moet starten met de mededeling dat minder geld beschikbaar is omdat er op verzoek van de Ondernemingsraad een verbetering van arbeidsvoorwaarden heeft plaatsgevonden.

Tenslotte nog dit: als het gehele vlootpersoneel aan de spaarregeling zou deelnemen bedragen de kosten daarvan voor de Maatschappij circa 2%. Voor de introductie van een dergelijke regeling zou dan ook ruimte gevonden moeten worden in het totaal van de met de vakbonden overeengekomen dan wel overeen te komen arbeidsvoorwaarden.

Het zal u na lezing van het voorafgaande, naar wij vertrouwen, duidelijk zijn dat wij op uw verzoek negatief moeten reageren.'

Walsituatie

Kort voor de vergaderdagen op 2 en 3 september ontving het O.R.-secretariaat een notitie van de bestuurder over een aanpassing van de walorganisatie aan de gewijzigde omstandigheden (kleiner wordende vloot). De notitie beschrijft in grote lijnen de noodzaak tot het doen van aanpassingen van de walorganisatie en diverse manieren waarop dit eventueel zou kunnen gebeuren. Realisatie ervan zal eerst plaatsvinden na goed overleg met O.R. en de walmedewerk(st)ers via de weg der geleidelijkheid. Volgens de notitie ligt het niet in de lijn der verwachting dat er op korte termijn een wijziging komt in de huidige opzet van een wal-organisatie, bestaande uit drie afdelingen. Wel is het mogelijk dat binnen en tussen de afdelingen werkzaamheden worden herverdeeld en secties worden gecombineerd.

De weg der geleidelijkheid met betrekking tot de reducering van het aantal walpersoneelsleden betekent dat

- een zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande mogelijkheden tot overplaatsing naar andere Shell-maatschappijen;
- op verzoeken om vervroegde pensionering, indien mogelijk, wordt ingegaan;
- bij het ontstaan van een vakature kritisch wordt bekeken of en hoe deze moet worden vervuld.

Tegen het eind van dit jaar wordt verwacht dat de walbezetting uit ruim 90 personen zal bestaan tegen 102 ultimo 1984.

Op korte termijn zal de Commissie Walaangelegenheden van de O.R. een gesprek hebben met de bestuurder.

Vervroegde pensionering

Alle gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen met meer dan 30 pensioenjaren hebben van de maatschappij een brief ontvangen met voorbeeld berekeningen van hun pensioenrechten indien men eerder dan de pensioengerechtigde leeftijd de dienst der maatschappij zou verlaten. De bestuurder verklaarde dat toezending van deze financiële gegevens moet worden gezien als een stukje service

Tijdens de vergadering las O.R.-voorzitter Jolle de Jong het antwoord van de raad aan de bestuurder voor waarin hem ondermeer werd gevraagd of de Commissie van Dagelijkse Aangelegenheden binnenkort op de inhoud van de notitie terug mocht komen. Gezien de korte tijdspanne tussen de

ontvangst van de notitie en het bijeenkomen van de O.R. was er namelijk geen gelegenheid geweest het antwoord met de leden te bespreken en te bestuderen. De bestuurder ging hiermee akkoord.

volgens op de in de jaartoespraak gedane mededeling. Indien men, op grond van deze cijfers, met vervroegd pensioen wil, kan men dit bij de maatschappij kenbaar maken. De bestuurder voegde hieraan nog toe: 'Emotioneel en zakelijk gezien betekent dit eerder met pensioen gaan van werknemers een verlies voor de maatschappij maar daar staat tegenover dat een aantal jongeren de gelegenheid krijgt om op te schuiven'. Het verwerven van wat eerder vrijheid kost de betrokkene uiteraard geld in verband met een vervroegingsaftrek op het pensioen.

Nieuwe CAO

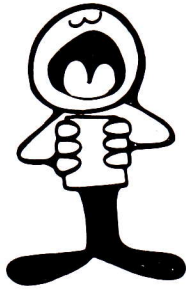
Het stemde de bestuurder tot grote voldoening dat de nieuwe CAO voor het vlootpersoneel is afgesloten. Inmiddels is de besluitenlijst aan alle betrokkenen toegezonden. De heer Van Dalen ging vervolgens wat nader in op de inhoud van de nieuwe CAO. 'In de toelichting op de overeenkomst is nogal wat aandacht geschonken aan de opvattingen over de prijscompensatie. Evenals vele werkgevers (en sommige werknemersbonden) vindt Shell dat prijscompensatie uit de tijd is. Zoals ook voor andere Shell-locaties geldt, staat ook STBV een systeem voor waarbij gageverhogingen worden vastgesteld op basis van onderhandelingen en mogelijkheden en niet het gevolg zijn van de C.B.S. cijfers.

Pensioenregeling voor vlootpersoneel

Er is de laatste tijd veel gesproken en geschreven over de nieuwe Shell pensioenregeling en de afzonderlijk door STBV toegepaste wijziging voor het vlootpersoneel. De maatschappij heeft alle belanghebbenden informatie hierover toegezonden (zie circulaire dd. 1 juli 1985). Naar aanleiding van de inhoud van de circulaire hebben nogal wat reacties de O.R. bereikt. Vragen over met name de 15% korting, welke wordt toegepast op het vlootinkomen van de twee toprangen. De Pensioencommissie van de O.R. is thans bezig de ontvangen opmerkingen te evalueren. Tevens wordt informatie en advies ingewonnen bij de betrokken belangenorganisaties met betrekking tot de rechtmatigheid van de genoemde korting. Binnenkort zal de Pensioencommissie een onderhoud hebben met de heer Van Dalen over dit onderwerp.



Nieuw in de raad: Hans van der Ster



O.R.-ALLERLEI

In januari 1986 hopen de eerste conventioneel opgeleide officieren (COO's), in dit geval stuurlieden, examen af te leggen voor het 'A'-diploma als scheepswerktuigkundige. Thans zijn 18 stuurlieden en 10 werktuigkundigen bezig met hun studie in de tegendiscipline. De tweede cursus - in Vlissingen - gaat medio oktober van start.

De eerstvolgende overlegvergadering - in oktober - zal niet worden bijgewoond door de heer Busker. Dit in verband met zijn verblijf in Korea voor de naamgeving van de tweede LR. In zijn plaats zal de heer Van Dalen als bestuurder optreden.

O.R.-lid Herman van Oostrum is in het ziekenhuis opgenomen geweest. "t Gaat nu goed met hem", vertelde Jolle de Jong.

De bestuurder deelde mede dat onlangs een aantal van onze jongere stuurlieden als operator bij Shell Pernis in dienst is getreden. Ook gingen enkele 2e stuurlieden over naar het Loodswezen.

De eindrapportage over het project op de 'C'-klasse schepen zal binnenkort in het O(verkoopelend) R(ationaliserings) O(rgaan) worden behandeld. Tijdens de eerstvolgende vergadering zal dit onderwerp weer op de O.R.-agenda staan.

