

SCHEEP



24e jaargang
nummer 11
juli 1985

GENIKA



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

vierentwintigste jaargang, nummer 11
juli 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, 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) gevoeliglyk 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

Aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'	3
'Cinulia' en 'Zafra' kregen veiligheidstrofee 1984	5
Waarom een liter benzine kost wat hij kost	6
Europoort in de Vlaamse Ardennen?	8
'The A-team'	10
Jubilierende oude maar vooral veilige dame	11
'Schoon schip'	12
Personalialia	14
Cursus werkoverleg jongeren	16

Afscheid gaat nemen



G. Hoogland - DFP/6

Afscheidsreceptie op vrijdag 30 augustus a.s. om 16.30 uur in de grote lunchkamer van het Shell-gebouw aan het Hofplein. Een ieder die de heer Hoogland de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

Verkocht

De twee laatste 'D'-klasse schepen uit onze vloot, de 'Dallia' (bouwjaar 1967) en de 'Daphne' (bouwjaar 1966) zijn door de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij verkocht aan resp. de Lifeguard Mar.Co.S.A., Panama en de Line Mar.Co.S.A., Panama (beide maatschappijen behoren tot de Griekse Troodos Groep).

De schepen maakten indertijd deel uit van een serie van zes schepen waarvan het draagvermogen ongeveer 70.000 ton bedroeg. De andere schepen uit de serie waren de 'Diadema', 'Diloma', 'Dione' en 'Dosina'.

De 'Dallia' en de 'Daphne' zijn resp. eind mei en eind juni j.l. te Piraeus aan de nieuwe eigenaren overgedragen.



Op 6 juni j.l. is de 'Sarda', zusterschip van de 'Stellaris', aan onze vloot toegevoegd. Zoals bekend betreft dit een in 'bareboat'-charter genomen tankschip van ongeveer 80.000 ton draagvermogen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2264	21.05.85	Verkoop 'Dallia' en 'Daphne' (PCOR)
2265	28.05.85	Veiligheidsbrillen
2266	28.05.85	Ongevulsrapportage-form.
2267	28.05.85	Naamkaartjes calamiteitenbestrijding
2268	28.05.85	Wachtinformatieboek (PCOR)
2269	29.05.85	Drie min.kortegolf telefonie (PCOR)
2270	30.05.85	Vakatures (PCOR)
2271	31.05.85	Koersen (PCOR)
2272	31.05.85	Gasconcentraties in bunkertanks (PCOR)
2273	04.06.85	Ongevallenrapportage (PCOR)
2274	05.06.85	Veiligheidsplan bij gangway (PCOR)
2275	05.06.85	Onderzoek oliejour nalen
2276	10.06.85	Veiligheid (PCOR)

Nieuwe roepletters

De roepletters van de twee onlangs in gebruik genomen 'bareboat-charter' schepen luiden als volgt:

m.s. 'Sarda' ELEM 9

m.s. 'Stellaris' ELEH 3

De roepletters van de overige schepen van onze vloot staan vermeld in de Shell Tankers-zakagenda.

Voorzitterschap KNRV

Op 12 juni 1985 is de heer H. Rootliep, vice-voorzitter van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Nedlloyd Groep te Rotterdam, benoemd tot voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging. Hij volgt in deze functie de heer R. W. Scheffer op, voorzitter van de Hoofddirectie van Smit Internationale te Rotterdam.

De heer M. J. Muller, vice-voorzitter van de Raad van Bestuur van Phs. van Ommeren te Rotterdam, is benoemd tot vice-voorzitter van de KNRV.

Aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'



Marine Safety Award

Door de Marine Co-ordinator, Mr. J. Kelly, werd goedkeuring gegeven aan de introductie van een 'Marine Safety Award', dit als waardering voor de veiligheidsprestaties van de Shell-vloten gedurende de laatste twee jaar. De trofee zal ieder jaar worden toegekend aan die Shell-vloot, die dat jaar de beste veiligheidsresultaten bereikte. De winnaar voor 1984 te kiezen bleek bijzonder moeilijk te zijn gezien de voortreffelijke prestaties van alle vloten. Echter, na allerlei factoren in overweging te hebben genomen, werd met een geringe voorsprong Deutsche Shell Tanker G.m.b.H. gekozen als eerste ontvanger van de trofee. Tijdens de laatstgehouden Marine Conference werd de trofee door Mr. Kelly (rechts op de foto) overhandigd aan Mr. H. Volker, managing Director van DSTG. Mr. Kelly bedankte alle directies van de Shell-vloten voor de inzet die zij en hun personeel hadden getoond en hij wenste hen blijvend succes toe. Hij sprak tevens de hoop uit dat het betoonde eerste enthousiasme ten opzichte van veiligheid onverminderd gecontinueerd zou worden om uiteindelijk te komen tot ongeval-vrij varen, waar we allemaal naar streven.

Attentie

Gezien de mutaties in ons schepenbestand was het wenselijk het lijstje met automatische telefoonbeantwoordnummers voor scheepsinformatie aan te passen. Onderstaand treft U de nieuwe indeling aan en wij wijzen U erop dat in de toekomst nog regelmatig wijzigingen zullen plaatsvinden in dit lijstje. Let U dus goed op welk schip onder welk telefoonnummer vermeld staat.

In de aandeelhoudersvergadering van de 'Koninklijke' kwamen, behalve het reilen en zeilen van de Groep in 1984 en de in dat jaar geboekte resultaten, zaken aan de orde als het onzekere economische klimaat – met als extra bronnen van zorg de grote werkloosheid in West-Europa en de groeiende roep om protectionistische maatregelen – de investeringen van de Groep in Nederland, de onbalans in vraag en aanbod van ruwe olie, de herstructurering van bepaalde activiteiten en de moeilijke omstandigheden waaronder medewerkers van de Groep soms moeten werken. De rede van president-directeur ir. L. C. van Wachem was opgebouwd rond deze onderwerpen.

Onder leiding van president-commissaris mr. G. A. Wagner werd de vergadering op woensdag 22 mei gehouden in het Congresgebouw in Den Haag. Wagner zag zich tijdens de verder vlot verlopen vergadering op zeker ogenblik genoodzaakt een schorsing in te lassen. Op die manier gaf hij aan zo'n veertig tegenstanders van het apartheidregime in Zuid-Afrika de gelegenheid een aantal vrijheidsliederen te 'laten uitzingen'. Die demonstratieve zang werd aangeheven nadat tijdens de bespreking van het jaarverslag prof. dr. L. W. Nauta op bondige wijze het zijne had gezegd over Shell's aanwezigheid in Zuid-Afrika.

Constructief

'Onze opstelling is constructief, niet defensief. In 1984 beliepen de investeringen ten behoeve van verwerking, zeetransport en verkoop binnen onze olie- en gasactiviteiten meer dan een miljard pond sterling. Shell-maatschappijen zijn bezig met het moderniseren van hun raffinaderijen en doen op selectieve basis investeringen die gericht zijn op verdere verbetering van hun functioneren als efficiënte en rendabel opererende leveranciers van hoogwaardige producten, bijvoorbeeld voor de transportsector, waar een commercieel of technisch levensvatbaar vervangingsmiddel voor olie nog steeds

niet bestaat. Deze investeringen scheppen uiteraard werkgelegenheid. Evenzo hebben de totale investeringen en opsporingskosten van de Groep, die in 1984 ruim vijf en een half miljard pond sterling beliepen, ongetwijfeld een belangrijk uitstralings-effect op de werkgelegenheid over de gehele wereld'. Aldus president-directeur ir. L. C. van Wachem in zijn rede tot de aandeelhouders 'Koninklijke'. Van Wachem ging in zijn speech in eerste instantie in op de resultaten van de Groep in 1984. 'De Groepsresultaten, die na belastingen op 3,65 miljard pond sterling uitkwamen, geven reden tot bijzondere voldoening, de zeer concurrerende marktomstandigheden van vorig jaar in aanmerking genomen'.

Shell Oil

Ruime aandacht schonk Van Wachem aan de ontwikkelingen rond Shell Oil. 'In de Verenigde Staten gaf het nettoresultaat in dollars van Shell Oil over 1984 een verbetering te zien, waarbij de hogere resultaten in de chemische sector een belangrijke factor vormden'. Na het recent uitgebrachte openbare bod bezit de Groep thans 94,6 procent van Shell Oil. In het laatste traject op weg naar de 100 procent is vertraging ontstaan als gevolg van een door een eisende groep aangespannen rechtsgeding in de staat Delaware.

Economisch klimaat

Sprekend over het economische klimaat stelde Van Wachem dat de situatie onzeker blijft, waarbij de vooruitzichten en prestaties in verschillende gebieden van de wereld sterk uiteenlopen. 'Er zijn twee specifieke bronnen van zorg waarover ik een enkele opmerking wil maken: de grote werkloosheid in West-Europa en de groeiende roep om protectionistische maatregelen. De werkloosheid is uiteraard een jammerlijk gevolg van de recessie, van pogingen de industrie te herstructureren en van de invoering van nieuwe werkmethoden die zijn afgestemd op de behoeften van de toekomst. De snelle ontwikkeling van hoogwaardige technologie en verschuivingen in de richting van de dienstensector hebben hun sporen eveneens nagelaten.'

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

m.s. Daphne
m.s. Felania
m.s. Felipes
m.s. Ficus
m.s. Flammulina

(010) 130956

m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus
m.s. Niso

(010) 130957

s.s. Ondina
s.s. Onoba
m.s. Sarda
m.s. Stellaris

(010) 130958

m.s. Tagelus
s.s. Vitrea
s.s. Zafra

► Over protectionisme merkte hij op: 'Als multinationale organisatie zijn wij overtuigde aanhangers van handel zonder belemmeringen. Immers, internationale handel is de basis voor het succes van de Groep en het is een van de grote voordelen van het multinationale bedrijfsleven dat het zijn kennis en ervaring en zijn financiële en technische hulpmiddelen over de gehele wereld kan inzetten en zo nieuwe stimulansen kan geven aan gebieden waar dergelijke bedrijven werkzaam zijn . . . Ik weet dat er ongerustheid bestaat over de concurrentie die Europese markten zou kunnen worden aangedaan door nieuwe raffinaderijen en chemische bedrijven, die thans in olieproducerende gebieden in het Midden-Oosten in aanbouw zijn. Echter, het gaat om volumens die – in verhouding tot de totale wereldmarkt – klein zijn en de hele zwaarte daarvan zal niet op Europa alleen drukken. Verder betekent het buiten de grenzen houden van deze produkten – gesteld dat dit mogelijk of gewenst zou zijn – nog geen oplossing voor de problemen van de olie-industrie bij het aanpassen van de capaciteit aan de vraag. En ten slotte: consumenten zouden van dergelijke maatregelen niet profiteren en op den duur – naar ik meen – wij evenmin'.

