

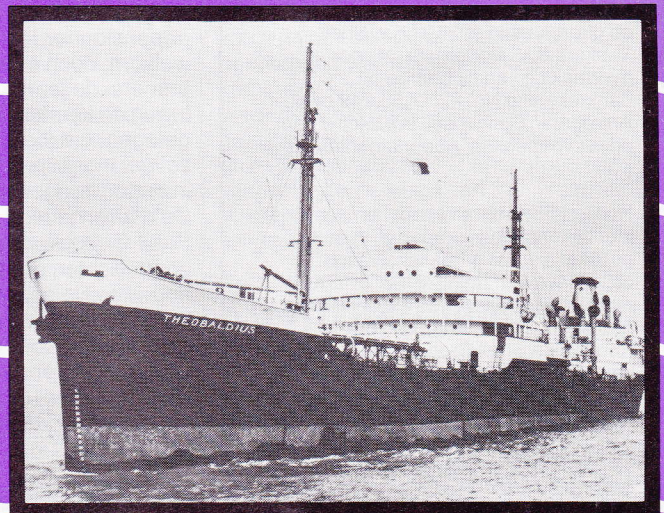
SCHEEP



19e jaargang
nummer 3
november 1979

FENIKS

FC-Felania te Singapore



T2-tankers

**De boot-
vluchtelingen
van de 'Marinula'**

SCHIP EN KA

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

Negentiende jaargang no. 3
november 1979

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

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

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

Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Vormgeving Druk
Tijl Vorm Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

'Vrij-uit'-aanbieding uitgebreid	3
OR-vlootberichten	4
Energie besparen . . .	5
Shell-studietoelagen	5
10e wereldpetroleumcongres	6
Bootvluchtelingen van de 'Marinula'	7
T2	8
Met pensioen	10
Schoon schip	
Vlootpersonalia	14
FC Felanatie Singapore	16



Jaarlijkse bijeenkomst

De jaarlijkse bijeenkomst zal dit jaar worden gehouden op
donderdag 20 december a.s.

Zoals de laatste jaren gebruikelijk, zijn op deze bijeenkomst niet alleen het gehele walpersoneel, de verlofgangers en de gepensioneerden ex Shell Tankers welkom, doch evenzeer hun echtgenoten. Immers, de jaarlijkse bijeenkomst, zo tegen de kerstdagen, is de enige gelegenheid die wij als rederij kennen om zoveel mogelijk gezamenlijk een paar uur in ongedwongen sfeer door te brengen. De deuren van de grote lunchkamer in het Shell-Gebouw zwaaien om 16.00 uur open. Echter, daarvòòr zal er voor hopelijk vele bezoekers gelegenheid zijn om even de Shell-winkel binnen te stappen, die speciaal voor hen zal worden geopend van 15.00 tot 16.00 uur. Om ongeveer 16.30 uur houdt onze directeur zijn jaarlijkse toespraak, met een overzicht van hetgeen achter ons ligt

en een voorzichtige blik in de toekomst. Mochten er onder U zijn die geen Shell-pasje hebben (en dat zijn in ieder geval onze gepensioneerden), geeft U dan tevoren telefonisch Uw naam op (010-696003), opdat aan de portier kan worden doorgegeven dat U komt en U toegang tot het gebouw kan worden verleend.

Er zullen geen afzonderlijke uitnodigingen worden gezonden, met andere woorden, deze oproep om aanwezig te zijn geldt als de officiële uitnodiging.

Na de toespraak van de heer Van Heeswijk is er uiteraard alle gelegenheid om collega's (en ex-collega's) te ontmoeten, onder het genot van een hapje en een drankje. Ook de zo langzamerhand beroemd geworden erwtensoep die ons lunchkamerpersoneel weet klaar te maken, zal daarna gereed staan, zodat U niet met lege magen naar huis hoeft te gaan.



De nieuwe marine coördinator

Zoals wij reeds in de augustus-editie aankondigden, zal per 1 januari a.s. de huidige Marine Coördinator, Mr D. R. Skinner, met pensioen gaan. Inmiddels ontvingen wij een foto van zijn opvolger, Mr R. W. Tookey, thans Managing Director van Shell Tankers (U.K.) Ltd. Tot opvolger van Mr Tookey als Managing Director van S.T.U.K. per 15 november 1979 is benoemd Mr J. L. Booth, voorheen Vice-President Products Trading van Shell International Trading Company.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1536	12. 9.79	Notities huurovereenkomsten
1537	13. 9.79	Onderwerpen O.R.- en overlegvergaderingen (PCOR)
1538	18. 9.79	Kalenders
1539	19. 9.79	Port Information Italië
1540	28. 9.79	Verkoop barartikelen en barbeheertoelagen
1541	28. 9.79	Koersen (PCOR)
1542	4.10.79	Prijscompensatie per 1/10 (PCOR)
1543	4.10.79	Port performance - kosten per dag
1544	12.10.79	Correctieserie op Scheepsregl. deel III
1545	15.10.79	Pensioenvoorziening Ned. scheepsgezellen

'VRIJ UIT'-aanbieding uitgebreid

In de september-editie van 'Schip en Ka' berichtten wij over een aanbieding van VRIJ UIT B.V., waarbij voor personeelsleden en gepensioneerden 50% korting werd gegeven op de huurprijs van bungalows in Ommen in de periode tot 13 oktober. Doordat het aantal aanmeldingen de beschikbare ruimten overtrof, moest toen een deel van de geïnteresseerden worden teleurgesteld.

VRIJ UIT heeft nu een aanbieding gedaan voor accommodatie in een tiental bungalowparken in eigen land, geldend voor de perioden 20 oktober-22 december van dit jaar en 5 januari-13 februari van het volgend jaar, voor een speciale prijs van respectievelijk f 110,— en f 135,— per week per bungalow. Ook is het mogelijk om voor dezelfde bedragen een weekend te boeken (bijvoorbeeld zaterdag-maandag/dinsdag). Vanzelfsprekend verschillen de uitvoering en de faciliteiten in de verschillende bungalowparken van elkaar en voor een juiste omschrijving wordt u verwezen naar het 'VRIJ UIT'-winterprogramma '79/'80. U kunt de gids aanvragen via de bon die is opgenomen in de 'VRIJ UIT'-krant. Deze krant is verkrijgbaar bij de Shell-stations. Op de speciale prijs zal

overigens niet de 8% VRIJ UIT-korting voor Shell-medewerkers en gepensioneerden van toepassing zijn. Door middel van het hierbij afgedrukte aanmeldingsformulier kunt u rechtstreeks boeken bij VRIJ UIT B.V. Op het formulier dient u het corresponderende codenummer van het object van uw keuze te vermelden en uiteraard de periode waarin u van de aanbieding wilt profiteren. De objecten waarom het gaat, zijn:

Ommen NEDE 06
Hollandsche Veld NEDE 04
Aalten NEDE 10
Voorthuizen NEDE 14
Denekamp NEDE 11
Overloon NEDE 24
Schoorlham NEDE 15
Ouddorp NEDE 18
Huurprijs f 110,— per week. Gas, elektra, water, etc. f 10,— per persoon, met een maximum van f 50,— per bungalow per week.
Voorts: Simpelveld NEDE 26
Nieuw Heeten NEDE 08
Huurprijs: f 135,— per week, inclusief gas, elektra, water, etc.

AANMELDINGSFORMULIER

ZENDEN AAN VRIJ UIT B.V. Postbus 151,
1170 AD Badhoevedorp - 'Speciale Reizen'.

Gewenste datum van aankomst: aantal weken:

Codenummer: NEDE

Naam/voorletters:

1 telefoon:

2

3

4

5

6

7

Adres: Bank/postgiro:

Woonplaats:



Mededeling Shell Pensioenfonds

Wijziging franchise

In verband met de van 1 oktober 1979 af geldende hogere A.O.W.-uitkeringen, is de franchise, als genoemd in Artikel I van Reglement II en III, met ingang van vorengenoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 30 september 1979 met pensioenrechten verlaten, vastgesteld op:

f 20.889,— voor gehuwde mannelijke fondsleden,

f 10.445,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden,

f 14.261,— voor ongehuwde fondsleden.