Tot aan de volgende O.R.-vergadering - op 21 en 22 oktober - is als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. herkozen Willem Hoogendijk en als plaatsvervangend secretaris Frank Vergroesen. Simon Neeleman werd gekozen tot voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden en Bert Zwiers werd herkozen als secretaris van genoemde Commissie.

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 2 en 3 september jl. waren:

Groep A

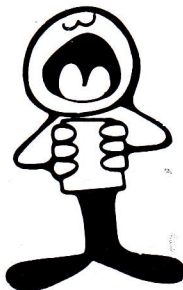
Jan Alsmā
Joost Boonstra
Cees Hemmer
Willem Hoogendijk
Jolle de Jong
Wouter Kalkman
Simon Neeleman
Hans van der Ster
Frank Vergroesen
Bert Zwiers

Groep B

Rupert Huysers
Joop Wiglevēn
Arie van der Windt

Groep C

Frank van der Bas
Rob ten Hooven
Jarig Molenaar
Joop Ouwens
Henk Steenstra



VOORTDURENDE AANDACHT VOOR VEILIGHEID

D. L. Smith en R. C. Oldham van S.I.M. brachten bezoek aan Rotterdam

Op 6 september jl. brachten de heren D. L. Smith, Safety Adviser van de Marine Coördinator en R. C. Oldham van Shell International Marine MRS/1 (Safety), een bezoek aan ons kantoor om een uiteenzetting te geven over de veiligheid als geïntegreerd onderdeel van het bedrijfsgebeuren. Dit vindt een of twee maal per jaar plaats in het kader van veiligheidsbevordering in een zo breed mogelijk verband. Voor deze gelegenheid waren enkele tientallen toehoorders in de mediazaal bijeen gekomen. Behalve een aantal Shell Tankers-mensen, zowel vloot als wal, waren ook collega's van andere Shell groepsmaatschappijen in Nederland uitgenodigd. Veel van de aanwezigen zijn op enigerlei wijze betrokken bij het

veiligheidsgebeuren, als veiligheidsofficier, hoofd veiligheid of anderszins. Onze Engelse collega's vertelden over de stand van zaken op het gebied van de veiligheid bij de Shell-Groepsvloeten en de bereikte resultaten na de introducering van de Dupont veiligheidstheorie. Maar ook wat er gedaan moet worden om tot een nog betere score te komen want . . . we zijn er nog lang niet. De voortdurende aandacht voor de veiligheid mag onder geen beding verslappen. Deutsche Shell Tanker Gesellschaft m.b.H. heeft mede dankzij de Dupont uitgangspunten een frequency rate van 0.0! Waarom zou dat bij Shell Tankers B.V. niet mogelijk zijn?

Juiste theorie

Na door onze directeur, de heer M. A. Busker, te zijn ingeleid schetste Capt. Smith in het kort de Dupont filosofie die tot doel heeft de veiligheid in het bedrijf te helpen bevorderen en het aantal ongevallen tot 'zero' terug te brengen. Bij Dupont, het grote Amerikaanse chemische concern, lukte dit wonderwel. Al sinds de dertiger jaren is dit bedrijf nagenoeg vrij van ongevallen met arbeidsverzuim. Een prestatie van de eerste orde als men bedenkt dat het fabricage proces in de vele fabrieken en installaties van deze omvangrijke onderneming een grote verscheidenheid aan veelal uiterst gevaarlijke chemische stoffen omvat. Dupont gaat uit van een aantal punten waarvan wel de meest opmerkelijke is dat **alle ongevallen kunnen worden voorkomen**. Een stelling waar wij in eerste instantie de wenkbrauwen bij fronsen en ons afvroegen 'is dat zo, kan dit wel?'. 'Inmiddels zijn we er achter gekomen', zei Captain Smith, 'dat de Dupont theorie de juiste moet zijn. De bewijzen liggen op tafel: dank zij de Dupont-aanpak is de frequency-rate bij DSTG op 'zero' gekomen'.

't Moet kunnen

Indertijd is bij STBV het bekende 10-punten veiligheidsprogramma geïntroduceerd. We gaan ze hier niet herhalen maar een feit is dat op basis van het Dupont-thema het aantal ongevallen bij onze maatschappij spectaculair is afgenomen. Bij onze Duitse collega's ging men nog een stap verder. Een veiligheidsdeskundige van Dupont werd voor bepaalde tijd 'ingehuurd' en hij adviseerde het management na onderzoek naar de veiligheid aan boord van enige schepen hoe de veiligheidsorganisatie kon worden

opgezet. DSTG's management stelde alles in het werk om, net als bij Dupont, het magische 'target zero' te bereiken. En zij slaagde daarin. Sinds juni 1984 vaart DSTG OMA-vrij!

Eén van de Duitse veiligheidsofficieren die de exercitie heeft meegemaakt en er zo daadwerkelijk aan heeft meegeholpen dat DSTG onlangs de 'Group Safety Award' kreeg is inmiddels voor enkele maanden bij STBV tewerkgesteld om te trachten ook ons op weg te helpen om het uiteindelijke doel 'zero' te bereiken. Als dat toch eens mocht lukken . . . Een dergelijk resultaat moet mogelijk zijn. De heer Smith noemde in dit verband het feit dat negen schepen in de vloot van STBV al gedurende een aantal jaren OMA-vrij hebben gevaren. 'Wat het ene schip kan moet bij het andere toch ook kunnen?'

Meteen melden

De heer Oldham nam vervolgens de presentatie over en liet aan de hand van slides zien hoe de Dupont aanpak is. Hoe kunnen verbeteringen worden bereikt? De hoofdlijnen moeten voor een ieder duidelijk zijn. Uiteraard zullen er steeds instructie- en andere handboeken beschikbaar moeten zijn om de details aan te geven maar de hoofdpunten van het veiligheidsbeleid kunnen heel gemakkelijk helder en klaar op slechts één velletje papier worden verwoord. Erg belangrijk is dat de mensen geïnteresseerd en enthousiast zijn en blijven. De spreker noemde in dit verband het volgende voorbeeld: 'als iemand een gevaarlijke toestand signaleert of een situatie die mogelijk een gevaar kan gaan opleveren, laat hij dan niet wachten met het melden ervan tot een volgende scheepsvergadering maar laat hij er meteen melding van maken'. Minstens zo belangrijk is dat iedereen weet waarom de

veiligheid zo'n grote aandacht krijgt. Allereerst op persoonlijk gebied. Het vermijden van persoonlijk leed en ook dat ten opzichte van anderen (b.v. de familie thuis). Daarnaast is een veilig schip ook commercieel gezien van groot belang. Een ongeval aan boord kan tot aanzienlijke vertraging en kosten leiden. Een positieve ontwikkeling is dat, met het omlaag gaan van het aantal ongevallen, de 'Marine Lost Time' eveneens een forse teruggang te zien geeft. Met het terugdringen van de persoonlijke ongevallen zijn al goede vorderingen gemaakt. In 1982 was de gemiddelde frequency-rate voor persoonlijke veiligheid bij 'Marine' nog 6.8. In 1983 daalde deze tot 4.2, een vermindering van 38% en 1984 gaf een gemiddelde te zien van 2.3 oftewel een reductie van 45%.