Aanbod ruwe olie

'Evenals in 1983 en 1984 brengen de vooruitzichten voor de vraag in het zomerseizoen een opvallende prijsdaling voor ruwe olie en olieprodukten te weeg. Het aanbod van ruwe olie is veel groter dan de vraag en de invoering door OPEC van produktielimieten heeft tot dusverre niet tot een zodanig evenwicht tussen vraag en aanbod geleid dat de prijzen zich hebben gestabiliseerd. De OPEC-landen zouden er wellicht toe kunnen overgaan verdere collectieve maatregelen te nemen ten einde de prijzen op het door hen gewenste niveau te handhaven. Gebeurt dit niet, dan zouden de prijzen de komende maanden verder kunnen dalen . . . Wat de nabije toekomst betreft hebben we duidelijk te maken met een onzekere situatie en gezien het feit dat de vraag naar olie door de opleving van de wereldeconomie zeer langzaam toeneemt, is de kans groot dat die onzekerheid nog wel enkele jaren zal voortduren. Factoren als het vermogen van OPEC haar onderlinge samenhang te bewaren, de situatie in het Midden-Oosten en de algemene conjunctuur laten zich niet door nauwkeurige parameters begrenzen. Ik meen niettemin dat de Groep een zodanige concurrentiepositie inneemt dat zij onder moeilijke omstandigheden met succes zal kunnen blijven werken.

De laatste jaren hebben wij er blijk van gegeven aan wisselende omstandigheden het hoofd te kunnen bieden, we hebben aan herstructurering gedaan en we zullen doorgaan met stroomlijnen waar dat noodzakelijk is. Met onze technische kennis en ervaring doen wij voor niemand onder en in financieel opzicht staan wij uiteraard zeer sterk.'

Dank

'Succes hangt in grote mate af van de mensen die voor Shell-maatschappijen werkzaam zijn – van hun initiatief,

deskundigheid, ervaring en enthousiasme.

Onze medewerkers hebben zich door moeilijke omstandigheden moeten heenslaan, maar hun bijdrage tot het succes van onze onderneming nam niet af. Namens allen hier aanwezig wil ik hen voor hun inzet danken.'

Vragen staat vrij

Het gedurfde Hyconproject op de raffinaderij in Pernis, de neerwaartse trend van de olieprijs, de bestrijding van de slaapziekte verwekkende tsé-tsé-vlieg, methanol of niet, personeelskosten van non-traditional business, pensioenkosten, eventuele bodemdaling in Rotterdam, Shell's aanwezigheid in Zuid-Afrika, de rode cijfers in delen van de metalensector

antwoordde daarop: 'De ontwikkelingen daar hebben ook ons zeer teleurgesteld. De investering van Shell South Africa in deze joint-venture was juist mede bedoeld om te laten zien dat in Zuid-Afrika de zaken ook op een andere leest geschoeid kunnen worden. Dat blijkt alleen al uit de bouw van wooneenheden voor de werknemers met hun gezinnen.

Verder hebben zes bedrijfsorganisaties de regering van Zuid-Afrika onlangs geconfronteerd met eisen tot ontmanteling van de rassenscheiding. Shell is in die bedrijfsorganisaties vertegenwoordigd'.

Rotterdam zal niet zakken

Bodemdaling achtervolgt – zo wordt wel eens gedacht – niet alleen de Nederlandse



en de waardering voor de aandelen 'Koninklijke' in Amerika. Ziedaar een greep uit de vragen en opmerkingen van een tiental aandeelhouders aan het adres van de directie van de 'Koninklijke'.

Kort, maar toch heel nadrukkelijk werd stilgestaan bij de situatie in Zuid-Afrika. Na een weloverwogen betoog van prof. dr. L. W. Nauta, die onder meer opmerkte dat 'de mammoet Shell weliswaar niet in het leven is geroepen om politiek te bedrijven, maar dat zijn ademhalingsorganen ook afhankelijk zijn van politieke lucht', werd een aantal concrete vragen gesteld. Eén daarvan betrof de arbeidsonlusten in de mijn Rietspruit. Van Wachem

Aardolie Maatschappij. Dat bleek uit een vraag naar aanleiding van de vondst van een olieveld onder Rotterdam. Van Engelshoven was daar zeer gedecideerd over: 'We zijn blij dat we dat olieveld gevonden hebben, ook al werken we reeds 25 jaar in dit gebied. Over een eventuele bodemdaling zou ik geen zorgen hebben. In de plaats van de olie zal water, dat zich langs de randen van het veld bevindt, toestromen'.

Ook de tankerbouw in Korea kwam even aan de orde. Dat Shell tankers bouwt in Korea en niet in Nederland heeft te maken met het Nederlandse prijsniveau en met het feit dat een Nederlandse werf zich terugtrok tijdens de aanbesteding.

de 'OUWETJES' doen het nog best

'Cinulia' en 'Zafra' kregen de Veiligheidstrofee 1984

De 'Cinulia' in Curaçao

Op zondag, 21 april te 11.00 verwelkomde kapitein R. Verhoef de heer J. R. de La Cruz, Finance Manager van Shell Curaçao N.V., tevens directeur van de C.S.M. en mevrouw M. G. Copello van de afdeling Public Affairs van C.S.N.V.

Tijdens een 'alle hens' in de messroom vond de uitreiking plaats van de veiligheidstrofee 1984.

In zijn toespraak haalde de heer De La Cruz aan dat het behalen van een jaar ongeval-vrij werken niet op toeval berust, maar op consciëntieus werken. Een jaar ongeval-vrij betekent niet alleen dat er veel kosten voor de maatschappij zijn bespaard, maar vooral ook dat veel menselijk leed is voorkomen. Zijn waardering ging in het bijzonder uit



Een tevreden gezagvoerder Verhoef met links op de foto de heer J. R. de la Cruz.

naar het feit dat het schip, ondanks haar hoge leeftijd toch nog deze veiligheidstrofee heeft verdiend. Hij noemde het een speciaal genoegene de trofee juist aan dit schip te mogen uitreiken, dat in de afgelopen 30 jaren (samen met haar zuster, de inmiddels van de sterke afgevoerde 'Crania') zoveel smeeroilie van Curaçao heeft gehaald, hetgeen een zeer belangrijk produkt is van de raffinaderij van Shell Curaçao. Ook richtte de heer De La Cruz een speciale felicitatie tot de Indonesische bemanning omdat er, over de hele vloot in 1984, geen enkel Indonesisch bemanningslid bij een ongeval was betrokken.

In zijn dankwoord legde de kapitein vooral de nadruk op de hoge leeftijd van het schip en hij zei blij te zijn de veiligheidstrofee juist op Curaçao in ontvangst te mogen nemen, daar deze haven een soort tweede thuishaven voor het schip is. Hij vertelde dat de 'Cinulia' de afgelopen 30 jaar zo'n 240 maal Curaçao heeft aangedaan. Na het officiële gedeelte begaf het gezelschap zich met de officieren naar de bar en tijdens de receptie werd een toast uitgebracht op het schip. Bij de uitreiking waren eveneens aanwezig superintendent Hartman en zijn echtgenote en de veiligheidsofficier R. W. Overdijkink. Het feest werd besloten met een koud buffet en pas geruime tijd daarna brak het gezelschap op na een zeer gezellige middag.

De 'Zafra' tijdens dokken in Rozenburg

Tijdens binnenliggen in dok bij Verolme Botlek togen rond de klok van vijf uur 's middags op 15 mei 1985 de genodigden voor de uitreiking van de veiligheidstrofee over 1984 aan de 'Zafra' naar de bar van het schip, alwaar de hapjes en drankjes al klaar stonden. Onderwijl gingen de werkzaamheden aan het schip naarstig door . . .

De genodigden werden door kapitein P. Snel gastvrij ontvangen en nadat alle gasten, waaronder ook personeel van Verolme, waren gearriveerd en het een gezellige drukte was geworden richtte kapitein Snel het woord tot de aanwezigen. Allereerst heette hij een ieder welkom en

bedankte hij Verolme voor de prachtige bloemen die op het schip waren afgeleverd ter gelegenheid van deze gebeurtenis. 'Tsja, gedurende het jaar 1984 geen OMA's, dat is een hele prestatie. Misschien denken velen dat dit toch een eenvoudige zaak moet zijn, maar dat is het natuurlijk niet. We doen ons best, maar daar ben je er nog niet mee. Tijdens de werkzaamheden op de Noordzee b.v. kom je wel eens in een situatie terecht dat je denkt 'kan het wel of kan het niet'. Dan moet de juiste beslissing op het juiste moment worden genomen en dan zit je goed'.

Nadat de heer Snel zijn toespraak had beëindigd nam onze directeur, de heer M. A. Busker, het woord.

'Er zijn mensen die over het hele veiligheidstrofee-gebeuren zeggen 'moet dat nou allemaal!' Wel, het antwoord is heel eenvoudig: natuurlijk! We moeten er niet omheen draaien, veiligheid is belangrijk. In een veilig bedrijf reflecteren de prestaties. Wij bij Shell Tankers leveren een goed stuk werk en een goede performance gaat samen met veiligheid. Voorwaarde is dat je eraan moet werken en dan natuurlijk niet alleen de kapitein maar alle betrokkenen. Wij zijn een poos geleden met een actie begonnen om de veiligheid drastisch te verbeteren en daarvoor heeft je een schip niet te verbouwen of een reglement te herschrijven. Nee, praten: over werkplanning en werkvoorbereiding. Dat is voor 80% het antwoord voor het voorkomen van ongevallen; en de mensen zelf vinden voordeel en respijt bij veilig werken.

'Zafra': gefeliciteerd met jullie succes!' Vervolgens overhandigde de heer Busker de veiligheidstrofee aan kapitein Snel, welke trofee ongetwijfeld een opvallende plaats op het schip zal krijgen.

De Indonesische scheepsgezellen van de 'Zafra' hadden een belangrijk aandeel in het verkrijgen van de veiligheidstrofee 1984



Waarom een liter benzine kost wat hij kost

Van oudsher wordt de benzineprijs in Nederland niet gebaseerd op de kosten van ruwe olie en de raffinagekosten maar op de waarde die het produkt 'aan de poort' van de raffinaderij opbrengt, met andere woorden, de notering die door vraag en aanbod tot stand komt. Deze marktwaarde kan gelijk zijn aan de 'kostprijs' van het produkt maar er ook boven of onder liggen. De kostprijs van benzine is overigens niet precies vast te stellen maar kan hoogstens worden benaderd. Uit ruwe olie worden namelijk honderden produkten gemaakt. Specifiek kenmerk van de raffinage is dat wel kan worden berekend wat de fabricage van het hele produktenpakket kost, maar niet van één produkt daaruit afzonderlijk.