C. C. Pocock overleden

Op vrijdagmorgen 12 oktober is plotseling overleden de heer C. C. Pocock, voorzitter van het Comité van Managing Directors van de Koninklijke/Shell Groep. Mike Pocock, geboren in Londen in 1920, trad in 1946 in dienst van Shell. Hij vervulde o.a. functies in Venezuela en het Centrale Kantoor in Londen en werd in 1970 directeur van de Koninklijke/Shell Groep. In 1977 volgde hij Mr. G. A. Wagner op als voorzitter van het Comité van Managing Directors.

Doorlichting

De doorlichting in Rotterdam gaat niet zo vlot meer als voorheen. Sinds kort is de uitslag pas in de loop van de middag bekend. Uiteraard kan het bewijs van gezondheid eerst daarna worden

afgegeven. Wij raden derhalve aan te zorgen voor een geldig bewijs van doorlichting wanneer men naar kantoor komt voor keuring. Zoals bekend verondersteld mag worden, is de geldigheidsduur 1 jaar. De dames van onze Geneeskundige Dienst sturen op verzoek gaarne een kaart toe, waarmede men zich in zijn of haar woonplaats of omgeving kan laten doorlichten.

Koopvaardijdiensten 1979

Ook dit jaar weer de bekende koopvaardijdiensten, in Rotterdam en Amsterdam. In Rotterdam zal die worden gehouden op zondag 11 november a.s., om 16.00 uur, in de Grote of Laurenskerk. De liturgie zal worden verzorgd door ds. J. Leij, pater J. B. Witkamp en Rev. Ilkka Pärssinen van de Finse Zeemanskerk in Rotterdam. De preek wordt gehouden door ds. J. Bakker. Er is muzikale

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Dione	m.s. Fusus	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Dosina	s.s. Kylix	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Laconica	s.s. Meta	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Felipe	s.s. Latia	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
s.s. Capiluna	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Latirus	m.s. Niso	s.s. Zafra
	m.s. Diloma	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Zaria
		m.s. Fulgur		s.s. Onoba	

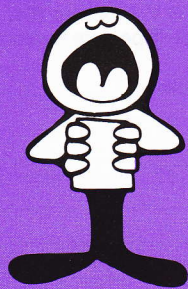
medewerking van de kindercantorij van de Open Hofkerk in Ommoord o.l.v. Aad v.d. Hoeven, het orgel wordt bespeeld door Joh. Th. Lemckert. Een kindercrèche is aanwezig in Gebouw de Heuvel tegenover de kerk en de collecte is bestemd voor 'Kerstfeest op Zee'. In Amsterdam wordt deze dienst gehouden op zondag 18 november a.s., eveneens om 16.00 uur, in de Westerkerk aan de Prinsengracht. Daar zal de liturgie worden verzorgd door ds. J. Leij en pater K. v. d. Zalm. De preek zal ook daar worden gehouden door ds. Bakker, terwijl de muzikale medewerking wordt verzorgd door de cantorij van de Grote Kerk in

Monnickendam o.l.v. Rudolf Grasman. Het orgel wordt er bespeeld door Simon C. Jansen. Kindercrèche is aanwezig. De collecte is eveneens bestemd voor 'Kerstfeest op Zee'. Bij beide diensten wordt de bezoekers na afloop een kopje koffie aangeboden.

O.R.-verslaggeving

Krachtens de herziene wet op de ondernemingsraden is elke O.R. thans verhoogd zelfstandig – dus onder eigen verantwoordelijkheid – verslag te doen van de ondernemingsraad-vergaderingen

en ook verdere publikaties voor de achterban te verzorgen. Wat betreft de verslaggeving van de overlegvergaderingen (dat zijn dus de vergaderingen van de O.R. met de ondernemer samen), zijn beide verantwoordelijk voor de inhoud. Zoals uit het in deze editie opgenomen verslag van de O.R.-vloot(overleg)-vergaderingen blijkt, is besloten voor de verslaggeving gebruik te gaan maken van Schip en Ka, zulks voor een proefperiode van één jaar. Daartoe zal een der redacteurs van dit blad bedoelde vergaderingen voortaan bijwonen.



OR-VLOOT

De vergaderingen, waarvan de agenda in de september-editie werd opgenomen, zijn inmiddels gehouden en exemplaren van het volledige verslag aan alle schepen gezonden. Om echter ook de verlofgangers te bereiken, vermelden wij hieronder in het kort nog het resultaat van het besprokene.

Verslaggeving

Juist omdat het bereiken van de gehele 'achterban' – opvarenden dus, maar ook de verlofgangers – altijd een moeilijke zaak is geweest, is op de vergaderingen van 11 en 12 september besloten voortaan gebruik te maken van 'Schip en Ka' in plaats van regelmatig de zo langzamerhand bekende bladen met 'blauwe kop' en het opschrift O.R. – vloot – S.T.B.V. uit te geven. Niet dat die geheel zullen verdwijnen, maar voor de verslaggeving van vergaderingen zal voortaan een van de redacteurs van 'Schip en Ka' deze bijwonen en voor publicatie in het personeelsblad zorgen. Optimale distributie is dan verzekerd. Over ongeveer een jaar zal de situatie opnieuw worden bekeken.

Meevaren echtgenotes gezellen

Nu de oudere schepen van onze vloot zo langzamerhand bijna alle zijn gesloopt, is de beperking die er gold wat betreft het meevaren van echtgenotes van onze scheepsgezellen, opgeheven. De accommodatie op de meeste schepen leent zich thans wel degelijk voor deze faciliteit, al zijn er – zoals bij al onze zeevarenden wel bekend – nog enkele schepen waarop het minder aantrekkelijk lijkt je vrouw te laten meevaren.

PLA

Het inzetten van 'plussers' op de 'Flammulina' en 'Fossarina' had de volle aandacht van de ondernemingsraad. Ook het maatschappijstreven om meer financiële verantwoordelijkheden over te dragen aan de scheepsleiding was onderwerp van discussie, waarbij er nota van werd genomen dat er plannen zijn om voorlichtingsdagen hierover te organiseren voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen.

Fondsen

Vanaf 31 december a.s. kunnen onze scheepsgezellen van Nederlandse nationaliteit nu lid worden van het Shell Pensioenfonds, een hele stap vooruit. Circulaires met alle bijzonderheden (en voordelen) zullen inmiddels wel op de schepen zijn aangekomen, zodat men zich in alle aspecten hiervan aan boord kan verdiepen. Ook aan de balie op de 6e etage liggen deze, zodat degenen die zich daar melden, zelf een exemplaar kunnen meenemen. Verlofgangers

zullen hun aanmeldingsformulier thuis ontvangen. Ook is er vanaf 1 januari a.s. voor Nederlandse zeevarenden de mogelijkheid lid te worden van het Sociaal Medisch Steunfonds, Shell's collectieve ziektekostenverzekering, waarover inmiddels nadere gegevens zijn toegezonden.

Slopchest

Definitief komt er per 1 januari a.s. een einde aan de 'uitgebreide' slopchest zoals wij die aan boord van oudsher kennen. Ook de postzegelvoorziening loopt op zijn laatste benen. Dat wil niet zeggen, dat de goed-lopemde artikelen niet meer op de gebruikelijke wijze via het hoofd voeding kunnen worden aangekocht tegen voor de gehele vloot 'vaste' prijzen. Wel betekent het, dat bij minder gangbare artikelen u de door u bestelde voorraad ineens moet opnemen, zodat geen artikelen aan boord blijven waar later geen collega nog belangstelling voor heeft, de zgn. 'winkeldochters'.

Verdere onderwerpen op de vergaderingen waren het vlootbestand, de lengte van de dienstperioden aan boord, de toekomstige structuur van de beide ondernemingsraden en de financiële structuur van onze maatschappij. U wilt er meer over weten? De secretaris van de O.R.-vloot heeft van het volledige verslag genoeg exemplaren ter beschikking en zendt u er graag een toe, toestel 6146.

Voor de dag er mee . . .