Ook gedurende de vrije tijd mag de veiligheid niet uit het oog worden verloren. Heel veel ongevallen aan boord vinden plaats buiten werktijd. Voorzichtigheid blijft geboden!

Na DSTG heeft nu ook de Norske Shell 'target zero' bereikt. Gedurende een vol jaar vonden geen ongevallen plaats op hun tanker 'Fjordshell'. Ook STBV slaat geen gek figuur. Over de eerste 8 maanden van 1985 is de frequency-rate 1.75. Hierna volgt STUK met 1.93 en Soc. Mar. Shell met 6.41. De Duitse vloot is en blijft koploper met 0.0!

Voortdurende aandacht

Tot slot van de presentatie werd een serie dia's op het scherm gebracht waar onveilige situaties of handelingen op aanschouwelijke wijze tot uitdrukking kwamen. Duidelijk herkenbare plaatjes. Als je ze ziet geprojecteerd dan is de reactie onmiddellijk 'ja, dat is fout' maar . . . ze gebeuren nog steeds en te vaak. Ondeugdelijk schoeisel, onvoldoende bescherming voor de ogen, oren, handen e.d. en verkeerd ingenomen posities bij het verrichten van bepaalde werkzaamheden. Veelal geen onwetendheid maar nonchalance. Veiligheid is en blijft een onderwerp dat onze voortdurende aandacht blijft vragen. Ook na de presentatie door de heren Smith en Oldham zullen we er in woord en geschrift mee blijven geconfronteerd. Door de komst van de veiligheidsofficier van DSTG zal de aandacht voor de veiligheid nog verder worden geïntensiveerd. Tot slot dankte de fleet manager, de heer G. Veldt de beide Engelse collega's voor hun komst naar Rotterdam en het brengen van de boeiende en leerzame presentatie.

WAY OF NO RETURN

De 'Acteon' op het strand in Bangladesh

'Een vreemde gewaarwording om je schip moedwillig op het strand te zetten. En liefst zo hoog mogelijk, dus . . . extra volle kracht'. We spraken met gezagvoerder F. A. Visser die onlangs in Bangladesh de 'Acteon' op deze merkwaardige wijze aan een sloopfirma afleverde. Onder aanwijzingen van een loods werd het schip keurig naast andere schepen op een modderbank 'geparkeerd'. Even later schoof nog een andere tanker aan stuurboord naast de 'Acteon'. 'A way of no return' . . .

'Uiteraard wisten we al geruime tijd dat het schip zou worden verkocht', vertelde gezagvoerder Visser, 'maar toch komt de bevestigende mededeling nog onverwacht'.

De 'Acteon' lag in Singapore toen het bericht uit Rotterdam werd ontvangen. Na 24 jaar trouwe dienst zat het er op. Gezien de leeftijd en de staat waarin het schip verkeerde lag het uit de vaart nemen voor de hand. Trouwens, een leeftijd van bijna 25 jaar mag tegenwoordig als bijzonder worden beschouwd. Heel wat schepen en vooral tankschepen halen maar hooguit 15 jaar. Pluim op de hoed voor de bouwer P. Smit Jr. in Rotterdam! Maar niet in de laatste plaats hebben de goede zorgen van de opvarenden in de loop der jaren eveneens aan deze lange levensduur bijgedragen.

Gadani Beach

Er zijn slechts weinig plaatsen in de wereld waar grote zeeschepen op het strand worden gezet om te worden gesloopt. Het meest bekend is wel Gadani Beach in Pakistan. Bij het horen van een plaatsnaam met het woord 'Beach' gaan de gedachten onwillekeurig uit naar witte zandstranden, wuivende palmbomen, een diepblauwe zee en een stralende zon. U weet wel, namen zoals Palm Beach, Golden Beach of andere exotische 'Beaches'. Wel, de enige overeenkomst ligt hoogstens in een volop schijnende zon (alhoewel het er ook onbarmhartig kan regenen), verder is Gadani Beach een gebied waar het lijkt of er een orkaan heeft gewoed. Of een veldslag, want die indruk kan men er ook krijgen. Er lagen tientallen schepen op het strand in verschillende stadia van afbraak. Kleine schepen maar ook grote. Zelfs VLCC's. We herinneren ons het verslag van het omhoog varen van

een Franse VLCC, de 'Brumaire', begin 1982. Toen de kolos het strand naderde stak er plotseling een harde wind op. Het schip dreigde dwars op het strand te lopen maar dank zij snel en handig manoeuvreren nam de 'Brumaire' slechts (!) vijf tot zes plaatsen op het strand in.

Unieke gebeurtenis

Terug naar de 'Acteon' en het verhaal van gezagvoerder Visser. Chittagong was de laatste haven die werd aangelopen voordat het schip bij de sloper, ongeveer 15 mijl benoorden deze plaats, werd

afgeleverd. In Chittagong, een belangrijke havenstad in Bangladesh, een land waar de bevolking bepaald niet rijk is gezegend met aardse goederen, werden de laatste voorbereidingen getroffen voor het definitieve einde. De meeste bemanningsleden gingen met medeneming van hun bagage van boord.

Alleen de gezagvoerder, 1e en 2e stuurman, de hoofdwerktuigkundige, 2e en 3e wtk., twee assistenten, de Hovo en een leerling bleven achter. Zij zouden getuige zijn van de unieke gebeurtenis die weldra



zou gaan plaatsvinden: met extra volle kracht het strand op . . . Er was berekend dat nog net voldoende bunkers aan boord zouden zijn om de eindbestemming te bereiken. Niet te weinig maar ook niet te veel . . . Brandstof is duur!

Extra vol vooruit

De 'Beaching Master' kwam aan boord. Tot voor kort was hij havenmeester in Chittagong. De man had zijn nautische opleiding genoten aan een zeevaartschool in Engeland en hij sprak de Engelse taal perfect. De weersomstandigheden waren uitstekend en het water zou bij het bereiken

Eerder dit jaar werd ook de 'Abida', het zusterschip van de 'Acteon', voor sloep op het strand gezet. Echter, ten tijde van de 'beaching' waren de weersomstandigheden ter plekke niet al te best. Dit had tot gevolg dat de opvarenden die nog aan boord waren met behulp van een bootsmansstoeltje van het schip moesten worden gevieerd. Hiertoe was een draad gespannen vanaf de voormast van de 'Abida' naar het strand. Een niet alledaagse manier om een schip te verlaten!

van de kust op zijn hoogste punt zijn. De loods gaf opdracht tot 'extra vol vooruit'. De schroef maakte 120 omwentelingen.