Marktnotering

De marktnotering is de prijs die een oliemaatschappij betaalt als zij zelf te weinig benzine raffineert en op de vrije

De laatste maanden is er vanuit het publiek vaak de vraag gesteld waarom de benzine niet goedkoper wordt, terwijl de dollarkoers toch zo sterk daalt. Het antwoord is dan, kort samengevat, dat er bij het vaststellen van de benzineprijs meer factoren een rol spelen dan alleen maar de dollar.

markt moet bijkopen. Ook als er teveel wordt geproduceerd wordt het overtollige op de vrije markt verkocht tegen de marktprijs die de koper bereid is te betalen. Het is dan ook logisch dat die marktwaarde ook in Nederland de grondslag vormt voor

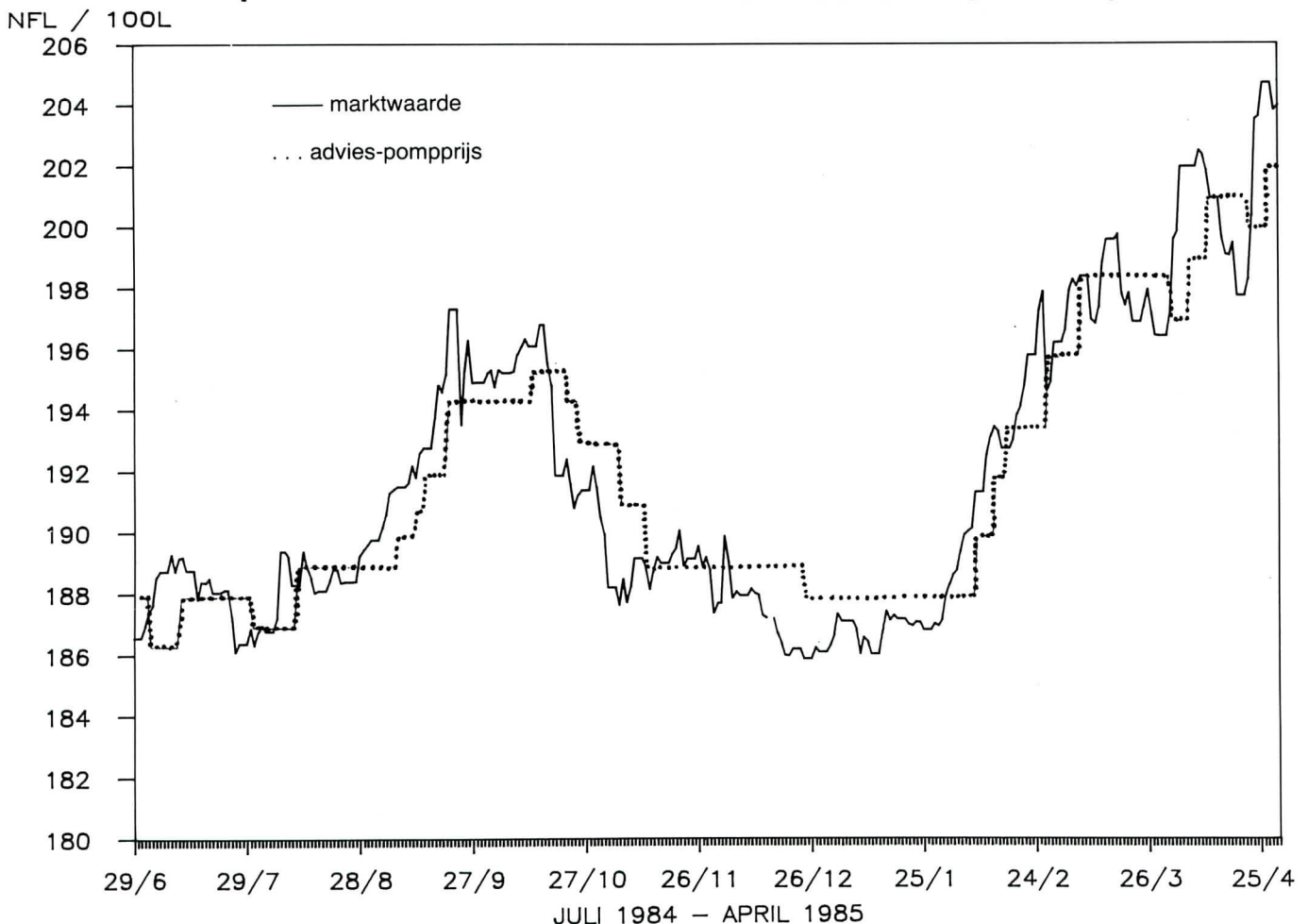
de opbouw van onder andere de pomprijs voor benzine. Er is een aantal instituten dat zich bezig houdt met het verzamelen van informatie over de marktnoteringen van olieprodukten. Belangrijk zijn de noteringen die dagelijks in Platt's Oilgram Price Report worden aangegeven voor de handel in Noordwest-Europa.

Andere informatiebronnen zijn: Petroleum Argus, een in Londen verschijnend bulletin dat dagelijks korte en tweemaal per week uitvoerige berichten over olieprijsen geeft; de wekelijks in Amerika verschijnende Oil Buyers Guide en de New Yorkse Petroleum Intelligence Weekly, die eenmaal per week een overzicht van het prijsverloop geeft en dat maandelijks ook analyseert.

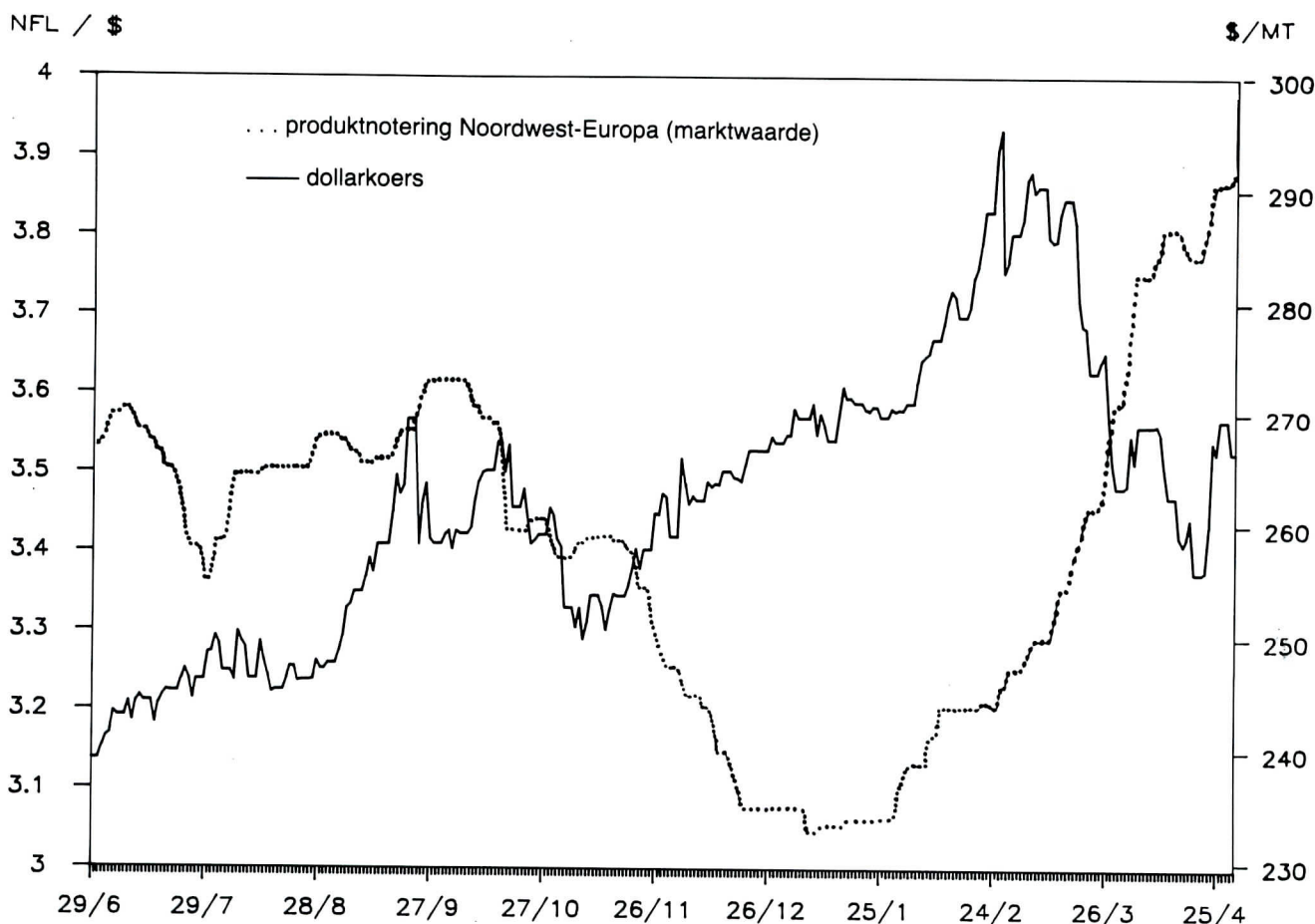
De produktnoteringen van de handel in Noordwest-Europa zijn een belangrijk uitgangspunt voor de bepaling van de uiteindelijke verkoopprijs aan het

Superbenzine

Verloop van marktwaarde en advies-pompprijs in guldens per 100 liter



Superbenzine



publiek. De produktnotering, die in dollars per ton luidt, wordt vermenigvuldigd met de dollarkoers, omgerekend naar liters en aan dat resultaat worden de belastingen en de marges voor oliemaatschappij en pomphouder toegevoegd om tot de adviespomprijs te komen.

Adviesprijs

Ter illustratie hierbij twee berekeningen van de adviesprijs voor een liter superbenezine. Deze voorbeelden illustreren duidelijk dat de prijs vooral afhankelijk is van de **marktwaarde** in combinatie met de **dollarkoers**. Het zijn steeds deze **twee** factoren **samen** die van belang zijn bij de bepaling van de verkoopprijs.

Uit de berekeningen wordt duidelijk dat de prijs in beide gevallen hoger moet worden maar of die prijsverhoging doorgaat hangt

van een aantal overwegingen af. De vragen die dan gesteld worden zijn onder andere:

- zal de marktwaarde op korte termijn stabiel blijven of zal deze verder stijgen of gaan dalen?
- wat zal de dollarkoers op korte termijn doen?

Pas wanneer duidelijk is dat de noodzakelijke adviesprijsverhoging wordt ondersteund door voorlopig sterke of stijgende marktnoteringen en dollarkoers, dan wordt deze ingevoerd.

Wanneer echter wordt verwacht dat de notering en/of de dollarkoers op korte termijn zou(den) dalen, dan kan de prijsverhoging kleiner worden of achterwege blijven. Het omgekeerde doet zich uiteraard ook voor in geval van een prijsverlaging.