Het in 1980 te voeren sociaal beleid, de bezetting van het O.R.-secretariaat alsmede de veiligheid en de leef- en werkomstandigheden aan boord. Dat zijn de onderwerpen die in januari door de O.R.-vloot zullen worden behandeld. Maar dan ook alles wat daarmee te maken heeft. We kunnen daarbij denken aan de veiligheidsuitrusting, maar ook aan onveilige situaties aan boord en wat daar al of niet aan woord gedaan. Net zo goed als aan geluidshinder op het ene type schip, trillingen op een andere klasse. De recreatiemogelijkheden, de inrichting en 'aankleding' van de accommodatie. Kortom, juist die onderwerpen waarover ook aan boord nogal eens wordt gesproken.

Nu de O.R. er ook over gaat praten, wil ze daarbij ook uw mening hebben. Voor de dag er mee dus, laat ons die weten door een berichtje te zenden aan het secretariaat van de O.R.-vloot p/a Shell Tankers. Of loop eens langs als u toch op kantoor bent voor bezoek.



Energie besparen . . .

In onze vorige editie schonken wij onder de kop 'Over energie besparen gesproken . . .' reeds aandacht aan verschillende mogelijkheden op dit gebied. Wij gingen daarbij zelfs terug naar de voortrekkersfunctie van de tanker 'Megara', die in 1929 reeds zodanig was uitgerust, dat afvalwarmte weer ten nutte kon worden gemaakt. Dat het streven naar lager energieverbruik (je kan bij schepen beter spreken van 'bunkerbesparing', aan de wal ook over 'minder energieverspilling') thans meer dan ooit noodzaak is, heeft in wezen drie oorzaken:

– de wereldreserves van fossiele brandstoffen zijn eindig en we kunnen niet doorgaan met die voorraden in steeds sneller tempo uit te putten.



ENERGIE BESPAREN IS: VERWARMING LAGER EEN UUR VOORDAT JE NAAR BED GAAT

– onze afhankelijkheid van de landen die fossiele brandstoffen exporteren, moet niet groter worden.

– energie wordt steeds duurder (de toenemende schaarste komt tot uitdrukking in de prijzen).

Bij alle Shell-bedrijven is vorige maand een energiebesparingscampagne begonnen, die ten doel heeft het personeel te motiveren om minder energie te verbruiken. Door affiches, mobiles, enz. wordt men op alle Shell-bedrijven in Nederland telkens weer eraan herinnerd, dat zuinigheid met energie geboden is.

Als je nagaat op welke wijzen binnen Shell energie bespaard kan worden, dan denk je in de eerste plaats aan het 'vervoer' en aan productieprocessen.

Vervoer en produktie

Op deze gebieden is de laatste jaren reeds veel gedaan. In onze eigen organisatie behoeven we slechts even terug te denken aan de twee brandstofbezuinigingsteams die zo'n drie – vier jaar geleden vele klassen van schepen bezochten. En aan de maatregelen die daaruit zijn voortgevloeid. Maar er zijn nog veel meer mogelijkheden om tot bunkerbesparing te komen. Voorkomen van vertraging bij voorbeeld als de laad- of loshaven is bereikt. Een zaak, waar het schip nauwelijks invloed op kan uitoefenen of het moet zijn het rapporteren van bijzondere omstandigheden in bepaalde havens, zodat Londen daar voortaan rekening mee kan houden. Bij de productieprocessen op Nederlandse Shell-vestigingen zijn de laatste jaren ook reeds flinke besparingen bereikt. Er wordt met name in Pernis en bij de NAM nog gewerkt aan diverse projecten die in de toekomst tot verdere besparingen zullen leiden.

Kantoren en laboratoria

In de Shell-kantoorgebouwen en de laboratoria kan het energieverbruik worden beperkt met van bovenaf opgelegde maatregelen. Hiervoor zijn in alle Shell-bedrijven in Nederland energie-inspecteurs aangewezen. Zij hebben reeds bemoedigende besparingen bereikt door de thermostaten op lagere temperaturen in te stellen in de winter en op hogere in de zomer, door de luchtbehandelings-respectievelijk centrale verwarmingsinstallaties buiten werking te stellen in de uren dat er niet wordt gewerkt, door het verlichtingsniveau in de serviceruimten te verminderen, enz. Verdere besparingen worden in de naaste toekomst mogelijk door het toepassen van isolatie, het installeren van efficiëntere verwarmingsketels, het overschakelen op lampen en TL-buizen met een gunstiger verhouding tussen lichtopbrengst en stroomverbruik, enz.

Eigen initiatief

Maar het gaat niet alleen om maatregelen die dwingend worden voorgeschreven. Even belangrijk is datgene wat iedere employé op eigen initiatief doet om energieverspilling te voorkomen. Licht uit als de zon schijnt of als men de kamer verlaat, machines niet nodeloos laten draaien, verwarming of koeling niet in de maximum-stand houden als dat niet nodig is, enz.

Met behulp van een cartoon over energiebesparing zullen wij in de komende maanden voortdurend de aandacht van de lezers vestigen op de noodzaak verspilling te voorkomen.

Het verslag in de vorige editie omtrent de uitreiking van maar liefst zes studietoelagen aan zoons/dochters van werknemers en gepensioneerden van onze maatschappij, moet wel haast zijn opgevallen. Juist omdat het er dit jaar 'vijf plus één' waren, hebben wij er meer aandacht aan besteed dan ooit tevoren.

Shell- studietoelagen

Inmiddels ontvingen wij bericht dat – zoals trouwens al 25 jaar lang – ook voor het komende studiejaar (1980/1981) weer een aantal beurzen beschikbaar zal worden gesteld voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Dus niet alleen wanneer een studie wordt aangevangen kan men een beurs aanvragen, maar ook als reeds een of meer jaren studie achter de rug zijn. En – nogmaals – ook wanneer het om een hogere beroepsopleiding gaat.

Voor een studietoelage komen uitsluitend in aanmerking kinderen die financieel ten laste van hun ouders komen. In totaal zullen 60 tot 80 studietoelagen beschikbaar worden gesteld, ongeveer gelijkelijk verdeeld over hoge beroeps- en universitair onderwijs. Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan zij aan wie bij het verlaten van de maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend.

Aanvragers dienen *vóór 15 december 1979* schriftelijk bericht te hebben gezonden aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen in Den Haag. Dat betekent dat zij zonder uitstel een formulier met nadere bijzonderheden moeten aanvragen bij – voor zeevarenden – sectie DFP/1 (010-696135) en – voor walemployés – sectie DFP/5. Niet uitstellen, want 15 december sluit de aanmelding!

'Steeds grotere investeringen nodig'

Vijfveertighonderd deskundigen uit 70 landen namen deel aan het tiende wereldpetroleumcongres dat begin september in Boekarest gehouden werd. Doel van deze vierjaarlijkse congressen is uitwisseling van en discussie over technische en wetenschappelijke ontwikkelingen. Onder 4500 deelnemers waren 37 Shell-afgevaardigden. Voorzitter van het congres was dr. W. von Ilsemann, president-directeur van Deutsche Shell.

Drs. D. de Bruyne, president-directeur 'Koninklijke' opende het congres. Hij belichtte in zijn speech vooral de financieringsproblemen die de olieindustrie te wachten staan. Allereerst schetste de Shell-topman de situatie van de olievoorraden. Als men de uiteindelijk winbare wereldoliereserves kan ontwikkelen in het snelste tempo dat de techniek toelaat, dan zal de productie aan het eind van de jaren negentig een

hoogtepunt bereiken en vervolgens beginnen te dalen. Om politieke redenen en vanwege zorg om het milieu, exploiteren veel landen hun reserves echter in een langzamer tempo. Het maximaal aanvaardbare produktieniveau ligt daarom veel lager dan het technisch haalbare. Gezien tegen deze achtergrond achtte de heer De Bruyne een produktie (uit conventionele en niet-conventionele bronnen zoals teerzanden) van bijna 70 miljoen vaten per dag tegen het einde van de jaren 80 een realistische verwachting (ter vergelijking: de vraag over 1978 bedroeg 63,1 miljoen barrellen per dag). Dit niveau zou ongeveer tien jaar gehandhaafd kunnen worden. Tegen het eind van deze eeuw zou de produktie echter gaan dalen. Voordat olie uit nieuwe bronnen ontwikkeld is – en de meningen verschillen wanneer dat zal zijn – zal de produktie wellicht terugvallen zijn tot zo'n 50 miljoen vaten per dag. De investeringen die ermee gemoeid zijn om zelfs dit veel lagere produktieniveau te handhaven, zijn gigantisch.