De laatste krachtsinspanning van een ter dood veroordeeld schip. Het leek wel of de 'Acteon' nog één keer wilde laten zien waartoe ze in staat was. De kustlijn waarde nu snel en op de stranden werden de contouren zichtbaar van tientallen schepen en bergen schroot. Tussen al die schepen waren ook twee Shell-tankers duidelijk waarneembaar. Een Engelse 'A'-



boot en . . . zo waar ook de restanten van een nog goed herkenbare 'Vitrea'. Vanaf het strand was een markering uitgezet in de vorm van op korte afstand geplaatste rode vlaggen. Deze lijn moest zo scherp mogelijk aan stuurboord worden gehouden. 'Moeilijker dan je denkt maar daar de 1e stuurman het roer scherp wist te hanteren werd de onderlinge afstand tussen de andere omhoog gevaren schepen zo klein mogelijk gehouden', aldus gezagvoerder Visser. Nadat de 'Acteon' voor het eerst de grond raakte schoof het schip nog een poos door de modder. De remmende werking van de zachte bodem was aan boord nauwelijks te voelen. Nadat het schip muurvast zat liet de tweede stuurman beide ankers vallen. Aan de kettingen wordt het schip, steeds als er een 'plak' is afgebrand, verder naar het strand getrokken. 'Daarna kregen we het verzoek zo snel mogelijk van boord te

gaan. Maar eerst moest de hele machinekamer stoom afblazen, schakelaars moesten worden omgezet, afsluiters worden dichtgedraaid, enz. Een vletje kwam langs en na een kort roeitochtje door donker en drabbig water zetten wij voet op het 'strand' van Bangladesh. Onze taak was volbracht'. Onmiddellijk na de 'beaching' van de 'Acteon' naderde nog een tanker de kust. Het bleek een Griek te zijn die weinige tijd later feilloos naast de 'Acteon' werd gezet. 'A way of no return' . . .



JUBILEA EN EEN AFSCHEID IN AUGUSTUS

Jubilea met 'live music' in Korea

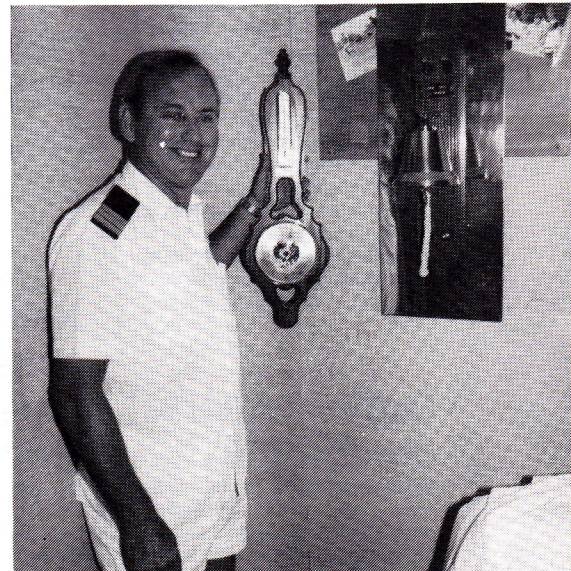
'De nieuwbouwperiode van de LR's in Ulsan – Korea kenmerkt zich tevens op een wijze welke aan boord zelden of nooit zal worden meegemaakt en wel de vele dienstjubilea in speciaal de beide topzaken. Vierde gezagvoerder D. M. Mos op 25 mei jl. aldaar zijn 30-jarig dienstjubileum – waarbij door nieuwbouw kollega's enige herinneringen overhandigd werden – op 17 augustus daaropvolgend was er deze feestelijke gebeurtenis voor de hoofdwerktuigkundigen J. van der Schee en F. Bakker en wel voor respectievelijk 30 en 25 jaar dienst bij Shell Tankers. De jubileumdata vielen op 17 en 26 augustus, doch als voorheen met de jubileumviering van gezagvoerder Mos werd hier niet strikt de hand aan gehouden. Enige onrust werd merkbaar bij hoofdwerktuigkundige F. Bakker, toen in het juli-nummer van 'Schip en Ka' hoofdwerktuigkundige Van der Schee genoemd werd en er duidelijk aan iets 'gewerkt' werd, doch de betreffende editie van augustus – waarin zijn persoonlijke jubileum gememoreerd werd – uitbleef. Nu is enige vertraging in de postvoorziening vanuit Nederland alhier geen zeldzaamheid, doch dit kwam duidelijk slecht uit. Het is kenmerkend voor de hechtheid van het team, dat hij nooit zelfs maar enig voorgevoel heeft gehad omtrent wat er nu precies op handen was deze zaterdagochtend. Gezagvoerder H. van Slegtenhorst richtte allereerst het woord tot hoofdwerktuigkundige Van der Schee en

Gedurende de maand augustus werden in Korea enkele jubilea gevierd en aan boord van de 'Ondina' namen de opvarenden afscheid van de 2e wtk. die met pensioen ging. Van beide gebeurtenissen kregen we een verslagje. Gezagvoerder Knol stelde het een en ander op schrift van de jubileumviering in Korea van de hoofdwerktuigkundigen J. van der Schee en F. Bakker en 3e wtk. J. P. de Visser stuurde ons een verslagje van het afscheid van 2e wtk. F. de Roos op de 'Ondina'.

memoreerde o.a. enige herinneringen uit gezamenlijke dienstperioden. Hierna werden een plaquette ter herinnering en een pennenset met inscriptie overhandigd. De jubilaris was duidelijk zeer ingenomen met beide geschenken, doch wie schetste de verbazing van hoofdwerktuigkundige Bakker om daarna, blij verrast, voor het voetlicht te worden gehaald. Wederom volgde een korte toespraak waarna hij dezelfde herinneringen ontving en het gebeuren werd besloten in het werkkantoor met een dankwoord van beide hoofdwerktuigkundigen. De werkzaamheden vergden de aandacht, doch verdere festiviteiten spitsten zich toe op een gezamenlijke borrel in de bar van het MIPO-restaurant na de dagtaak en in de late uurtjes het consumeren van enige 'slaapmutsen' in de nachtclub van het Diamond Hotel, de Moon Night Bar. De hier aanwezige 'Live music' droeg zonder twijfel bij tot een uitermate gezellig samenzijn. Al met al een gezellige dag waarop zowel de beide jubilarissen als de overige officieren met genoegen kunnen terugzien.'

Op de 'Ondina' nam een geziene collega afscheid

'Zaterdagochtend tijdens 'pikheet' was het eindelijk zover. Fokke de Roos, 2e wtk aan boord van de 'Ondina' zou ter ere van zijn pensionering gehuldigd worden. Enige dagen daarvoor had hij met veel rondvragen zijn angstige vermoedens al bevestigd gekregen, want dat was niets voor hem. Maar nu was Fokke het slachtoffer en had niets in te brengen. De voltallige bemanning was aanwezig, en tijdens een voortreffelijk hapje plus borrel werden aan hem de blijken van waardering overhandigd: een barometer/thermometer en een scheepsbel.



Met het eerste hadden de kapitein en z'n eega de halve wereld afgereisd. Hij was namelijk gekocht in Nederland via intensieve samenwerking van kantoor en kapitein, en daarna in de koffer meegenomen naar Brazilië. De bel had een ander verhaal. Dagenlang liep Fokke te zoeken naar de mop koper die er volgens hem toch moest zijn. Intussen begon deze 's nachts, op de draaibank, steeds meer op een scheepsbel te lijken. De huldiging werd, tijdens de 's avonds gehouden satéparty afgesloten met een speech, die heel kort en bondig samen te vatten is in: Fokke, bedankt voor je enorme inzet en sociale gedrag ten opzichte van je collegae! Het ga je goed.'