Concurrentie

Het hoeft daarbij nauwelijks betoog dat het prijsgedrag van onze concurrenten heel belangrijk is. Voor zover wij weten zijn voor alle bedrijven in de olie-industrie en in de oliehandel de marktnotering én de dollarkoers van groot belang, niet alleen voor de handelaren die via contracten een verbintenis met een oliemaatschappij hebben maar ook voor de zogenaamde vrije oliehandel en de (witte) verkooppunten die de producten van vrije handelaren betrekken. Het ligt dus voor de hand dat in geval van de gegeven rekenvoorbeelden ook voor de concurrent de noodzaak tot prijsverhoging aanwezig is. Uit de praktijk blijkt dat de grootste maatschappij meestal als eerste tot prijsverandering besluit en dat de meeste concurrenten dan direkt volgen. Dit is in bedrijfstakken waar met name de prijsgevoeligheid groot is een normaal voorkomend verschijnsel.

De werkelijke pomprijs

Tenslotte benadrukken wij dat de prijs aan de pomp door de wederverkoper zelf in vrijheid wordt vastgesteld. Daarbij is onze adviesprijs, zoals boven geschetst, slechts één van zijn overwegingen. De wederverkoper zal ook zijn lokale concurrentie, zijn omzetverkoop, speciale akties en rendementsoverwegingen bij zijn prijsstelling laten meespelen. De feitelijke pomprijzen zijn in vele gevallen lager dan de adviesrijzen en kunnen op heel andere momenten worden gewijzigd dan de adviesrijzen.

Superbenzine (bediende levering)	26 april 1983	29 april 1985
produktnotering per 1.000 kg	\$ 309,—	\$ 292,—
× \$-koers	\$ 2,76	\$ 3,53
= guldens per 1.000 kg	f 852,84	f 1.030,76
guldens per 100 liter	f 63,96	f 77,31
belastingen	f 64,15	f 73,34
handelsmarges	f 20,—	f 20,95
prijs exclusief BTW	f 148,11	f 171,60
prijs inclusief BTW 18%	f 174,77	19% f 204,20
prijs per liter	f 1,748	f 2,042
De adviesprijs is op dat moment	f 1,728	f 2,02
De adviesprijs werd	f 1.744 (op 30 april)	f 2,04 (op 3 mei)

EUROPOORT IN DE VLAAMSE ARDENNEN?

Het stadje Ronse, gastvrije koningin der Vlaamse Ardennen, ligt verscholen in een keteldal, omgeven door de hoogste getuigenheuvels. Hier zijn de niveauverschillen het grootst en de vergezichten onvergetelijk. Een levend overblijfsel van de Middeleeuwse bedevaartrituelen is 'De Fiertel', een 32 km. lange bedevaart die jaarlijks op de zondag na Pinksteren om de stad trekt. De 'Bommelfeesten', België's carnavaleske zottemaandagfeesten, vinden in Ronse jaarlijks plaats. Talrijke bewegwijzerde wandelpaden, fiets- en autoroutes, een net van keurige hotels en fijne restaurants, dat is Ronse, het ideale uitgangspunt voor Uw verblijf in de Vlaamse Ardennen.

Europoort

Wat krijgen we nu, zult U denken, gaat de redactie van Schip en Ka zich nou ook al bemoeien met toeristische attracties, of hoe zit dat? Nee, beste lezers, we hebben een goede reden om bovenstaande gegevens over Ronse te vermelden, want ons was ter ore gekomen dat zich in deze plaats een 'Europoort' bevindt. Genoemd naar het alom bekende havenareaal aan de Noordzee, maar in dit geval een Hotel Café-Restaurant en eigendom van de broers Aad en Piet van der Toorn, ex-vlootmedewerkers van Shell Tankers. Een

jaar geleden besloten zij 'iets voor zichzelf' te beginnen wat al snel realiteit werd. Wij waren benieuwd naar hun reilen en zeilen in deze voor hen zo andere omgeving en omstandigheden en togen op een prachtige dag naar het 200 km. van Rotterdam gelegen Ronse. Het stadje doet gezellig aan en ligt in een mooie omgeving. 'Europoort' ligt aan de Grote Markt en de naam zegt het eigenlijk al, het marktplein.

Vele kroegjes en restaurantjes, keuze te over, maar daar reden we voorbij want ons doel was 'Europoort'. Ons aangekondigde bezoek werd enthousiast ontvangen en we



Wie had ooit gedacht ook in België een Europoort aan te treffen?

werden dan ook gastvrij onthaald door de familie Van der Toorn. Familie ja, want niet alleen Aad en Piet waren present maar ook hun ouders, die velen onder U ongetwijfeld zullen kennen, want vader P. M. van der Toorn vaart al jaren bij onze Maatschappij als scheepsvorman en als hij met verlof is gaat hij, samen met zijn vrouw, zijn zoons graag een handje helpen.

De knoop doorgehakt

In de bar heerst een nostalgisch sfeertje met hier en daar duidelijk herkenbaar het zeemansverleden van Aad en Piet in de vorm van foto's en souvenirs van verre reizen. Natuurlijk waren we nieuwsgierig naar de beweegredenen van de broers om de stap te nemen van varen naar een bedrijf aan de

In Ronse oftewel Renaix gooide de familie Van der Toorn het anker uit.



Met z'n zessen achter de tap, v.l.n.r. Piet, Aad, mevrouw Van der Toorn, voorman P. M. van der Toorn, vriendin van Piet en een neef.

wal. Aad heeft drie jaar als bediende bij ons gevaren en heeft daarvoor altijd in de horeca gewerkt. Hij liep al een hele poos te dubben over een eigen café of iets dergelijks. Zo betrok hij ook zijn broer Piet hierin, die vier jaar als scheepsgezel bij ons heeft gevaren. Met z'n tweeën hebben ze avonden zitten praten over de mogelijkheden zelf iets op te zetten en op een gegeven moment hebben ze de knoop doorgehakt. Toen de beslissing eenmaal genomen was moesten er spijkers met koppen worden geslagen. Aad vertelt: 'Dan ga je om je heen kijken en in de kranten de advertenties uitpluizen. Op een dag stond dit pand in Ronse te koop aangeboden in de krant en daar zijn wij toen op afgegaan. Nou, toen was het snel bekeken, want het beviel ons wel'.

Klappen

Ja, en dan was het na de opening natuurlijk afwachten hoe het zou gaan lopen maar getuige de enthousiaste verhalen van de familie behoeft er geen twijfel over te bestaan dat de zaken prima draaien. Dat Aad en Piet zich al aardig thuis voelen in hun bedrijf is overduidelijk want met de (vaste) klanten achter de bar wordt er heel wat 'afgeklapt'. Piet: 'Klappen is hier niet wat we er in Nederland onder verstaan maar betekent kletsen, praten.'

Op onze vraag wat voor mensen zoal bij hen in de zaak komen vertellen ze dat ze veel vaste klanten hebben. 's Morgens komen er veel vrouwen uit dorpjes in de omgeving en in het weekend zit het café stampvol met buurtbewoners. Maar niet alleen stamgasten, ook veel toeristen van allerlei nationaliteiten, en vrachtwagenchauffeurs bezoeken hun zaak regelmatig.

Van de plaatselijke VVV krijgen ze veel reserveringen binnen voor het hotel en 's winters hebben ze veel handelsreizigers als hotelgasten.

Aad: 'Het hotel heeft 10 grote kamers met in totaal 22 bedden en voor het a.s. weekend zijn we alweer helemaal volgeboekt'. Een rondleiding door het hotel stond ook op het programma, waarbij ze vertelden dat ze alles stukje voor stukje aan het verbouwen zijn. Aad en Piet: 'Je kan geen ijzer met handen breken, telkens als we weer wat verdiend hebben, knappen we weer een deel op. Eerst hebben we achter de eetzaal en keuken een zitkamer gemaakt en over een poosje gaan we weer verder'.

25 soorten bier

Achter de bar staat een groot assortiment bier, van allerlei merken en smaken, voor de liefhebber een eldorado. Piet: 'Dit is typisch Belgisch, zoveel soorten bier, wij hebben er hier 25 maar er zijn nog veel meer soorten. Trappistenbier verkopen we veel. In het begin stond je echt wel eens met je handen in het haar als iemand om een bepaald soort bier vroeg, dan zei je maar dat het er zo aan kwam en dan vloog je als een speer achter de bar om die bepaalde soort op te zoeken. Gelukkig kennen we ze nu allemaal uit ons hoofd'.



De onvermijdelijke gebeurtenissen in het hotelwezen worden ons ook nog uit de doeken gedaan. Niet alleen leuke, er gebeuren ook wel eens minder aangename dingen. Eén voorval willen we U niet onthouden, dat van de Duitse gasten die 's morgens bij het ontbijt champagne wensten. Ach, over smaak valt niet te twisten, maar we denken dat Aad en Piet wel vreemd opkeken.

Loempia's

Tijdens ons bezoek aan 'Europoort' bleef het een komen en gaan van dorstige lieden.

Wij hadden trouwens soms wat moeite om onze zuiderburen te verstaan, wat niet zo verwonderlijk is als je bedenkt dat Ronse (Renaix) tweetalig is. Vooral als de bevolking met elkaar praat zijn ze nauwelijks te volgen. Andersom zullen zij er ongetwijfeld moeite mee hebben als echte Rotterdammers onder elkaar gaan discussiëren.

Volgens de door de VVV uitgebrachte folder is hotel-restaurant 'Europoort' gespecialiseerd in steaks maar Piet vertelt dat de loempia's die zij serveren nog veel meer gewild zijn bij de klanten, ze vliegen werkelijk de deur uit. Ja, en hoe gezellig het ook was, de tijd brak aan om weer naar het noorden te vertrekken. Wij vonden het bijzonder leuk om bij de familie Van der Toorn op bezoek te zijn geweest en wij hebben grote bewondering voor Aad en Piet die deze stap hebben durven nemen. Wij wensen van harte dat de zaken in de toekomst net zo succesvol mogen draaien als nu het geval is.

Onze laatste vraag was of ze nog wel eens heimwee hebben naar het varen. 'Ach, heimwee, zo willen we het niet noemen, maar we denken er nog vaak aan terug, aan de reizen en het varen, dat was toch een leuke tijd, maar ja, wat weegt het zwaarst, hè?'

O ja, en als U plannen mocht hebben eens bij ze langs te gaan, wat ze ongetwijfeld op prijs zullen stellen: na Gent richting Oudenaarde en dan de borden Ronse volgen . . .



't Kan vrolijk toegaan in 'Europoort', zelfs de postbode vergeet dan z'n bestelling rond te brengen . . .