Drs. De Bruyne verwacht dat tegen het eind van de jaren negentig de balans tussen olie uit bestaande velden en die uit nieuwe bronnen zal omslaan. De investeringskosten voor 'goedkope' olie bedragen gemiddeld \$ 2000 per vat per dag (gerekend in dollars van 1978). Er zijn nog reserves aan 'goedkope', conventionele olie, in gebieden als het Midden-Oosten en Mexico. Geleidelijk aan zal men echter ook nieuwe en moeilijker lagen moeten aanboren, dieper moeten gaan, met alle risico's vandien. Dat houdt een enorme stijging van kapitaalkosten in. De 'goedkope' olie zal dan stijgen in prijs. Gerekend in dollars van 1978 zal het zo'n 6000 dollar kosten om een vat per dag te kunnen produceren. De Bruyne noemde Noordzee-olie in het licht van de te verwachten investeringskosten 'gemiddeld' van prijs. (Zo'n \$ 8000 is nodig om een vat per dag te produceren). Dergelijke kosten zou ook bijvoorbeeld de

ontwikkeling van voorkomens voor de kust of in de binnenlanden van Afrika met zich meebrengen. Tegen het jaar 2000, als de makkelijkste en dus goedkoopste reserves ontwikkeld zijn, en men naar moeilijker gebieden gaat, zouden de investeringskosten wel eens kunnen oplopen tot \$ 14000 om een vat per dag te kunnen produceren. Na de eeuwwisseling zullen de investeringen steeds meer verschuiven in de richting van dure projecten zoals olie-exploratie en winning in de poolgebieden, ontwikkeling van teerzanden en tertiaire winning. Er schijnen nu al kapitaalsinvesteringen van zo'n \$ 20000 nodig te zijn om een vat per dag te produceren. Dat bedrag zou weleens \$ 33000 kunnen zijn tegen het eind van deze eeuw' zei hij. De investeringen stijgen dus zeer sterk, terwijl de volumes dalen. 'Het ziet er naar uit dat de totale jaarlijkse investering in nieuwe olie zou kunnen stijgen van \$ 20 miljard volgend jaar tot meer dan \$ 70 miljard tegen het jaar 2000 en meer dan \$ 110 miljard per jaar in de 20 jaar daarna'.

'De olie-industrie is gewend aan enorme investeringen, maar of ook dit soort bedragen nog hoofdzakelijk gefinancierd kan worden uit de winsten van oliemaatschappijen – zoals dat nu het geval is – zal afhankelijk zijn van hun vermogen om deze sommen intern te genereren of op de kapitaalmarkten te lenen. Als dat niet mogelijk is doordat de maatschappijen geen winst maken of deze winsten niet mogen behouden, dan weet ik nauwelijks alternatieven. Sommige noodzakelijke investeringen om bronnen te ontwikkelen zullen ongetwijfeld door de regeringen van de OPEC-landen gefinancierd worden. Ontwikkelingslanden kunnen op kleinere schaal geholpen worden door de Wereldbank, maar voor de exploratie en produktie elders, vooral in de geïndustrialiseerde wereld, is het enige alternatief voor kapitaal verschaft door de industrie, overname of subsidie door de staat.'

'Als de vraag bestaat, zal men het geld om er aan te voldoen wel vinden, maar het kan een vermindering betekenen van de fondsen beschikbaar voor andere investeringen of consumptie. Daar staat tegenover dat investering in energie een goede is, die nieuwe welvaart zal brengen en werk zal verschaffen', aldus de heer De Bruyne.

De BOOTVLUCHTELINGEN van de 'Marinula'



In ons vorige nummer maakten wij al melding van maar liefst 58 Vietnamese bootvluchtelingen, die door de 'Marinula' waren opgenomen. Inmiddels hadden wij een gesprek met kapitein Harders van dit schip, die ons nadere bijzonderheden kon vertellen over deze reddingsactie.

Het was om 9.20 uur op de 28e augustus, dat een Amerikaans marinevliegtuig door laag boven de 'Marinula' te vliegen, de aandacht trok. Na radiocontact tot stand te hebben gebracht, via de VHF, vroeg de piloot een meer zuidelijke koers te gaan volgen, daar zich op ongeveer 1½ uur varen een scheepje bevond, dat naar zijn mening in nood verkeerde. Op de radar was niets waar te nemen, maar na enige tijd varen gaf de piloot door, dat wij nog enkele graden koers moesten veranderen. En inderdaad kwam daarna al spoedig een houten vaartuig in zicht, van zo 8 à 10 meter lang, met een stuurhuisje achterop. Het dek was afgeladen met bootvluchtelingen in alle leeftijden.

De statietrap van de 'Marinula' was inmiddels uitgebracht, zodat na langszij komen 1e stuurman Verbrugh de situatie kon gaan opnemen. Het viel niet mee om mondeling contact met ze te maken, want er was er slechts één, een gewezen monnik, die wat Engels sprak. Na onderzoek bleek dat er aan boord geen enkele kaart was, zelfs geen kompas. Men beschikte wel over water en rijst, doch verder geen voedsel.

Gezien de situatie waarin het schip verkeerde, de meer dan gebrekkige uitrusting, het ontbreken van een navigator, maar bovenal de overbelasting werd – na overleg – besloten gevolg te geven aan de wens van de Vietnamezen om aan boord van de 'Marinula' te komen. De 2e stuurman en 3e werktuigkundige werden bij de statietrap geposteerd, opdat zij konden nagaan hoeveel mensen er aan boord zouden komen. Dit was geen kleinigheid, want er waren bijzonder veel kinderen onder de vluchtelingen, hetgeen de telling nogal verwarrend maakte. Echter, de slotsom was: 60. Dit was echter in tegenstelling tot hetgeen de monnik had beweerd, namelijk 59. Daarover aangeschoten, gaf hij toe zichzelf te hebben vergeten, zodat 60 wel kon kloppen. Later – nadat een officiële

bemanningslijst was opgesteld – bleken het er maar 58 te zijn, overigens de oorzaak van verschillende berichten in de pers over het aantal geredden.

Enmaal aan boord

Na de embarkatie werd besloten te trachten het reeds gedeeltelijk zinkende vaartuig te rammen, dit opdat het geen gevaar voor de scheepvaart kon opleveren. Dit viel echter niet mee, want de boeggolf van de 'Marinula' duwde het wrak steeds opzij, zodat bij vertrek toch nog een stukje van de mast boven water stak. Er werd via Singaporeradio een navigatiebericht uitgezonden, opdat ook andere schepen met het obstakel rekening konden houden.

De gezondheidstoestand van de vluchtelingen was zo op het eerste gezicht goed. Wel was er wat huiduitslag bij sommige kinderen. En natuurlijk waren ze schaars gekleed, zelfs nauwelijks schoeisel, hetgeen al problemen had gegeven bij het betreden van het dek van de 'Marinula'. In de Zuid-Chinese Zee wil het dekoppervlak onder de hete zon nogal warm worden en dan met blote voeten zo'n dek betreden. Gelukkig was de 'Marinula' ruim bemeten qua accommodatie. Er stonden acht bemanningshutten leeg. Bovendien waren ten behoeve van Panamakanaal-personeel nog acht matrassen aan boord, zodat de gezinnen – want dat waren het voornamelijk – redelijk goed konden worden ondergebracht. Weliswaar was het nodig soms vier kinderen op één matras te leggen, doch dit was bij de vermoeidheidsgraad van de vluchtelingen geen probleem.

De maaltijden

De vluchtelingen waren bijzonder bescheiden, zodat ze niemand in de weg liepen. De tweede en zeker de derde dag begonnen de kinderen, na over de eerste vermoeidheid heen te zijn gekomen, het schip wat meer te verkennen, maar ze bleven achterop. Natuurlijk was een ieder, via de monnik, duidelijk aan het verstand gebracht dat roken aan boord streng was verboden, behoudens in de mess. Daar gebruikten ze ook de maaltijd, nadat de Spaanse scheepsgezellen die hadden genuttigd. Soms ook werd een pan meegenomen naar een der hutten, waar een heel gezin zich om de pan schaarde. Het lijkt misschien wat vreemd, maar wel degelijk genoten ze kennelijk van de Hollandse pot, aardappelen dus en groenten. Het koken zelf werd door het eigen

C.D.-personeel gedaan, maar bij de afwas, de distributie en het opruimen en schoonhouden werd door sommige vluchtelingen vlijtig meegeholpen.