SCHOON SCHIP

Voller en voller

De binnenstad van Rotterdam wordt steeds voller en voller met bebouwing. Elk braak liggend stukje grond wordt benut voor het plaatsen van een kantoorgebouw of een woonflat. Binnen een paar jaar zal het aanzien van het Hofplein en de naaste omgeving totaal zijn veranderd. Elders in 'Schoon Schip' vertelden wij U over de uitbreiding van de Beurs/World Trade Center. Een stukje dichterbij het Shell-gebouw, op de hoek van het Pompenburg en de Coolsingel en op de plaats waar tot voor kort discotheek Bristol stond, wordt in opdracht van de Aegon Verzekeringsmaatschappij een vijftig meter hoog kantoorpand opgetrokken. Het gebouw wordt van veel glas voorzien en zal in hoogte tot ongeveer halverwege het Shell-gebouw komen. Op de dag van de grote jaarbijeenkomst, op woensdag 18 december a.s., zullen heel wat bezoekers hun ogen uitkijken bij het zien van het flink gewijzigde aanzicht van het centrum van Rotterdam. De oudere Rotterdammers zullen echter wel eens met weemoed terugdenken aan 'hun' stad van vóór mei 1940...

Ondernemers-competitie

Shell Nederland B.V. geeft deze maand het startsein voor een ondernemerscompetitie onder het motto: 'Maak je eigen ondernemersplan'. Aan deze competitie kan door alle HTS'en en scholen voor HEAO met een of twee groepen van minimaal drie en maximaal vijf studenten uit de laatste twee studie jaren worden deelgenomen. De competitie bestaat uit het maken van een ondernemingsplan voor 'een nieuw te starten bedrijf in Nederland', dat bij aanvang niet meer dan vijftig werknemers mag tellen. Een onafhankelijke jury, bestaande uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven (niet-Shell), onderwijs, overheid en politiek, zal de plannen beoordelen. Voor

zowel de scholen als de studentengroepen die de beste plannen opstellen heeft Shell geldprijzen beschikbaar gesteld. Deze zullen op 7 juni 1986 in het Haagse Museum door de President-Directeur van Shell Nederland B.V. worden uitgereikt.

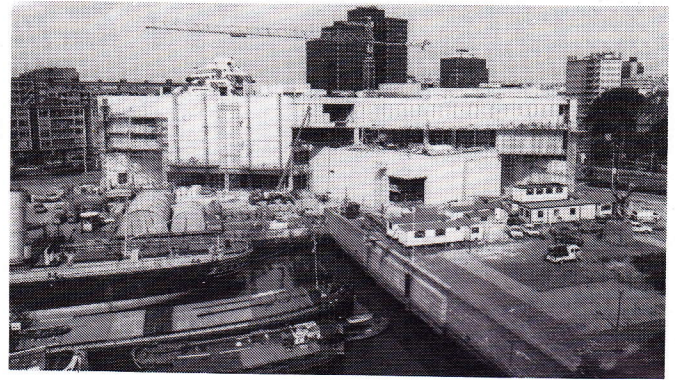
Shell wil met deze competitie HBO-studenten stimuleren zich te oriënteren op nieuwe economische activiteiten. De studenten worden nu o.a. opgeleid voor functies in het bedrijfsleven, maar hun opleiding kan ook een voortreffelijke basis bieden voor het starten van een eigen bedrijf, waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd.

Tussen de betreffende vormen van onderwijs en het bedrijfsleven liggen veel raakvlakken. De afdeling Onderwijscontacten van Shell Nederland B.V. die als centraal punt voor de competitie optreedt, gaf hieraan in de afgelopen jaren al gestalte door de organisatie van excursies, stagemogelijkheden en de verstrekking van informatiemateriaal.

Nieuw scheepvaart-museum in Rotterdam

De bouw van het nieuwe scheepvaartmuseum aan de Leuvehaven in Rotterdam vordert gestaag. In mei 1986 kan het publiek terecht in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', gebouwd op het raakpunt van het stadscentrum met het water. Wat kunnen de bezoekers in mei volgend jaar verwachten?

Het eerste gedeelte van de begane grond is gratis toegankelijk. Het maritieme informatiecentrum en de museumwinkel zullen hier gevestigd zijn. In het informatiecentrum kan men met behulp van computer en beeldplaat alle mogelijke maritieme informatie opvragen, zowel literatuur als afbeeldingen. Pas bij het betreden van de



tentoonstellingsruimten zal er entree worden gevraagd. Het museum past een unieke formule toe: er is sprake van een betrekkelijk kleine, vaste presentatie en zo'n vijf à zes wisselende exposities tegelijkertijd. In de vaste presentatie, een handboek scheepvaart in expositievorm, zal worden ingegaan op alle vormen ervan. Begrippen zoals schip en vaarweg, scheepsbouw en voortstuwing zullen in hun onderlinge samenhang worden getoond en toegelicht. Ook wordt antwoord gegeven op de vragen 'Met welke doelen wordt scheepvaart bedreven?' 'Wat is de plaats van de maritieme cultuur?' Zo ook de vraag naar gebruik en interpretatie van bronnen.

Buitenmuseum

Naast dit 'programmatische' museum is ruimte voor zo'n vijf à zes wisselende tentoonstellingen tegelijk, die telkens een doorsnee zullen geven van zowel de maritieme geschiedenis als de actualiteit. Maar ook buiten het gebouw zal het museum zich manifesteren, namelijk in het gebied tussen het nieuwe gebouw en de vuurtoren

'Het Lage Licht' aan de Leuvehaven zal een zg. 'Buitenmuseum' worden gerealiseerd. Een openlucht tentoonstelling waar niet alleen grote objecten zoals boeien, kranen, machines en boten zullen worden geëxposeerd maar waar in een aantal paviljoens ook maritieme bedrijfjes zullen worden gevestigd waar gewerkt, geëxposeerd en gerestaureerd zal worden. En dan nog de museumvloot – met het museumschip 'Buffel' als grootste bezienswaardigheid – schepen die niet alleen te bekijken zijn, maar waarmee ook gevaren kan worden. Degenen die belangstelling hebben voor dit museumcomplex en op de hoogte willen blijven van het reilen en zeilen ervan kunnen lid worden van de Vereniging Scheepvaart- en Havenmuseum Rotterdam, Scheepmakershaven 48, 3011 VC Rotterdam. Deze vereniging, opgericht in 1983, heeft als doelstelling zoveel mogelijk belangstelling te wekken voor de activiteiten en de kollektie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', het verwerven van de objecten voor en het financieel steunen van dit museum.

Wat nu?