'THE A-TEAM'

Hoe gemakkelijk namen uit b.v. actualiteit, amusement e.d. ook op ander gebied worden overgenomen blijkt wel uit de aanduiding van het groepje hoofdpersonen uit het onderstaande verslag van 4e stuurman Ed Barsingerhorn: 'The A-team'. De naam is ontleend aan een populaire TV-serie maar betreft in ons geval een groep van 19 conventioneel opgeleide officieren (COO's) die onlangs in Vlissingen zijn begonnen aan een omscholingscursus tot Semi-Geïntegreerd Officier (SGO). Het starten van zo'n cursus betekende een mijlpaal in de reeks belangrijke veranderingen die in het zeevaarkundig onderwijs hebben plaatsgevonden en nog zullen gaan plaatsvinden.

'Op woensdag 1 mei jl. kwamen we vanuit alle uithoeken van Nederland in Vlissingen bij elkaar in het Maritiem Instituut De Ruyter. Onze groep bestond uit 2e, 3e en 4e stuurlieden en gedurende één van de daaropvolgende dagen werd, tijdens een gezellig avondje samenzijn, onze groep al gauw aangeduid als 'The A-team'. Waar ging het eigenlijk om?

Van 1 tot en met 10 mei kregen we een introductie-cursus als voorbereiding op de 'zelfstudie' die uiteindelijk moet leiden tot het behalen van het diploma 'A' als scheepswerktuigkundige. Als afronding moet straks, van 11 november tot en met 20 december, nog een examen voorbereidingscursus worden gevolgd en daarna vindt in januari 1986 het eigenlijke examen plaats. We bijten dus als het ware het spits af, met de bedoeling dat er meerdere cursussen zullen volgen. Ook voor werktuigkundigen die, na het volgen van een soortgelijke cursus en tevens zelfstudie, hun derde rang gaan halen. Het doel is duidelijk: het omzetten van het contingent COO's in SGO's. Het geheel is voorafgegaan door een lange tijd van voorbereiding en veel overleg. Op 1 mei is

uiteindelijk uitvoering gegeven aan dit project.

Lesbrieven

In Vlissingen werden we de eerste dag welkom geheten door de heren Jackson (directeur Maritiem Instituut De Ruyter), De Kubber en Brouwer. Laatstgenoemde is de geestelijke vader van het Maritiem Trainings Centrum (MTC). Het MTC verzorgt namelijk de opleidingen met als doelstelling het begeleiden van stuurlieden en werktuigkundigen bij resp. de studie voor het diploma 'A' als scheepswerktuigkundige en het diploma S III als stuurman GHV.

Als we ons nu richten op de cursus voor stuurlieden dan houdt dat in aan het begin een cursus van 10 dagen, namelijk 64 lessen studie-instructie en aan het eind van het jaar 36 dagen, zijnde 192 lessen, theoretische en praktische instructie voor het examen.

Het lesmateriaal bestaat voor het overgrote deel uit allerlei door de zeevaartschool uitgegeven stencils en enkele boeken. Maar het belangrijkste

leermiddel waar alles om draait is een pakket lesbrieven. Deze lesbrieven moeten voor ons een leidraad zijn. Een soort gedrukte begeleiding bij de zelfstudie. Vraagstukken en problemen kunnen schriftelijk en mondeling worden voorgelegd aan de desbetreffende leraren. Voor de gehele groep is er vrijstelling voor EHBO en Engels.

Praktijklessen

Gezien de grote hoeveelheid lesuren dat in een gering aantal dagen moet worden afgehandeld, zijn de dagen in Vlissingen wel erg lang, namelijk van 's ochtends half negen tot 's avonds half tien. Een groot gedeelte van de lestijd wordt ingenomen door praktijklessen. Daartoe werden we in twee groepen opgesplitst, die afwisselend les kregen in bankwerken en lassen. Ook straks, in november en december, tijdens de examen voorbereidingscursus zal veel aandacht worden besteed aan praktijklessen. Wat uit dat oogpunt ook veel aandacht kreeg was het vak tekenen en tekeningelezen, waarvoor veel lesuren waren ingevoegd. Als we het hebben over veel lesuren dan bedoelen we dit in verhouding tot het totale aantal lesuren van deze cursus. Maar als je het vergelijkt met het aantal uren dat je normaal voor dit vak bij HTS of BS krijgt, dan is het natuurlijk nog vreselijk weinig. Voor wat de praktijk verder betreft is het de bedoeling dat er straks, tijdens het volgende contract aan boord, veel geoefend gaat worden.

Evaluatie

De huisvesting gedurende de cursus was prima geregeld. Een aantal van ons was ondergebracht in een bungalow bij Hotel Britannia en de resterende 8 personen (waaronder ikzelf) in het buitenverblijf van de zeevaartschool in Veere. De maaltijden werden tijdens alle dagen in het Internaat gebruikt. De laatste dag, op 10 mei, was er een evaluatie-bijeenkomst op de school, die ook werd bijgewoond door de heren Busker en Aartsen. Er werd volop gelegenheid geboden tot het stellen van vragen en het eventueel uiten van kritiek op de gang van zaken. Het grootste probleem dat uit onze groep naar voren kwam tijdens deze bijeenkomst was toch wel de vraag hoe naar schatting circa 1000 uur studie moet worden ingepast in de verlofperiode en de dagindeling aan boord.

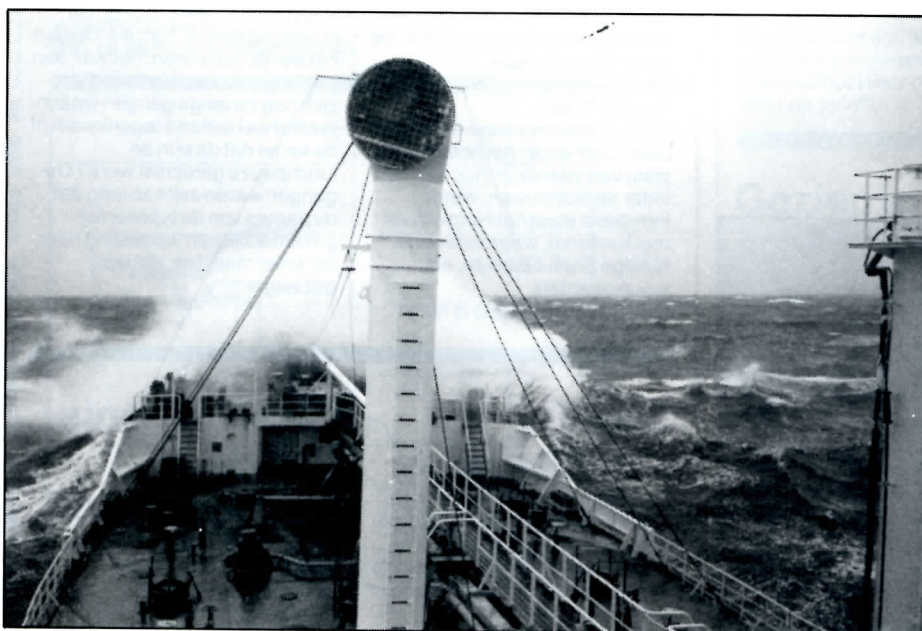
Als afsluiting van de evaluatie nam de heer Busker het woord om, zeker niet in het kort, de 'geschiedenis' van het hele SGO-gebeuren uiteen te zetten. Hierna spoedde iedereen van 'The A-team' zich weer naar huis, vergezeld van stapels stencils en boeken en voorzien van een pakket voorbereidende informatie om op 11 november a.s. elkaar weer te treffen in Vlissingen.

'The A-team' tijdens de introductiecursus in Vlissingen



Jubilerende oude maar vooral veilige dame

Tegenwoordig komt het maar zelden voor dat een tankschip het feit kan herdenken dertig jaar achter de schroef te hebben. Maar de 'Cinulia' heeft deze prestatie geleverd. Op 28 april jl. was het dertig jaar geleden dat het schip aan de eerste reis begon. Die belangrijke mijlpaal werd aan boord met een saté-party gevierd. Er was overigens nog meer te vieren gedurende de maanden maart en april. Op 21 maart was er nog een dertig-jarig jubileum, dat van gezagvoerder R. Verhoef. En precies een maand later, op 21 april, vond te Curaçao de uitreiking van de veiligheidstrofee 1984 plaats.



Een verslag van het evenement op 21 april kunt u elders in deze uitgave lezen. Derde stuurman R. Koers was zo vriendelijk om het verloop van alle festiviteiten voor ons op te tekenen en bovendien een paar foto's voor ons te schieten. We laten hem verder zelf aan het woord.

'Na twee maanden ten anker te hebben gelegen bij Lynas-Point en later bij Brixham was er opeens weer volop werk voor het schip.

Na de Kerst in Rotterdam te hebben doorgebracht ging het schip naar Port Sudan om vandaar via Aden naar Karachi te gaan, alwaar het schip een volle lading melasse voor Liverpool kreeg.

Nadat deze kleverige substantie was gelost werd ten anker gekomen bij Lynas-Point om te wachten op orders en werd een datum vastgesteld voor de viering van het 30-jarig vlootjubileum (op 21 maart) van onze gezagvoerder, R. Verhoef.

Drie dagen voor de geplande datum kregen we orders en moesten we in Amsterdam laden voor Boston.

Depressies

Onze (ijdele) hoop was toen gevestigd op een rustige oversteek, maar dat kan in die

De 'Cinulia' op de Noord-Atlantic (foto R. Koers)

tijd van het jaar nog wel eens anders uitpakken op de Noord-Atlantic. Het laatste bleek waar te zijn. De ene depressie volgde de andere met een regelmaat van een dag of twee op en als absoluut hoogtepunt (of liever dieptepunt) een depressie van 950 mb, door welks middelpunt wij exact gerouteerd werden.

Gevolg, windkracht 11 en meer en golven van zo'n 13 meter. Op zondag 31 maart was het dan eindelijk zover, het schip lag nog verre van comfortabel, maar met de bekende natte lakens zou een en ander wel op zijn plaats blijven staan.

m.s. 'Cinulia'

Datum tewaterlating	: 6 november 1954
Eerste reis	: 28 april 1955
Aantal draaiuren hoofdmotor	: 165.000
Afgelegde afstand	: 2.145.000 zeemijlen
Verbruikte brandstof	: 121.000 metr. tonnen
Verbruikte gasolie	: 14.200 metr. tonnen

Alle hens

Om 10 uur 's morgens werd de niets vermoedende kapitein door de eerste stuurman uit zijn hut gehaald met de mededeling dat er wat problemen met de bemanning zouden zijn. De zelf in Indonesië geboren en opgegroeide kapitein Verhoef vond dat wel wat vreemd, omdat hij in zijn lange loopbaan nog nooit problemen met deze mensen had gehad. Na een paar minuten ging hij toch maar even achter kijken. En daar zat tot zijn grote verbazing alle hens in een feestelijk opgetuigde bar op hem te wachten. Na een welkomstwoord, gesproken door de Hwtk, vond de uitreiking plaats van het cadeau, een schitterende copie van de koperen telegraaf van de 'Cinulia', een kunststuk vervaardigd door tweede Wtk. R. J. Bosman, die op dat moment echter al met verlof was.