De Spaanse bemanning zou in Singapore afmonsteren, reden waarom de laatste avond door hen een feestje werd georganiseerd, waarbij zelfs een eigen band optrad. Dit was, zeker voor de kinderen onder de vluchtelingen, een heel bijzondere gelegenheid. Een heel stel lag languit op de grond, het hoofd in de armen, met grote ogen kijkend naar wat die in hun ogen vreemde zeelieden allemaal deden. Overigens waren de opvarenden gul met het verdelen van kleding, een rokertje en een biertje, zodat de vluchtelingen zich steeds meer op hun gemak gingen voelen. Vooral de kleding werd dankbaar geaccepteerd, want menigeen kwam wat dat betreft nog heel wat tekort. Van de 58 was er één die een polshorloge bezat, één welgestelde zou je dus kunnen zeggen.

Aankomst Singapore

Zoals in ons vorige bericht reeds gemeld, was er onmiddellijk na embarkatie contact opgenomen door het schip met het Shell-kantoor in Rotterdam, dat op zijn beurt de autoriteiten had ingelicht. Gezegd mag worden, aldus kapitein Harders, dat in Singapore de zaken bijzonder goed waren voorbereid. De 'Marinula' ankerde op 31 augustus in Sultan Shoal, in het begin van Straat Malakka. Bij aankomst was een politiebootje reeds ter plaatse, tevens de agent, immigratiebeambten, gezondheidsautoriteiten en een vertegenwoordiger van de V.N. Commissaris voor vluchtelingzaken. Ook een tolk, een reeds vroeger gevluchte Vietnamees. Binnen 3 uur was alles afgehandeld, waarna de vluchtelingen met vijf bootjes richting Singapore voeren. Maar niet voordat ze afscheid hadden genomen van de gezagvoerder en de overige opvarenden van de 'Marinula'. Zo lang het schip nog in zicht was, bleven ze zwaaien. Het was hun eerste kennismaking met een Nederlands schip, maar het was ze kennelijk goed bevallen. Nu maar hopen, dat zij zich mettertijd ook in ons land zullen thuisvoelen. Want hoewel nog geen bericht van aankomst is gekomen (de monnik heeft het telefoonnummer van de gezagvoerder), ligt het wel in de bedoeling ze na verblijf in het V.N. vluchtelingenkamp in Singapore naar Nederland te zenden, waar zij een nieuwe toekomst zullen moeten opbouwen.



De wat oudere zeevarenden weten precies wat we bedoelen als we het over een 'T2'er' hebben. De jongeren zal deze letter, gevolgd door een cijfer, nauwelijks iets zeggen, behalve degenen die zich een beetje verdiept hebben in de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog; met name de oorlogvoering ter zee. Een T2 is namelijk een standaard-tanker, geconstrueerd tijdens de oorlogsjaren. En het meest merkwaardige is dat – alhoewel er nog slechts enkele tientallen varen – T2 nog dikwijls als rekeneenheid telt bij het weergeven van beschikbare respectievelijk benodigde tankertonnage.

De verliezen van de Geallieerden waren halverwege de oorlog gigantisch opgelopen. Niemand twijfelde eraan of de oorlog op zee was hopeloos verloren. Genadeloos hielden de Duitse en Japanse onderzeeboten huis, vooral op de voornaamste scheepvaartroutes vanuit de Verenigde Staten naar Europa. De aanvallen begonnen al ter hoogte van de kust van New England/Nova Scotia, waar de konvooien werden samengesteld. Maar ook vele argeloze koopvaarders die zich verre van de, als berucht bekend staande, routes bevonden vielen ten prooi aan de sluipmoordenaars. Soms kon men de aan de kop van de bellenbaan bevindende torpedo nog op het nippertje ontwijken, maar een tweede of derde lancering was zelfs voor een goed wendbaar schip vrijwel zeker het definitieve einde. Alleen al in 1942 gingen ruim 1200 schepen door vijandelijke acties ten onder . . .

Liberty's en Victory's

Steeds meer schepen werden het slachtoffer van de U-boot terreur en mede door het feit dat gedurende de eerste oorlogsjaren niet of nauwelijks werd gebouwd ter versterking van de koopvaardijvloot, ontstond de vrees dat niet genoeg scheepsruimte beschikbaar zou zijn om het benodigde oorlogsmateriaal te transporteren. De scheepsbouwindustrie in Amerika en Engeland hield zich primair bezig met de bouw van marinevaartuigen van allerlei soort en grootte. In 1936 was in de Verenigde Staten de United States

Maritime Commission gevormd. Het plan was om tussen 1936 en 1946 500 nieuwe koopvaardij-schepen aan de Amerikaanse vloot toe te voegen. Vijftig per jaar dus. Vanwege de toenemende oorlogsactiviteiten werd het bouwtempo opgevoerd, maar het bleek alras dat dit slechts een druppel op de gloeiende plaat was. Bovendien, de bestaande vloot was zwaar verouderd en daardoor te langzaam en in vele gevallen onbetrouwbaar. Wat er toen gebeurde zal altijd een fenomeen in de wereld-scheepvaart-geschiedenis blijven. Het grootste bouwprogramma ooit opgezet werd uitgevoerd. Duizenden schepen liepen in de jaren 1943, 1944 en 1945 van de hellingen van in vele gevallen nieuw opgezette werven. Alleen al van het liberty type vrachtschip werden ruim 2700 stuks gebouwd! In principe voor slechts één reis, want aangenomen werd dat het schip na een reis door vijandelijk gebied zo niet een totaal verlies dan wel onherstelbaar beschadigd zou zijn. Het is wel zeker dat seriebouw op zo'n grote schaal nooit meer zal plaatsvinden. Een ander type was de zg. Victory. Deze schepen waren sneller en hadden een grotere capaciteit dan de Liberty's. Hiervan hebben vele honderden de Amerikaanse werven verlaten. Telt men hierbij nog de vele duizenden andere schepen van allerlei vormen en formaten dan krijgen we een aantal van ruim 7000! Een enorme bundeling van technisch vernuft, organisatievermogen, noeste arbeid en uithoudingsvermogen om zo iets te realiseren.

T-2-tanker

Zevenduizend schepen. En daarbij honderden en honderden tankers. Zij moesten de slagaders vullen van de geallieerde oorlogsmachine, of dat nu tanks, torpedojagers of bommenwerpers waren. Een uiterst riskante vaart was het, met brandbare lading. Een zucht van verlichting ging door de opvarenden als de lading te bestemder plaats was afgeleverd. Men was er weer heelhuids doorgekomen. Maar de tanker koos daarna weer zee om, al of niet in konvooi varende, een nieuwe lading te halen. Het grote verlies aan vrachtschepen werd dikwijls nog overtroffen door dat van de tankers. Geen wonder dat er een grote bres werd geslagen in de beschikbare tankvloot. Nu was het een feit, en we spreken over de Verenigde Staten, dat de oliemaatschappijen Standard Oil, Sun Oil, Atlantic Refining, e.a. een imposant nieuwbouwprogramma hadden, maar het aantal waar het om ging was te gering om de immense hoeveelheden brandstof te vervoeren. Op basis van een bestaande tanker van de Standard Oil Comp. werd daarom door de US Mar. Commission, samen met de Sun Shipbuilding & Engineering Co. in Chester, een standaard-tanker ontworpen, die aan de strenge eisen op het gebied van constructie, snelheid en veiligheid voldeed. Het werd de T2 tanker, voluit T2- SE-A 1. De voornaamste gegevens: lengte 523½ voet breedte 68 voet hoogte 30 voet

tonnage 10.448 bruto reg.ton
 draagvermogen 16.613 ton
 machines turbo electric, 6.000 s.h.p.
 snelheid 14½-15 mijl per uur
 Samen met de snellere versies T2-SE-A
 2 en A 3 werden er in totaal 525 stuks
 gebouwd.