Het komt regelmatig voor dat exemplaren van 'Schip en Ka' onbestelbaar bij de redactie terugkomen. In negen van de tien gevallen is de geadresseerde verhuisd zonder bijtijds daarvan mededeling te hebben gedaan. Maar onlangs kregen we een wikkeltje terug waarop door de P.T.T. was aangebracht 'pand is dichtgespijkerd'. 'Wat nu', zal de postbesteller hebben gedacht

toen hij al die planken zag. 'En nergens een kier te vinden om het blad doorheen te schuiven'. Ten einde raad heeft hij de enveloppe – voorzien van een aantekening – maar naar de afzender geretourneerd. Maar alleen de adresband arriveerde in Rotterdam. Kennelijk heeft het blad onderweg toch nog een geïnteresseerde lezer gevonden...



SCHOON SCHIP

'Cardissa' in communicatie spektakel

Op 16 september jl. werd het hoogste punt bereikt bij de uitbreiding van de Rotterdamse Beurs/World Trade Center aan de Coolsingel. Het gebouw telt 23 verdiepingen. De minister van Verkeer en Waterstaat, Mw. drs. N. Smit-Kroes, verrichtte een officiële handeling door het in gebruik stellen van het glasvezel-agglomeratienet van de P.T.T. in de Beurs. Het gehele gebeuren stond in het teken van communicatie met een - live - spektakel van beeld- en geluidsverbindingen via satellieten.

De genodigden waren getuige van beeld- (op een zg. vidiwall bestaande uit 108 beeldschermen) en/of geluidverbindingen met ondermeer het ruimtevaartcentrum in Houston en een vliegtuig van Martinair, hoog in de lucht, op weg naar Portugal. Ook werd door Koos Postema, die het programma presenteerde, via Satcom een gesprek gevoerd met gezagvoerder Hus aan boord van de 'Cardissa'. Het schip lag ten tijde van de uitzending aan de steiger in Curaçao. Ruimtevaartdeskundige Christ Titulaer gaf uitleg van hetgeen er alsof bij komt kijken om razendsnel, per satelliet, alle gewenste verbindingen te leggen over de gehele wereld.

Voor de eerste maal was op ware grootte een model te zien van de Intelsat VI, de 13½ meter lange Amerikaanse communicatiesatelliet die in mei 1986 zal worden gelanceerd en een belangrijke rol gaat spelen in het telefoonverkeer (33.000 gesprekken gelijktijdig) tussen de Verenigde Staten en Europa.

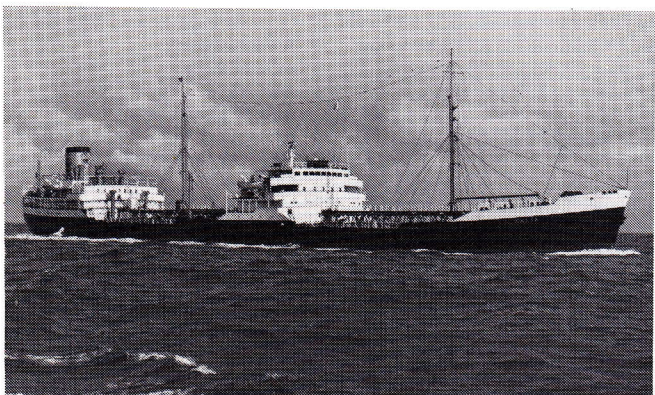
Degelijkheid bewezen

Het zal je maar gebeuren als op 15.000 voet hoogte de gasklep van de ballon openschiet en je met duizelingwekkende vaart een zwaar deinende oceaan op je af ziet komen. Dit overkwam onlangs een drietal Nederlandse ballonvaarders. Ze waren bezig in een 42 meter hoge hetelucht ballon van St. John's (Canada) naar Europa over te steken. Het was de eerste Nederlandse en tevens Europese recordpoging maar het werd een angstig avontuur. Dankzij een flinke portie geluk en niet in de laatste plaats de degelijkheid van de gondel waarin ze zaten, kunnen de twee mannen en een vrouw het avontuur navertellen. Op de foto's en de televisiebeelden kwam de gondel ons bekend voor. 't Leek waarachtig wel het type overlevingsboot aan boord van onze 'C'-klasse schepen. En ja hoor, dat bleek inderdaad zo te zijn. Weliswaar aangepast aan andere omstandigheden en vol met apparatuur, maar toch van hetzelfde type als op de 'Caurica' en 'Cardissa'.

Na de 'K' ging ook de 'H'

En toen waren ze allemaal verdwenen. We bedoelen hiermee de 'H'-serie van Shell Tankers U.K., de 19.000 tons 'general purpose'-tankers die tussen 1953 en 1958 werden gebouwd en qua type kunnen worden vergeleken met onze voormalige 'K'-serie. Namen wij in juli 1984 afscheid van de laatste 'K'-klasse tanker uit de vloot, de 'Kylix', zo is thans de beurt aan S.T.U.K. om de 'Halia' uit de vlootsterkte te schrappen. Het 19.480 ton draagvermogen

metende schip werd in 1958 gebouwd bij de Engelse werf Hawthorn Leslie Ltd. in Hebburn en ligt nu bij een Spaanse sloper. Dat het schip nog vrij lang inzetbaar bleek was te danken aan het feit dat de 'Halia' als lichterschip op de Noordzee dienstdeed. Ook is het schip verscheidene malen ingeschakeld geweest bij het overnemen van lading van in moeilijkheden geraakte tankers. We zullen deze stoomschepen, met de brug in de midscheeps en een grote robuuste schoorsteen achterop niet meer tegenkomen op de wereldzeeën . . .



Koopvaardij- diensten 1985

In november a.s. zullen weer de jaarlijkse koopvaardijdiensten worden gehouden. Deze diensten zijn bedoeld als een voor van herdenking, bezinning en ontmoeting voor de gehele koopvaardijgemeenschap, zeevarenden, gezinsleden, weduwen en gepensioneerden. De diensten vinden plaats in:

Groningen, op zondag 3 november om 16.00 uur in de Doopsgezinde Kerk in de Oude Boteringestraat. Muzikale medewerking wordt verleend door het Themakoor o.l.v. Jan Roelofs.

Rotterdam, op zondag 10 november om 16.00 uur in de Grote of St. Laurenskerk. Het koor Liriko uit Vlaardingen zal medewerking verlenen.

Amsterdam, op zondag 17 november om 15.30 uur in de Engelse Kerk op het Begijnhof. Het kerkkoor Rehoboth zal aan deze dienst meewerken. Vanaf 14.30 uur is de kerk open en wordt u een kopje koffie aangeboden.

Voor alle diensten geldt dat:

- zij zijn meevorbereid door zeevarenden en zeemannenvrouwen;
- er na de dienst gelegenheid is elkaar te ontmoeten bij een kopje koffie;
- de preek in gedrukte vorm beschikbaar zal zijn om eventueel naar familieleden op zee te sturen;
- er een kindercreche aanwezig is;
- er wordt gecollecteerd voor de actie 'Kerstfeest op Zee' (giro 569309 Rotterdam).

Correspondentieadres:
Willemskade 13, 3016 DK
Rotterdam.