Uitspraak van hoofd voeding Van der Waal: 'Twee maal een koud buffet en een saté-party in één maand, zo gek heeft nog nooit iemand mij gekregen. Maar deze 'oude dame' is het gelukt . . .'

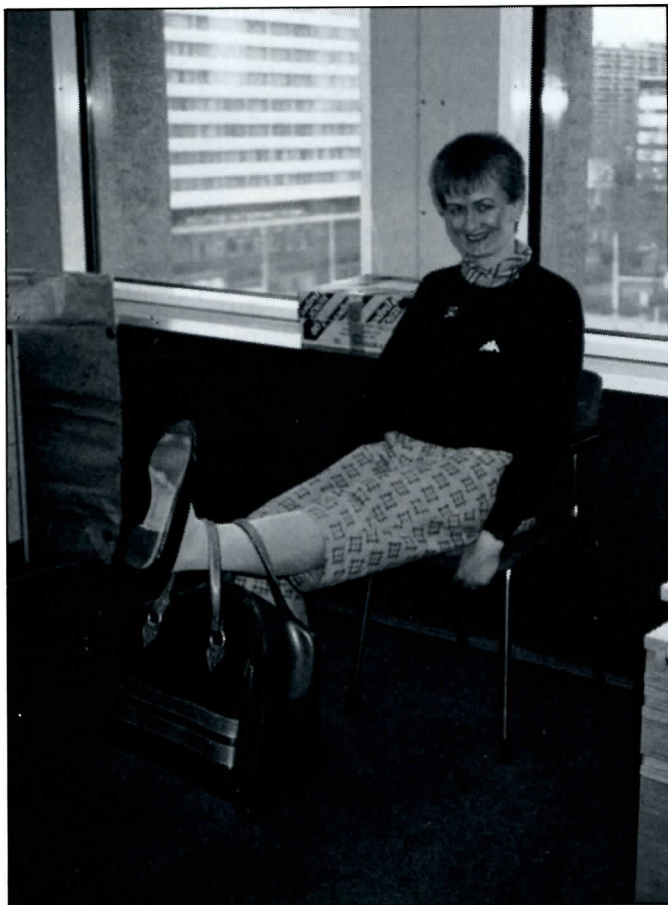
Na een gepast dankwoord van de zijde van de kapitein viel men aan op de gigantische moorkoppen van hovo v.d. Waal.

Vervolgens werd tijdens een gezellig samenzijn in de bar een borrel gedronken. Daarbij vertelde kapitein Verhoef dat hij zijn carrière bij Shell was begonnen als vierde stuurman aan boord van de 'Aldegonda'. In de twee jaar die daarop volgden voer hij verder nog op de 'Erinna' en de toenmalige 'Ondina' en ging uiteindelijk met verlof als derde stuurman. Uiteindelijk werd hij op 15 maart 1974 als waarnemend gezagvoerder belast met het commando van de 'Zaria'.

Na de middag was er in de messroom een groots opgezet koud buffet waar een ieder zich te goed aan heeft gedaan en rond drie uur ging iedereen zeer voldaan zijns weegs.

Van 8 tot 13 april lag het schip in Boston, alwaar het op haar oude dag nog op een uitstekende manier door een 'Coastguard-Inspection' kwam om daarna te vertrekken naar Curaçao. Daar werd na een zeer drukke ballastreis op 20 april aangekomen, nog juist op tijd voor de geplande veiligheidstrofee-uitreiking op 21 april.'

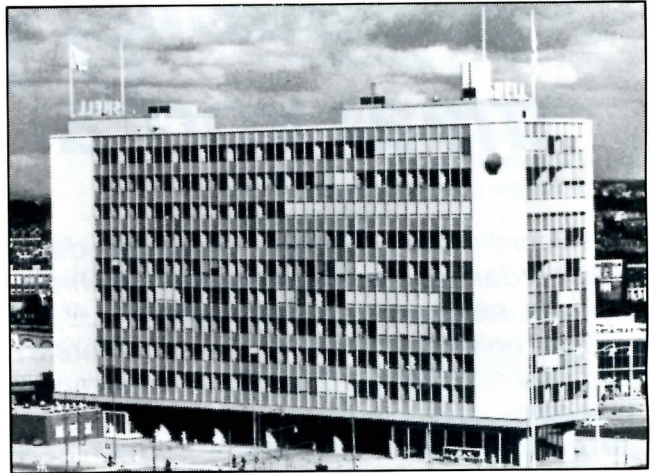
SCHOON SCHIP



Nel in 'aktie'

Op de hierbij geplaatste foto ziet U geen alledaags kantoortafereel, dat beseft U hopelijk. Tijdens kantooruren doen wij echt niet aan bodybuilding of iets dergelijks, maar houden we ons aan onze papieren. Een uitzondering hierop vormt

Nel Beugelink van DFP/1, die onlangs een meniscus-operatie moest ondergaan en van de dokters de opdracht kreeg regelmatig te oefenen met gewichten. Vandaar die tas met daarin een bowling-bal, welke ze afwisselt met zakken met (droog!) cement . . .



Herinneringen

Velen onder U zullen zich dit straatbeeld van het centrum van Rotterdam nog levendig kunnen herinneren en zullen zich wellicht ook nog het Hofplein van voor de bouw van het oude Shell-Gebouw voor de geest kunnen halen. Dat er heden ten dage niet veel meer over is van het nostalgische plein van voor de oorlog kan een ieder aanschouwen, want inmiddels staat het Hofplein vol met kantoren, waaronder ons huidige Shell-Gebouw, en woongiganten. Op 13 augustus 1985 is het

precies 25 jaar geleden dat het Shell-Gebouw aan het Hofplein officieel werd geopend door de toenmalige burgemeester van Rotterdam, Mr. G. E. van Walsum. En nu we toch op de nostalgische toer zijn, we moeten het eerlijk bekennen, het was een gezellig gebouw. Herinnert U zich nog de lange gangen waarin je altijd wel iemand tegenkwam of de keren dat daar in de lunchpauze getennist werd? De gangen waren zelfs zó lang dat de dames van de typekamer gezamenlijk een wandeling naar het toilet maakten, dat was gezelliger . . .

Shell/ Occidental

Occidental Petroleum Corporation en Shell Petroleum N.V., een van de twee houdstermaatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, hebben bekendgemaakt dat zij overeenstemming hebben bereikt over de verkoop aan een maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep van een belang van 50% in de oliebelangen en -vondsten van Occidental in Colombia voor een totaalbedrag van ongeveer één miljard dollar, waarvan 750 miljoen dollar bij het van kracht worden van de overeenkomst in contanten zal worden betaald. Occidental en Shell hebben als hun verwachting uitgesproken dat de transactie op of omstreeks 1 juli 1985 van kracht zal worden.

Dank

Voor degenen die ik tijdens mijn afscheidsrondje niet de hand ten afscheid heb kunnen drukken doe ik dit nu langs deze weg. Hartelijk dank voor de belangstelling bij mijn pensionering en het prachtige cadeau. Moge het U allen goed gaan!

J. C. van Duin
(bij velen ook bekend als 'Ome Koos')

Geschiedenis van de scheepsbouw

Sinds kort is in Rotterdam een werkgroep actief, die de geschiedenis van de scheepsnieuwbouw in het industriële tijdperk in kaart wil brengen. Ook aanverwante terreinen als scheepsreparatie en scheepsmachinebouw zullen in de studie worden opgenomen. De werkgroep wil gebruik maken van mondelinge en geschreven bronnen en beeldmateriaal. Van veel van deze gegevens is niet bekend waar ze zich bevinden, terwijl van de diverse in de archieven opgeslagen gegevens niet precies bekend is wat ze inhouden. De werkgroep wil daarom allereerst nagaan wat zich op welke plaats bevindt en dit bekend maken. In een later stadium kan gericht onderzoek dan plaats vinden. De werkgroep zoekt ter ondersteuning van haar doelstelling en activiteiten mensen, die voor het speuren naar en in archieven tijd en interesse hebben. Voor schriftelijke reacties: Werkgroep Geschiedenis van de Scheepsbouw, p/a Postbus 2038, 3000 CA Rotterdam.

Telefonisch kunt U contact opnemen met A. Priester 01899-13715 (na 18.00 uur) of 010-117600 (09.00-17.00 uur).

Verbouwing

Rotterdam is een stad van bouwen, verbouwen, opbreken, renoveren, kortom er is altijd wel ergens een bouwput te vinden of er ligt een stuk wegdek open. Treinreizigers die gebruik maken van het Centraal Station kunnen daar over meepraten: wat een gigantische puinhoop is het stationsplein en wat wordt er weinig rekening gehouden met de voetgangers . . .

Het Shell-gebouw aan het Hofplein is daarbij vergeleken een oase van rust. Na legitimatie of het invullen van een bezoekersbriefje kan men zich vrijelijk naar de verdieping begeven waar men moet zijn. Aan die rust is helaas een eind gekomen. Het geluid van boren en breken is 'niet van de lucht'. Waarom dit alles? Wel, de werkzaamheden voor de

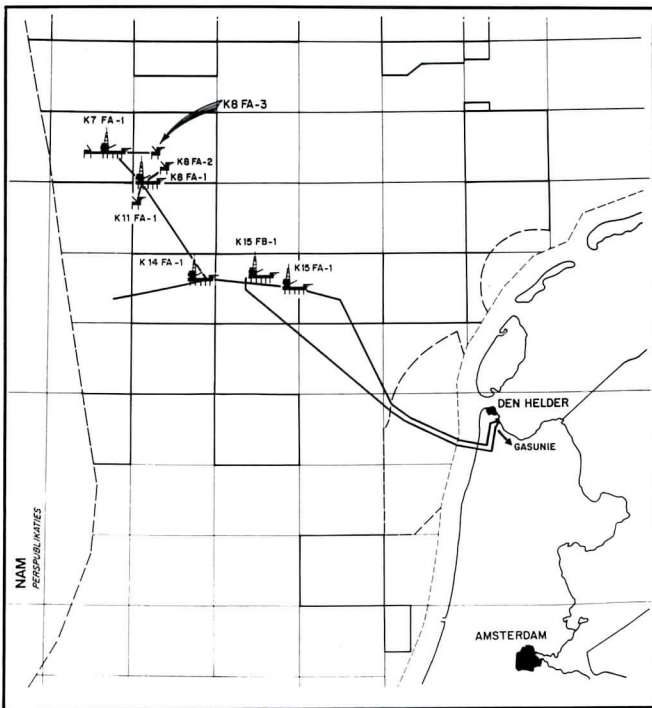
installatie van een toegangscontrole-systeem zijn ter hand genomen. Het is namelijk de bedoeling dat het Shell-gebouw beveiligd gaat worden met behulp van zg. kaartlezers, die toegang verlenen wanneer er een geldig pasje voor wordt gehouden. De werkzaamheden die voor de realisatie hiervan moeten worden verricht zijn nogal omvangrijk en zullen volgens de plannen duren van medio juni tot het einde van dit jaar. Shell Nederland heeft ons verzekerd dat de verbouwing met zo weinig mogelijk ongemak voor de 'bewoners' en de bezoekers van het Shell-gebouw zullen worden uitgevoerd. Op de verdere bijzonderheden betreffende het systeem zullen wij te zijner tijd nog nader terug komen.