Vrouwen als lassers

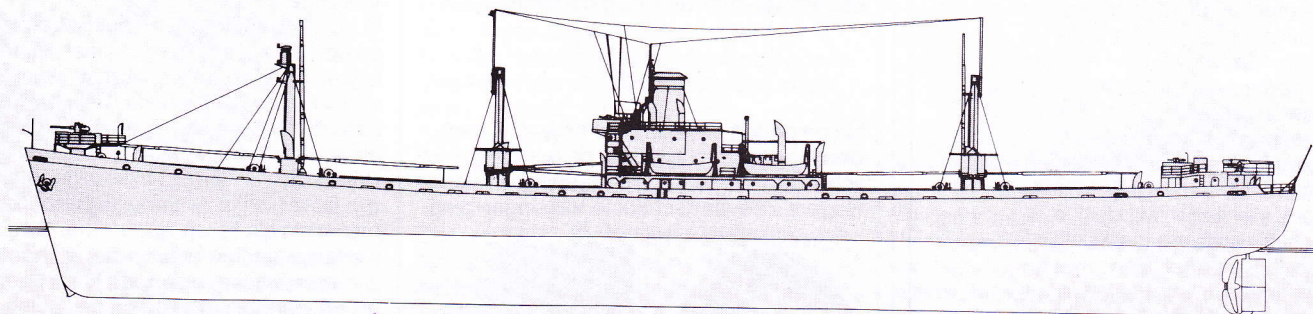
Vier Amerikaanse werven hebben de serie gebouwd. In het begin deed men er 205 dagen over, van kiellegging tot oplevering. Maar het bouwen ging in steeds sneller tempo, 70-80 dagen in 1944 en in juni 1945 ging 28 dagen na de kiellegging de 'Huntington Hills' tewater en slechts 5(!) dagen later op proeftocht. Deze bouwmethode was mogelijk geworden door sectiebouw vooraf. Op afstanden van soms 700 kilometer werden de afzonderlijke secties gebouwd en naar de bouwplaats aan de kust vervoerd. De meeste werklieden in de scheepsbouw hadden nog nooit een schip gezien. Ruim 30% van hen bestond uit vrouwen. Velen van hen ontptopten zich als uiterst bekwame lassers... In de beginperiode waren de kinderziektes niet van de lucht.

Constructiefouten hadden scheuren in de romp tot gevolg. Enkele tientallen schepen zijn vroeger of later doormidden gebroken. De oorzaak moet niet zo zeer worden gezocht in ondeugdelijk materiaal. Wel moest men het er mee doen wat men toegewezen kreeg. Want de meeste zorg werd besteed aan de bouw van oorlogsschepen.

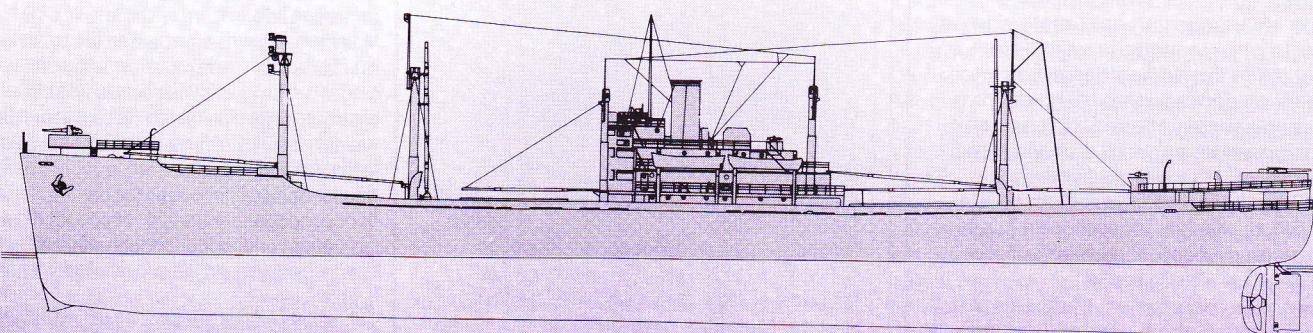
Dat de T2 desondanks een succesvol ontwerp was, is wel bewezen. Nu, bijna 35 jaar na de oorlog, zijn er nog T2 tankers in de vaart. Direct na de oorlog zijn de meeste in particuliere handen overgegaan of overgenomen door grote oliemaatschappijen, meestal ter vervanging van verloren gegane tonnage. Zo kreeg de Shell (The Anglo Saxon Petr. Comp.) er 19 toegewezen, British Petroleum 10, Standard Oil of California/Texas Comp. 40 stuks. De Nederlandse vlag kwam te wapperen op 5 tankers en latere aankopen en 'transfers' brachten het aantal op 10 (5 van de toenmalige Caltex Groep, 3 van Petroleum Mij 'La Corona' en 2 van v. Ommeren). Weliswaar onherkenbaar als T2 tanker vaart nog regelmatig de Nederlandse 'Chevron The Hague' de Nieuwe Waterweg op. Dit schip is jaren

geleden intensief verbouwd, waarbij de midden-opbouw naar het achterschip werd verplaatst. In 1960 gingen de voor de ouderen bekende Shell-tankers 'Thelidomus', 'Tomocyclus' en 'Theobaldius' naar de sloper.

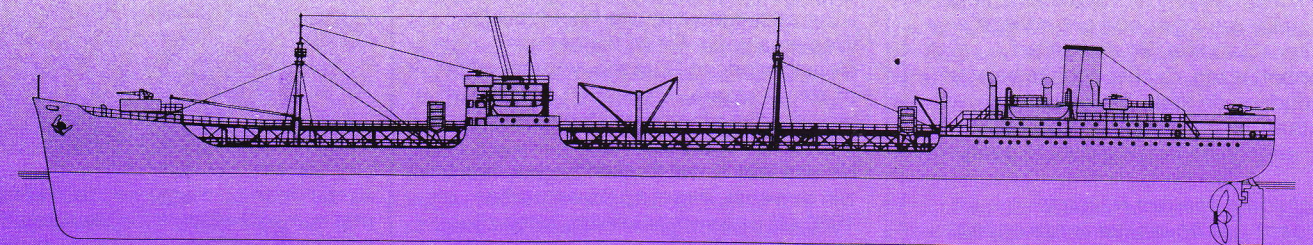
Er is door de jaren heen al heel wat aangerommeld met de T2 tanker. Ze zijn verlengd, verkort, breder gemaakt. Omgebouwd tot droge-lading-schip, gascarrier, drijvende krachtcentrale, containerschip, orange juice tanker of drijvende traankokerij. Delen van de T2'ers zijn gebruikt als kraanponton, havenhoofd, drijvende opslagplaats. Is het Liberty schip al jaren geleden van de wereldzeeën verdwenen, van de T2'ers zijn er nog tientallen in actieve dienst. Ieder jaar gaan er weer een paar naar de sloep en voordat we een paar jaar verder zijn zal de laatste eveneens zijn verdwenen. Alleen foto's herinneren ons dan nog aan dit roemruchte ontwerp. Een tanker van vitaal belang tijdens de oorlogsjaren, maar die ook in de jaren daarna zijn steentje heeft bijgedragen om de wereld er weer bovenop te helpen.



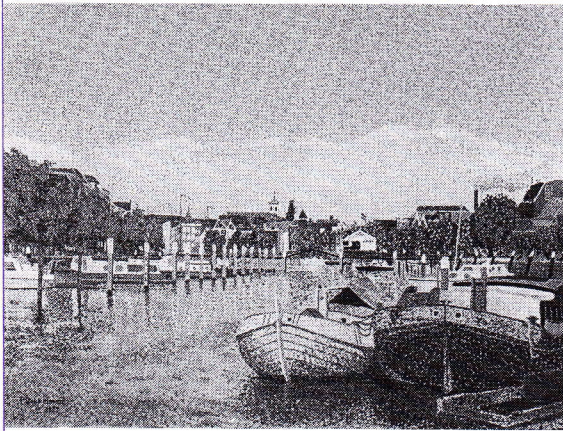
Libertyschip, 7250 brt, stoomzuigermachine 2500 pk, 11 kn.



Victoryschip, 7637 brt, stoomturbine 6000 pk, 15 kn.