Kweekschool voor de Zeevaart 200 jaar

Op 24 oktober a.s. is het 200 jaar geleden dat in Amsterdam de Kweekschool voor de Zeevaart werd opgericht. Het was de eerste vorm van geïnstitueerd zeevaartkundig onderwijs. Oprichter was het Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's Lands Zeedienst.

Dit Fonds was vier jaar daarvoor opgericht met als primair doel de ondersteuning van weduwen en wezen van de gesneuvelde zeelieden in de slag bij Doggersbank. Door het Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's Lands Zeedienst wordt aan dit jubileum veel luister bijgezet. Naast onder andere een internationaal symposium en de uitgifte van een gedenkboek is een tentoonstelling ingericht die de ontwikkeling van het plaatselijke zeevaartkundig onderwijs in de afgelopen twee eeuwen in beeld brengt.

Plaats van de tentoonstelling is het gebouw van de Hogere Zeevaartschool Amsterdam. Laastgenoemde school ontstond in 1971 toen de Kweekschool voor de Zeevaart fuseerde met de Zeevaartschool van het Zeemanshuis.

De tentoonstelling zal op vrijdag 18 oktober worden geopend door Zijne Excellentie drs. W. J. Deetman, minister van Onderwijs en Wetenschappen en is gratis te bezichtigen van maandag tot en met vrijdag van 21 oktober tot 12 december 1985 van 14.00 tot 17.00 uur.

L. F. Romen
m.s. 'Fossarus'
asv.: J. W. P. Grommen, kok: P. J. J. Burger, ajng.: W. A. C. A. van Aert, J. R. W. Rewinkel, F. van der Werff

m.s. 'Fulgur'
1e stm.: J. W. Nieuwerf, 3e stm.: R. W. Houweling, hwtk.: K. L. J. Aertssen, P. J. de Lange, sgo.: B. Scholten, asv.: E. L. Boldewijn, D. van Eenige, A. J. de Gooijer, H. J. Mensinga, aasv.: S. G. Hoedjes, hovo: A. P. Maat

m.s. 'Fusus'
hwtk.: N. C. van der Vecht, 2e wtk.: E. Aanen, roff.: M. G. Coenraads, asaw.: F. J. Kuil, hovo: W. G. Meuleman, kok: W. M. Beekman, bed.: L. H. Stokman

m.s. 'Niso'
gezagv.: P. F. L. Schölvinc, sgo.: R. A. Huting, stml.: P. B. J. Spaas, wtkl.: J. H. Bollerman, vrm.: A. Aragunde de la Torre, vakt: H. Bouza Alonso, saw.: J. Figueirido Acevedo, J. Guisande Martinez, R. Martinez Andrade, A. Miguez Boulosa, G. Suarez Tajes, kok: A. Martinez Amoedo, bed.: E. Cruz Buyo, J. E. Pineiro Martinez, A. Perez Rodriguez

s.s. 'Ondina'
stml.: P. J. Stroet, hwtk.: L. Buitenkant, 4e wtk.: T. van Beek, wtkl.: N. G. Butter, R. Hottentot, roff.: D. Bins, wass.: J. Doolaar

m.s. 'Saltos'
2e stm.: S. S. Abma, sgo.: H. T. J. Meyer, saw.: M. Fajo Misa, J. Pousada Perez

m.s. 'Sarda'
hwtk.: C. C. Bartels, 2e wtk.: C. W. H. van Holthuysen, 3e wtk.: J. J. F. Govers, sgo.: J. G. Verbeek, hovo: M. van Hagen

m.s. 'Solaris'
sgo.: R. L. H. Mooring, M. P. van Tuyl, H. Ippen. Jr.

m.s. 'Spectrum'
1e stm.: A. J. de Kraker, hwtk.: L. W. Jorissen, 3e wtk.: A. Hoosbeek

m.s. 'Stellaris'
hwtk.: B. Oudkerk

m.s. 'Stellata'

sgo.: P. Molendijk

m.s. 'Tagelus'
gezagv.: C. P. Donken, hwtk.: P. F.

Buil, 2e wtk.: T. Bakker, vrm.: J. M. Wiglevan
s.s. 'Zafra'
1e stm.: J. P. Hendriks, 2e wtk.: J. H. Burger

Gehuwd:

13.08: H. J. van Alphen, hoofd voeding, met Mw. J. van der Laar;
23.08: H. J. Otte, 3e stm, met Mw. A. M. Verheyen;
06.09: D. T. E. Muller, 5e wtk, met Mw. A. M. Swart;

Geboren:

05.09: Yoni, dochter van J. Klemann, 2e wtk, en Mw. I. Stokman;
10.09: Antoine Gisbertinus Arthur, zoon van B. F. L. Cloet, 4e stm, en Mw. M. P. L. Cloet-Schoonderwoerd;
11.09: Sjoukje Florian, dochter van D. F. A. Maljers, 3e stm, en Mw. H. A. J. Maljers-Postma;

Uit dienst getreden:

2e stm: J. Schol, K. T. Wiegert, J. B. Winkelhuis;
3e stm: E. M. van Dijk;
4e stm: K. R. Feddes;
sgo.: R. Sipma;
2e wtk: C. G. van der Zwet;
alg. sch. vakman: J. R. van Engel;
aank. sch. vakman: C. J. F. van den Berg, R. Engelsman;
aank. sch. gezal a/w: A. den Hartog, T. van Vessem;

Pensioen:

gezagv.: P. C. Rakké;

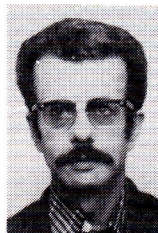
Overplaatsingen:

5e wtk: P. H. Bastin – N.A.M.;
3e stm: P. D. Blok – S.N.R.;
4e wtk: F. C. Boer – N.A.M.;
4e wtk: O. Broksma – N.A.M.;
4e wtk: J. A. C. Gerretse – S.N.R.;
wass.: R. J. G. van der Klis – K.S.E.P.L.;
wass.: F. S. J. van Rossum – S.N.V.;

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: P. C. Mink;
2e stuurman G.H.V.: R. Rodenburg, M. A. Spoelstra;

Onze vlootjubilaris:



E. Cruz Buyo;
bediende;
10 jaar op 08.09.1985

In memoriam

Op 15 augustus jl. is op 78-jarige leeftijd overleden de heer **A. A. Goethart**, oud-hoofdwerktuigkundige.
De heer Goethart verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 1 september 1960 na 25 dienstjaren.

Op 1 september jl. is op 72-jarige leeftijd overleden de heer **A. de Kater**, oud-tweede werktuigkundige.
De heer De Kater verliet de dienst der maatschappij met pensioen op 1 maart 1963 na 31 dienstjaren.