SCHOON SCHIP

200 jaar Zeevaartkundig Onderwijs te Amsterdam

Op 24 oktober a.s. is het 200 jaar geleden dat in Amsterdam de Kweekschool voor de Zeevaart werd opgericht.

Ter gelegenheid daarvan wordt een aantal festiviteiten georganiseerd waaronder een feest voor oud-leerlingen op zaterdag 26 oktober a.s. Oud-leerlingen van de Kweekschool voor de Zeevaart, de Zeevaartschool van het Zeemanshuis en de Hogere Zeevaartschool Amsterdam die het feest willen bijwonen kunnen voor nadere informatie bellen: 020-242169 / 020-169068 / 020-247699.



Achtste Noordzee-platform van NAM afgeleverd

Het achtste gas-productieplatform van de Nederlandse Aardolie Maatschappij b.v. (NAM) wordt tijdens het Pinkster-weekend via Rotterdam het zeegat uitgesleept. Het betreft het satellietplatform K8-FA-3. Dit zes-poots platform zal gas gaan produceren uit twee velden in blok K8, circa 100 kilometer ten noordwesten van Den Helder. Het platform heeft een maximum productiecapaciteit van 3.5

miljoen m³ per dag. Via een productieplatform in blok K7 zal het gas per pijpleiding worden afgevoerd naar het gas-ontvangststation in Den Helder ter verdere distributie in het Nederlandse aardgasnet. Het platform is in één jaar gebouwd door Nederlandse bedrijven op de werf van hoofdaannemer Hollandia Kloos in Capelle aan de IJssel. De totale investering voor het K8-FA-3 project is 270 miljoen gulden. De deelnemende maatschappijen in blok K8 zijn CLAM Petroleum Company, Aminoil, Oranje-Nassau Energie B.V., DSM-Aardgas B.V. en NAM die tevens als operator optreedt. Het eerste productieplatform van de NAM werd in 1977 op het Nederlandse deel van het Continentaal Plat geplaatst.

Gezien in een Engelse scheepvaartkrant

Hier ligt voor U een unieke kans om een eigen onderzeeër aan te schaffen. Alleen de lengte lijkt ons wat aan de krappe kant, vooral voor wat grotere gezinnen . . .

BUGATTI SUBMARINE FOR SALE

Unique prototype model of high-speed transatlantic submarine, built by "Chantiers Navals Bugatti" in 1927. Length 3.3 metres, constructed of timber and brass.

The actual vessel was designed to be powered by eight × 12.75 litre Bugatti Royale Engines, capable of 140 km/h cruising speed, and able to travel from Brest to New York in only 15 hours. It was Ettore Bugatti's considered alternative to the airships of the era.

Originally the property of the Bugatti family, the model was acquired from the Bugatti succession in 1977, since when it has been shown at three important Bugatti Exhibitions in London, Hamburg and Paris.

The model can be inspected at our Gallery in St James's, London, by appointment.

Price upon application

Serious Enquiries to:

KHACHADOURIAN GALLERY

60 Pall Mall
London SW1

Tel: 01-930 3333

VLOOTPERSONALIA

periode van 16 mei t/m 15 juni 1985

Aflossingen

Gezagt.: J. Bosman, L. A. Groendijk, P. Hoogesteger, R. Knol, K. Poort van Ingen, J. Post, B. Ritman, R. Verhoef, A. C. Weide, J. van der Zouwen
1° Stm.: J. Baard, J. Boonstra, G. Buma, A. L. M. van Dun, B. Koppe, C. D. Kromhout, G. L. A. Martens, W. C. Moll, G. van der Oord, R. W. Overdijkink, T. H. Tromp, N. Venendaal, F. de Vries
2° Stm.: S. S. Abma, B. Crum, N. M. J. Duyn, G. J. C. van Eeten, J. C. Hilberding, W. Holwerda, J. A. Koenraad, W. Koeze, F. Makkee, J. Schol, M. C. Swart, R. van der Voort
3° Stm.: P. D. Blok, E. M. van Dijk, C. Groenendaal, R. J. M. Herbes, E. Hogkamer, F. T. G. J. Mulder, W. H. Nibbelink, A. W. F. Pera, P. J. Veenman, K. Winters
4° Stm.: A. A. G. Brands, R. de Leur, K. H. M. Smulders
SGO.: H. Ris, A. A. Schmidt, B. de Vries, J. B. Weyland, M. Zoethout
Stml.: H. J. A. van Driest, J. C. G. Engelen
Hwtk.: C. C. Bartels, P. F. Buil, E. Dallinga, C. J. den Hollander, C. W. H. van Holthuysen, J. B. J. Jonker, H. L. de Koning, W. J. Meuldijk, B. Oudkerk, J. L. van der Rijst, J. van der Schee
2° Wtk.: T. Bakker, A. K. van 't Blik, J. H. Burger, J. D. Compier, K. J. Faasse, A. M. P. B. Fluitsma, J. Hensbroek, J. H. E. Nijhuis, M. J. Parent, F. de Roos, C. N. A. Vreke, D. Westdorp
3° Wtk.: J. A. Deelen, R. F. Hamar de la Brethonière, A. Harkink, G. J. Harlaar, P. van Noort, A. van der Ster
4° Wtk.: T. van Beek, A. van Beek Jr., F. C. Boer, O. Broksma, J. A. C. Gerretse, E. van der Holst, M. B. van der Horst, R. F. van Loon, J. Lykelema
5° Wtk.: J. A. Beukelman, R. G. Koiman, J. C. Paul, H. J. P. M. van Pinxteren, R. de Vries, R. T. M. Wilmering
SGO.: W. A. Abbas, M. Boersma, D. J. Haazebroek, G. J. Holtzer, W. H. Kuyper, H. A. Lamme, H. T. H. Meyer, B. Scholten, J. G. Verbeek
Wtkl.: H. Grootjans
Roff.: J. Gerritsen, G. H. P. Ribbens, C. A. Witte, F. H. Zaal, B. G. L. Jansen, A. Wierda, H. E. Haalmeyer, D. J. Hage
Wass.: J. de Gans, H. Klijnstra, F. Oostdijk, J. J. Snijders, F. J. Trijselaar
ASAW.: R. van der Blom, R. B. Popken, C. M. Rijnsburger, E. H. Vissia, F. van der Werff, R. van Zomeren, E. de Zwart
ASV.: B. A. Amstelveen, F. F. Beekhuis, F. W. Bosson, R. G. van den Brink, R. E. Curial, M. L. Delhaye, J. J. Donleben, N. H. van der Geugten, A. J. de Gooijer, J. W. P. Grommen, M. H. Grootveld, H. Haasnoot, P. den Hamer, F. G. M. van Kleef, W. H. Klein, A. C. Kusters, M. Kumentas, H. H. van Oostrum Jr., R. Renders, T. C. J. G. Schuit, J. J. van Triet, G. A.

Vermeer, J. H. Winands
AASV.: G. Buys, C. H. van Genderen, S. G. Hoedjes, F. Kromjongh, B. R. M. Metzelaar, K. H. Willemsen
Hovo.: P. C. Bergmans, H. W. J. van Haarst, C. P. Hoogesteger, A. W. Jacobs, W. C. Kapper, F. Tullmann, J. M. C. Verjans, C. van der Waal
Bed./kok.: T. de Vos
Kok.: W. M. Beekman, P. J. J. Burger, H. Domselaar, W. N. Top, T. de Vos, C. van Zal
Bediende.: W. D. Anthonio, A. Bottenberg, M. Bouwkamp, H. van den Enk, G. P. Onder de Linden, J. L. F. Romen, J. A. Small, L. H. Stokman, A. R. Tanasale, R. Verberne
Ajng.: M. Bosje, E. Hammink, T. G. Loke, P. Sanders

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Acila'
wnd 2° stm.: W. van Dijk, H. Hennis, 2° wtk.: J. W. van Velze, wnd. 4° wtk.: M. J. E. van den Broek, wass.: J. F. Boers, hovo: W. W. Huijgen
m.s. 'Acmaea'
SGO: B. A. Glas, wass.: R. Croese
m.s. 'Acteon'
gezagt.: F. A. Visser, stml.: P. C. Hollander, M. W. C. E. van Hoof, A. H. van Loon, wtkl.: M. A. van Gelder, I. R. Krijger
m.s. 'Cardissa'
1° stm.: G. A. M. Dorren, SGO.: J. van der Wees, hwtk.: N. C. van der Vecht, 2° wtk.: T. Scholte, SGO.: C. J. Blijleven, H. G. Besselink, ASAW: K. Roelvink, ASV: G. J. van Delft, S. H. J. Gieling, K. van der Sluis, hovo: B. Gohres, kok: R. B. Takke
m.s. 'Caurica'
2° wtk.: J. A. de Groot, roff.: P. W. Veygen, ASV: G. Ekkelenkamp, AASV: J. B. W. F. Jansen, bed.: A. Smit
m.s. 'Cinulia'
wnd. gezagt.: H. Wijnberg, wnd. 2° stm.: L. F. F. T. van Oudvorst, wnd 1° stm.: R. P. Regout, stml.: F. R. van der Hoeven, L. van der Laan, hwtk.: J. W. van Wegen, SGO: G. T. Ligtenberg, hovo: C. A. Breederland
m.s. 'Daphne'
3° wtk.: P. E. Statema, ASV: W. Gerritsen, G. Struik
m.s. 'Felania'
3° stm.: P. J. L. Mulder, hwtk.: W. G. van der Velden
m.s. 'Felipes'
gezagt.: W. S. van der Ham, 1° stm.: A. J. W. Rommes, 2° stm.: B. Kerver, SGO: C. A. Duvekot, 3° wtk.: H. Waitz, ASV: H. C. J. van Laarhoven, R. W. Pieters, R. Vijlbrief, AASV: A. van der Haak, E. P. Kesauly, M. M. Martens, kok: B. J. van Gelderen, bed.: A. Cumming, W. de Vries
m.s. 'Ficus'
2° stm.: J. Kistemaker, 3° stm.: H. de Roo, SGO: J. W. Kremer
m.s. 'Flammulina'
1° stm.: J. Broekmeyer, hwtk.: C. de Witte, 2° wtk.: F. J. van der Vorm, AASV: J. Hart, hovo: W. A. van Noort
m.s. 'Fossarina'
2° stm.: E. M. M. van den Bosch, 2° wtk.: A. Houwaard Jr., 4° wtk.: E. M. Bosch, ASV: G. J. H. Mulenburg,