T2-tanker, 10.800 brt, turbo-elektrisch, 6000 pk, 14,5 kn.



Absoluut record voor Arti et Pectini

Meer inzenders en meer inzendingen dan ooit voor de tentoonstelling van 'eigen werk' van Shell-werknemers, gepensioneerd en hun echtgenoten. Met 200 inzenders met totaal 734 werkstukken kan de 7e Arti et Pectini als een absoluut record worden bestempeld.

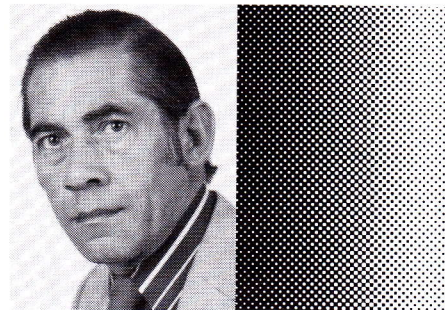
De jury – drie volkomen onafhankelijke deskundigen: Hendri van der Putten, Dolf Welling en Jurgen de Haan – had er grote moeite mee om uit die vele inzendingen de prijswinnende werken in de verschillende categorieën aan te wijzen. Bij het beoordelen hebben 'ongedwongenheid en frisheid van visie en uitvoering' voorop gestaan. Bijzonder veel olieverfschilderijen werden ingeleverd. De eerste prijs in deze categorie viel aan J. Mulder (gepensioneerd van de Shell raffinaderij) ten deel. Een gepensioneerd van het lab in Amsterdam, J. P. W. A. van Braam Houckgeest, won de eerste prijs zowel in de categorie 'aquarellen en gouaches' als in de categorie 'tekeningen en grafiek'. Bij 'bootseer- en beeldhouwwerk' werd P. Stamps, eveneens van het Amsterdamse lab, de 1e prijs-winnaar, terwijl G. Hein van hetzelfde lab de hoofdprijs won voor 'mozaïek en aanverwante technieken'. Eén ereprijs werd verleend, ook aan een gepensioneerd, namelijk J. A. Bottema, van het K.S.E.P.L. Hij had twee aquarellen ingezonden, waarvan de jury vond, dat ze van alle inzendingen in alle categorieën de beste kunstwerken zijn. We zullen niet alle 2e en 3e prijs-winnaars opnoemen, of de eervolle vermeldingen. Helaas – maar daar ging het ook niet primair om – géén prijzen voor de Shell-Tankers-deelnemers. Waar het wel om ging was, dat datgene wat in vrije tijd als creatieve uiting tot stand komt, nu eens niet binnenskamers bleef, maar werd getoond aan collega's en buitenstaanders. En dan uit het juryrapport lezen, dat het gehalte van het ingezondene de toets der kritiek kon doorstaan, is een stimulans voor velen om op de ingeslagen weg door te gaan.

Het schilderij 'Nieuwe Haven te Dordrecht' (zie boven) van onze collega P. L. F. Dubbeldam is uitverkoren om ook in het Shell-Gebouw in Wenen te worden tentoongesteld.

MET PENSIOEN

Zoals in het januari-nummer reeds werd aangekondigd, zijn in de loop van dit jaar – naast degenen die wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de dienst verlieten – ook een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen met vervroegd pensioen gegaan. Deze maand nemen wij afscheid van de laatste zes van deze categorie, waarna het gedurende lange tijd bijzonder stil zal worden aan het pensioen-front. Wel werd onlangs ten kantore een afscheidsbijeenkomst gehouden voor allen die ons dit jaar met pensioen verlieten, maar daar komen wij in het december-nummer nog op terug.

Na de oorlog behoorde de heer **J. F. van den Bogaard** tot een van de eerste lichten die voor onze rekening aan de Hogere Zeevaartschool te Vlissingen ging

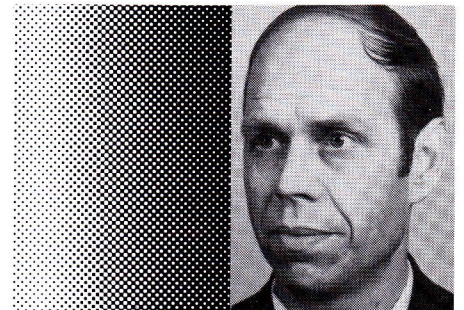


studeren. Toen hij op 1 mei 1949 een arbeidsovereenkomst met de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij aanging was – dank zij werktijd aan de wal – het diploma MVD inmiddels in zijn bezit en na een uitreis met de 'Malakka' naar de Oost, stapte hij op 22 juni van dat jaar te Singapore als 5e werktuigkundige op de 'Chama'. Na een paar dienstperiodes in de Oost werd het vervolgens 15 maanden de 'Clavella', een zogenaamde 'hometrader' – dat wilde toen zeggen: hoofdzakelijk Westerse vaart. En na verlof een dienstperiode te Curaçao, voornamelijk op de 'Gastrana', afgesloten door een blauwe maandag op de sleepboten 'Parno' en 'Passaat'. Na een jaar of wat 3e werktuigkundige te zijn geweest, kwam op 28 december 1960 als een verlate kerstsurprise zijn promotie tot 2e. En toen hij begin 1967 zijn 'C' behaalde, werd hij – geheel in

overeenstemming met het in die dagen geldende adagium 'C halen – baas worden' – op 23 februari van dat jaar belast met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst op de 'Kelletia'. Welk schip nadien door vele anderen gevolgd is, waarbij de motorschepen toch wel een grote plaats hebben ingenomen. De laatste dienstperiode werd in beslag genomen door 'Dosina' en – na een kort tussentijds verlof voor gezinsomstandigheden – de 'Acila'.

Ook de heer **G. W. van Essen** vatte kort na de oorlog de studie op als een van onze bursalen aan de De Ruyterschool te Vlissingen.

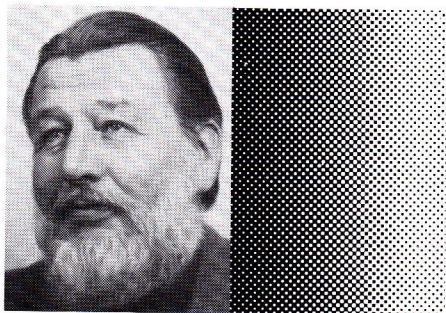
In juli 1948 behaalde hij het BM-diploma en op 13 augustus van dat jaar tekende hij een arbeidsovereenkomst. Kort daarna vertrok hij met de 'Willem Ruys' naar de Oost en stapte op 8 september als leerlingwerktuigkundige te Pulu Bukom op de 'Ovula'. Na het behalen van zijn jaar vaartijd deed hij nog ruim tien maanden als 5e en waarnemend 4e werktuigkundige daarop dienst; hij sloot zijn eerste actieve periode af met een jaar als 5e werktuigkundige op de 'Corilla'. Ook de beide volgende dienstperiodes werden hoofdzakelijk in de Oost doorgebracht, maar daarna volgden ruim 15 maanden in de West op de 'Glessula' en vooral de 'Theobaldius'. Vervolgens werd het weer diepzeevloot en dat is het – met acht maanden onderbreking in 1959 op de 'Berta' – sindsdien gebleven. In december 1960 werd het 'C' diploma behaald en drie jaar later volgde promotie tot hoofdwerktuigkundige op de 'Kossmatella'. Vanaf dat moment heeft hij op vele van onze schepen als zodanig dienstgedaan en het vermelden van een



aantal daarvan maakt wel duidelijk dat met name de stoomschepen zijn werkerrein hebben gevormd: 'Kenia', 'Zafra', 'Sepia', 'Vitrea', 'Capiluna', 'Atys',

'Onoba', 'Philidora' en 'Ondina'. Slechts enkele motorschepen kwamen daar tussendoor; de 'Acteon' in begin 1977 en afsluitend de 'Abida', waarop hij in september jongstleden zijn verantwoordelijkheden aan zijn opvolger overdroeg.