WAL WAL WAL

Interne overplaatsing

Mw. M. Prins van DFF/5 naar DFF/4 per 26.8.85

'VAAR EEN GOEDE KOERS'

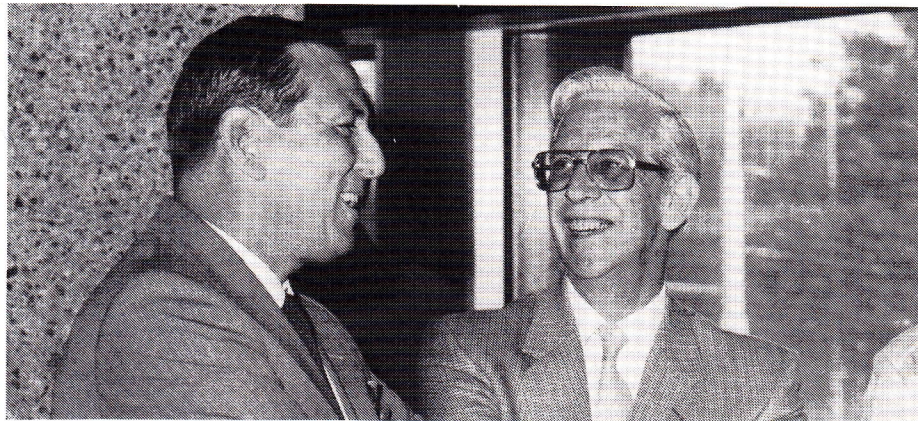
**Bert Hoogland
nam afscheid**

Vrijdagavond 30 augustus jl. vormde de grote lunchkamer in het Shell-gebouw het décor van een receptie met een groot aantal druk pratende, lachende en op een zeker moment zelfs luid zingende mensen. Wat was er aan de hand? Het ging allemaal om Bert Hoogland, chef DFP/6 (Arbeidsvoorwaarden) die de dienst van de maatschappij met pensioen ging verlaten. Bovendien vierde hij op de dag van het afscheid z'n zestigste verjaardag. Dat was de reden dat alle aanwezigen spontaan een verjaardagslied ten gehore brachten. Later werd er nog meer gezongen. Een speciaal daarvoor geformeerd DFP-koor had een toepasselijk afscheidslied ingestudeerd.

Nadat een ieder alvast een drankje en wat daar al zo bij hoort, had kunnen nuttigen sprak Cor van Dalen de afscheidnemende, z'n echtgenote en verdere familieleden toe. Gebruikelijk is bij zo'n gelegenheid, alvorens aandacht te schenken aan het heden en de toekomst, iets uit het verleden te vertellen.

Na 44 jaar in het arbeidsproces ingeschakeld te zijn geweest (waarvan niet minder dan 37 jaar bij Shell) mocht Bert Hoogland daar nu definitief een punt achter zetten. Hij was zijn loopbaan bij STBV begonnen op de Boekhouding maar had, zoals Van Dalen het schertsenderwijs uitdrukte 'de bakens tijdig verzet' en kwam op de sectie Crewzaken van de Personeelsafdeling. Hij werd daar al gauw de vraagbaak voor velen. 'Daarom was de overgang, een aantal jaren later, naar de sectie Personeelsregelingen een logische stap. En zijn aanstelling tot chef van die sectie was de kroon op zijn carrière', aldus Van Dalen.

Bert stond, ook buiten de Shell-



gemeenschap, bekend als een groot rekenaar. Hij bezat een grote kennis van zaken en hoofde, zowel in woord als geschrift, nooit naar woorden te zoeken (waarom hij altijd met een zwarte en nooit eens met een andere kleur pen schreef is nog steeds niet duidelijk . . .). Van Dalen ging nog even door met het etaleren van Bert's kwaliteiten. 'Hij was creatief en wist altijd wel een oplossing voor de – soms moeilijke – vraagstukken die op z'n bureau terecht kwamen'. De ondernemingsraad heeft ook meer dan eens een beroep op hem gedaan b.v. als adviseur van de Reglementen Commissie. Ook kon bij het houden van O.R.-verkiezingen, worden geprofitteerd van zijn grote ervaring. Buiten STBV werd hij eveneens gewaardeerd getuige de aanwezigheid op de receptie van een aantal vertegenwoordigers van o.a. de K.N.R.V., de werknemersorganisaties en andere rederijen. Maar later in het programma zou blijken dat Bert Hoogland ook enkele minder goede eigenschappen bezat . . .

Vrouwelijke collega's

Korte tijd voor zijn 'afzwaaien' werd hij voor het eerst geconfronteerd met de aanwezigheid van vrouwelijke collega's in z'n sectie: eerst Carolien en daarna Laurien. Volgens Van Dalen had Bert in het begin nogal wat moeite met 'de vrouw in het ambt'. Maar daarvan is hij inmiddels helemaal teruggekomen. Het is een bijzonder gezellige tijd geworden. Trouwens, laatstgenoemde – Laurien Polder – heeft Bert opgevolgd als chef van de sectie Arbeidsvoorwaarden. Tot grote verrassing van de afscheidnemende had zich inmiddels een zangkooortje opgesteld. Het waren allen collega's van de afdeling Personeel. Op de piano begeleid door een vroegere collega, Rammelt van Exel, zongen vele ongeofende kelen, op de melodie van het alom bekende volkslied Piet Heyn, een zeer toepasselijk lied. Hierin werden o.a. Bert's minder positieve puntjes breeduit

'aan den volke' ten gehore gebracht: Hij kan het roken niet laten, archieven in alle maten en meer van dit soort ondeugendheden. Het 'slachtoffer' kon niets anders doen dan deze constatering zonder meer beamen . . . Vervolgens kreeg hij een aantal cadeaus, ondermeer 'De dikke Van Dale'. Hij was er zichtbaar mee ingenomen.

Fijne tijd

De afscheidnemende had het laatste woord. Bert vertelde onder welke omstandigheden hij zijn loopbaan was begonnen en hoe de Rederij, de voorloper van STBV, er destijds uitzag. Er waren een paar punten van overeenkomst met nu. 'Toen had een kapitein de leiding en ook thans hebben we een voormalige kapitein als directeur. Bovendien bestond de eigen vloot in die dagen uit ongeveer eenzelfde aantal schepen als nu'. Bert Hoogland heeft veel zien veranderen op de vloot. De sociale wetten voor de zeevarenden werden van kracht, er kwam een bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, een commissie arbeidsduur begon haar studie, de huidige arbeidstijden en verlofregeling kwam tot stand en de integratie en rationalisatie op de vloot werd in gang gezet. 'Uit dit alles zal duidelijk zijn dat de vele ontwikkelingen in de afgelopen 37 jaar, zowel voor het vlootpersoneel als het walpersoneel, een niet geringe aanpassing en flexibiliteit heeft gevraagd om dit alles te verwerken', aldus Bert. Ook ging hij een moment in op zijn veelvuldige contacten met de werknemersorganisaties en andere aangelegenheden waar hij nauw bij betrokken was. 'Het hele veld overziende is er voor mij maar één conclusie, namelijk die van dankbaarheid en erkentelijkheid dat ik dit alles heb mogen meemaken. Het is een fijne tijd geweest bij STBV'. Tot slot dankte hij de aanwezigen voor de samenwerking en de hulp in de afgelopen jaren. 'Vaar een goede koers, zowel zakelijk als persoonlijk'.