AASV: C. H. Moerkerk, kok: H. Moes, bed.: A. D. Pattiha, C. Toet
m.s. 'Fossarus'
 2° stm.: A. Breevaart, 3° stm.: H. Ammerlaan, 4° wtk.: A. K. Vennik, roff.: J. H. ter Horst, ASV: M. A. J. Veen, aank. bed./kok: M. F. Velsink, bed.: D. J. Bakker

m.s. 'Fulgur'
 wnd. gezagv.: R. van Kranen, 3° stm.: M. J. A. Krijvenaar, W. J. Levering, 4° wtk.: T. de Graaf, ASV: G. Hendrikse, H. Kammenga, G. van Kuilenburg, hovo: L. J. W. Broenink, bed.: M. Jonkman, ajng.: E. van Kooten

m.s. 'Fusus'
 gezagv.: H. W. Vermaas, 4° stm.: A. M. G. van den Hurk, hwtk.: A. Bax, 2° wtk.: H. Brand, ASV: J. G. M. van Heugten, J. P. de Landes, AASV: P. J. M. van Dillen, kok: A. Verbunt

m.s. 'Niso'
 1° stm.: A. J. Both, 2° stm.: H. A. Kamsteeg, SGO: G. H. Reitsma, 3° wtk.: N. P. Dekker, SGO: C. Douma, roff.: R. van den Berg

s.s. 'Ondina'
 gezagv.: R. Jousma, wnd 1° stm.: J. S. de Vos 2° stm.: F. van Bommel, 3° stm.: M. R. Vogelpoel, 3° wtk.: J. H. A. Schulten, wnd. 4° wtk.: B. J. Krakowczyk, 5° wtk.: S. van der Zee, hovo: M. W. B. Kitzen

m.s. 'Saltos'
 2° stm.: D. Dankart, 4° wtk.: R. J. Fortanier, SAW: F. Costas Parcero

m.s. 'Sarda'
 2° stm.: J. van Rooyen, 3° stm.: W. M. de Bruyn, 3° wtk.: K. Wagenaar, 4° wtk.: P. F. van Gent, SGO: J. B. A. Heerbaart, roff.: J. Verduyn, hovo: J. G. Volleberg

m.s. 'Spectrum'
 3° wtk.: A. Hoosbeek

m.s. 'Stellaris'
 2° stm.: H. A. van der Want, hwtk.: H. Kuijper, 4° wtk.: M. H. Tijdeman, SGO: C. J. Muyskens, roff.: M. K. Bierlee

m.s. 'Stellata'
 1° stm.: A. van Leeuwen, SGO: J. R. N. de Bode, hwtk.: F. Bakker

m.s. 'Tagelus'
 wnd 1° stm.: L. A. H. Vader, hwtk.: S. A. Verhage, 2° wtk.: J. H. S. van der Pas, roff.: E. P. M. Smet

s.s. 'Zafra'
 1° stm.: H. van Popta, 4° stm.: A. D. N. Smith, 3° wtk.: M. J. Hoekman, 5° wtk.: J. van der Harst, wtkl.: J. Hulsmann, S. J. van Kampen, wass.: J. Heeren

Gehuwd:

23.05: E. J. M. Trimbach, S. G. O., met Mw. M. O. A. Oostenbrink;
 24.05: M. A. Spoelstra, 4e stm, met Mw. J. C. van der Meulen;

Geboren:

05.06: Ilona, dochter van J. Wilhelm, bediende, en Mw. L. M. Wilhelm-Wouters;

Uit dienst getreden:

2e stm: A. J. Kappers;
 3e stm: W. van der Meulen;
 4e wtk: R. M. van Sonsbeek;
 5e wtk: A. H. van Klinken;
 S.G.O.: R. S. H. Fokkinga;
 alg. sch. vakman: H. Noordam;
 aank. sch. gezet a/w: P. J. Kruihof;
 hoofd voeding: H. Seegers;

Overplaatsingen:

2e wtk: F. D. Dieleman – N.A.M.;
 3e wtk: F. van den Boogaard – N.A.M.;
 2e wtk: E. E. Kreune – N.A.M.;

Pensioen:

gezagv.: J. de Jager;
 hoofd voeding: A. Onderstal

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: W. van der Meulen, H. A. van der Want;
 2e stuurman G.H.V.: R. H. Nagel;
 'B': M. P. M. Boeren;
 'C': A. Sloot;

Onze vlootjubilaren:



K. Wagenaar;
 3e wtk;
 10 jaar op 06.08.85;



G. van Driel;
 hoofd voeding;
 30 jaar op 15.08.85;



P. J. Faria;
 3e wtk;
 10 jaar op 15.08.85;



A. E. R. van de Griend;
 3e stm;
 10 jaar op 15.08.85;



H. A. Kuling;
 gezagv.;
 30 jaar op 15.08.85;



A. J. Baerveldt;
 hwtk;
 30 jaar op 16.08.85;



J. B. J. Jonker;
 hwtk;
 30 jaar op 16.08.85;



C. Witte;
 hwtk;
 30 jaar op 16.08.85;



J. van der Schee;
 hwtk;
 30 jaar op 17.08.85;



M. J. Hoekman;
 3e wtk;
 10 jaar op 18.08.85;



R. van der Heide;
 3e wtk;
 10 jaar op 20.08.85;



R. de Vries;
 5e wtk;
 10 jaar op 20.08.85;



J. G. Kuit;
 3e wtk;
 30 jaar op 25.08.85;



J. L. van der Rijst;
 hwtk;
 30 jaar op 25.08.85;



S. A. Verhage;
 hwtk;
 30 jaar op 25.08.85;



W. H. Nibbelink;
 3e stm;
 10 jaar op 28.08.85;

WAL

Onze waljubilaren



A. de Boer (DFMD/2)
 30 jaar op 15.08.85



G. C. H. Dijkstra (DFMO/4)
 25 jaar op 08.08.85



Mw. H. P. M. de Boer-Geerdink (DFP/3)
 10 jaar op 11.08.85



Mw. A. Bode (DFF/DFP)
 10 jaar op 18.08.85

Gehuwd

G. G. Tegelberg (DFF/1) met Mw. E. E. Aberson
 Mw. J. J. J. Rath (DFF/5) met E. van Ham

Pensioen

J. G. v.d. Weijer (DFP/3) – per 01.06.85

Uit dienst getreden

Mw. E. M. Meijer (DFF/4) – per 01.06.85

In memoriam

Op 4 mei 1985 is op 74-jarige leeftijd overleden de heer **L. Polderman**, oud-gezagvoerder. De heer Polderman verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 augustus 1962 na 24 dienstjaren.

Op 30 mei 1985 is op 65-jarige leeftijd overleden de heer **F. Fekkes**, oud-gezagvoerder. De heer Fekkes verliet de dienst der Maatschappij met pensioen op 1 mei 1973, na 28 dienstjaren.

Cursus Werkoverleg Jongeren

In navolging van de cursus werkoverleg voor stafleden is Shell Tankers in 1985 gestart met werkoverlegcursussen voor jongeren. Ook de drie tot nu toe gehouden cursussen werden in het congrescentrum 'De

Koningshof' te Veldhoven gehouden. De cursus wordt geopend door de heer Van Dalen (DFP) of de heer Aartsen (DFP/1). De meest opkomende vraag van de deelnemers was ongetwijfeld 'Waarom Werkoverleg?'. Cursusleider

Henny Venselaar van het ROC had om het een en ander te verduidelijken een afwisselend programma opgesteld waarbinnen voldoende ruimte aanwezig was voor het houden van discussies.

Bij de vraag wanneer men het prettigst en doelmatigst zou werken werd algemeen gesteld, dat dit het geval zou zijn, indien je niet alleen hoeft uit te voeren wat je gezegd wordt, maar dat je tevens weet waarom het gaat. Een van de voornaamste redenen voor het werkoverleg is daarom: belanghebbenden optimaal bij het werk betrekken.

Positieve uitwerking

De meeste mensen kunnen over hun werk veel goede dingen zeggen. Maar die mening moet wel gezegd kunnen worden. Met nadruk werd er tijdens de cursus op gewezen dat het bedrijf hen ook om die mening vraagt. Door oefeningen in groepsverband werd aangetoond dat indien de gegeven meningen in de eindbeslissing werden betrokken dit het eindresultaat ten goede kwam. Men was het er over eens dat het werk dan beter zou verlopen en men meer voldoening had van de geleverde prestatie.

Ook indien bleek dat het inpassen van iemands mening over de voorbereiding en/of uitvoering van bepaalde opdrachten niet mogelijk was, vond men het toch waardevol aan de discussie te hebben meegedaan. Men kreeg een ander inzicht over bepaalde zaken en kon door naar de mening van de anderen te luisteren begrijpen, waarom hun mening niet kon worden ingepast.

Door de vele discussies en het uitstekende lesmateriaal werd duidelijk dat werkoverleg, mits goed uitgevoerd, een positieve uitwerking heeft op

1. de juistheid van de beslissing;



2. de snelheid en de kwaliteit van de uitvoering;
3. de menselijke verhoudingen.

Spelenderwijs

Alle deelnemers twijfelden er niet aan dat werkoverleg aan boord noodzakelijk is, en voor velen was de cursus zeer verhelderend en motiverend.

Dit tevens door de uitkomsten van de groepsoefeningen die tot doel hadden de deelnemers tot de conclusie te doen komen dat gezamenlijk overleg tot een beter resultaat leidt dan een resultaat

ontstaan door de visie van één man. Spelenderwijs werd door Henny Venselaar een stuk duidelijkheid geschapen in het hoe en waarom van het werkoverleg. Degenen die een saaie cursus verwachtten kwamen dan ook bedrogen uit, want voor men er erg in had werden de dagen laat in de avond afgesloten.

Leren

Op de laatste dag werd een scheepsvergadering gesimuleerd en kwam men door schade en schande tot de ontdekking, dat aan welke kant men ook aan de tafel zat of welke functie men had aangenomen het meedoen aan vergaderingen, het geleerde in acht genomen, nog niet eens meeviel. Onder het motto: 'Men moet het doen en van alle fouten leren' werd de hoop uitgesproken bij alle deelnemers dat men hetgeen men had geleerd tevens aan boord zou kunnen toepassen. Ter afsluiting van de cursus was er de gelegenheid om vragen te stellen aan de fleetmanager of diens plaatsvervanger die, na het zo goed mogelijk beantwoorden van alle vragen, terecht stelden dat werkoverleg een groepsactiviteit is waarbij de leiding en hun medewerkers samen over het werk en alles wat met het werk en de werksituatie samenhangt praten. Om dit te doen slagen is medewerking van beide zijden vereist.