Ook de heer **B. C. den Exter van den Brink** studeerde aan de De Ruyterschool, maar daar hij in 1944 het BS-diploma behaalde zal het duidelijk zijn dat het niet in Vlissingen, maar in Nijmegen geschiedde! Vaartijd (en tankerervaring!) haalde hij op de 'Barendrecht' van Van Ommeren en daarna deed hij nog op diverse schepen bij de Gouvernements Marine in de Oost dienst. Met als gevolg dat – toen hij op 9 juni 1951 een arbeidsovereenkomst met de N.V. Curaçaose Scheepvaart Maatschappij aanging – hij reeds in het bezit was van het theoretisch gedeelte van zijn 1e rang. In zijn eerste dienstperiode in de West voer hij niet alleen op de plaatselijke vloot, maar deed ook 2½ maand dienst te Trinidad op de 'Irvis Bay' in verband met een 'sedimentary research project' en



een klein jaar later nog eens zes weken als navigator in hetzelfde gebied op de 'Ransel'.

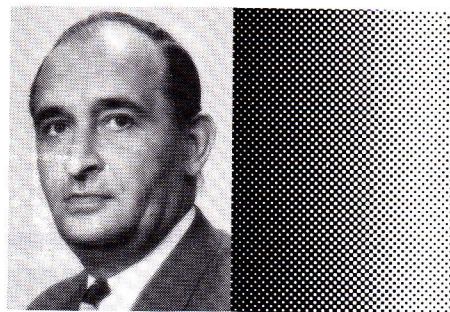
Na een dienstperiode op de 'Korovina' werd het vervolgens anderhalf jaar Commanding Officer op de 'Kais' en de 'Seremoek' bij Sorong.

Begin 1963 werd hij voor ruim 2½ jaar ter beschikking van Nigeria gesteld, waar hij o.a. geruime tijd verantwoordelijk was voor de Bonny-terminal.

Terug in vlootdienst voer hij eerst nog een aantal jaren als 1e stuurman. In januari 1970 werd hij met het commando over de 'Kopionella' belast en voerde sedertdien het bevel over vele van onze schepen, waaronder enige malen de 'Dosina' tijdens de lichteroperaties aan de Amerikaanse westkust; de 'Acmaea' sloot voor hem de rij.

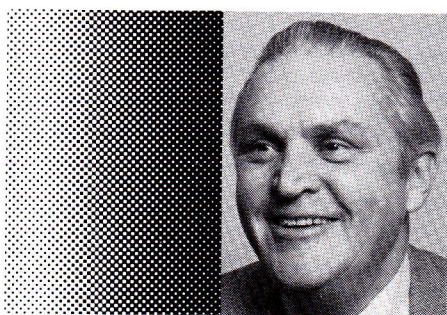
Bij zijn sollicitatie getuigde de heer **A. W. C. van Schendel** destijds reeds van veel vertrouwen. Hij studeerde aan de Zeevaartschool te Scheveningen en zou daar in juli 1944 eindexamen doen. Half juni schreef hij ons reeds: '... verzoek ik U mij, wanneer de omstandigheden zijn gewijzigd, te plaatsen als stuurmansleerling bij Uw Maatschappij.' Hij haalde inderdaad in juli daaraanvolgende het BS-diploma, maar het duurde tot 14 februari 1946 vóór hij een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij tekende. De volgende dag

stapte hij als stuurmansleerling te Rotterdam op de 'Tibia', waarop hij ook nog als 4e en waarnemend 3e stuurman dienstdeed alvorens voor zijn eerste verlof in Nederland te arriveren.



Daarna ging het weer Oostwaarts, stuurman en Commanding Officer op de 'Sebjar' en 'Kaitero' in de wateren bij Sorong. In later jaren volgden er ook voor hem enige perioden in Curaçao op de 'Gomphina' en in 1956/57 op de 'Frasca'; op de laatste als 1e stuurman. Dit herhaalde zich nog eens, en toen kwam ook de sleepboot 'Neptunus' ruimschoots in het stuk voor, op een later tijdstip gevolgd door de 'Passaat' en de 'Koraal'. Maar daarna werd het definitief diepzeevloot, met in januari 1967 promotie tot gezagvoerder. Een keuze uit de schepen die sedertdien onder zijn bevelen hebben gestaan geeft een goede staalkaart van ons vlootbestand in deze jaren: 'Kelletia', 'Onoba', 'Daphne', 'Sepia', 'Neverita', 'Lovellia', 'Metula', 'Acteon' en als laatste twee respectievelijk de 'Laconica' en 'Latirus'.

De heer **C. W. Stolk** had reeds praktijktijd aan de wal volbracht toen hij in september 1947 met goed gevolg eindexamen deed aan de Machinistenschool te Den Briel; hij kreeg op 13 oktober van dat jaar het diploma MVD in zijn bezit.



De directeur van die school schreef het reeds: 'De jongen is zeer geschikt en ik kan hem U zonder voorbehoud aanbevelen.' Op 14 oktober trad hij in dienst om negen dagen later te Schiedam als 5e werktuigkundige op de 'Corilla' te stappen. Die eerste dienstperiode werd het ook nog Oudste Werktuigkundige op de 'Beraoer' en Engineer in Charge op de 'LCT.N202'. Later kreeg dit scheepje de naam 'Moetoeri'. Door de jaren doorliep hij achtereenvolgens de verschillende rangen, afwisselend dienstdoend op de vele eenheden van de diepzeevloot. Naast de schepen met een meer

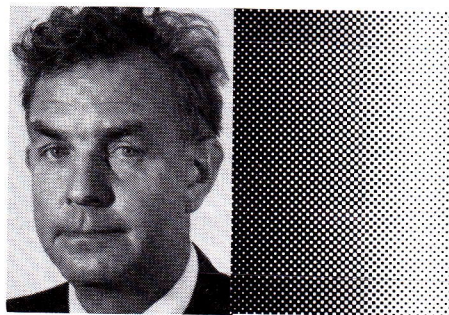
conventioneel karakter komen daaronder moderne en geavanceerde voor zoals de 'Neverita'.

Sedert september 1963 verrichtte hij zijn werkzaamheden als hoofdwerktuigkundige.

Zijn sociale geëngageerdheid was een punt dat niet alleen binnen Maatschappij-verband opviel. Hij maakte er een gewoonte van zich steeds volledig te documenteren over allerlei nieuwe ontwikkelingen, zoals werkclassificatie, functie-integratie en dergelijke. Enige jaren terug werd hij ook ingezet bij het PLA, waarvoor hij veel enthousiasme betoonde.

Zijn laatste dienstperiode was aan boord van de 'Zafra', waarvan hij in augustus jl. voor verlof werd afgelost.

De heer **J. Tekelenburg** verwierf in november 1949 het eindexamen van de Machinistenschool te Leeuwarden, behaalde vaartijd bij de Halcyon-lijn en trad op 6 februari 1950 als 5e werktuigkundige in dienst bij de N.V.



Nederlandsch-Indische Tankstoomboot-Maatschappij. Derhalve lag het voor de hand dat de eerste dienstperioden voornamelijk in het Verre Oosten werden doorgebracht. Maar in de tweede helft van de vijftiger jaren komt ook voor hem Curaçao gedurende langere tijd op zijn staat-van-dienst-kaart voor. Hoofdzakelijk als 3e maar gedeeltelijk ook als waarnemend 2e werktuigkundige deed hij dienst op de 'Juliëta', 'Matilde', 'Gouldia', 'Gomphina' en de sleepboot 'Neptunus'. Met de 'Kosicia' keerde hij toen vanuit de West naar Nederland terug en hervatte na zijn verlof zijn dienst op de diepzeevloot. Nadat hij midden 1964 zijn studie voor het 'C'-diploma succesvol had afgesloten, werd hij op 10 juli van dat jaar belast met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord van de 'Krebsia' en op 22 mei 1965 als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Op vele van onze schepen heeft hij in die hoedanigheid zijn werkzaamheden verricht, zoals o.a. de 'Acila', 'Videna', 'Philine', 'Dallia', 'Niso', 'Capiluna' en 'Zaria'. De rij werd voor hem besloten met de 'Acmaea', waarop hij zijn verantwoordelijkheden in september jl. aan zijn opvolger overdroeg.

Mede namens vrienden en collega's op de vloot en aan de wal wensen wij de heren Van den Bogaard, Van Essen, Den Exter van den Brink, Van Schendel, Stolk en Tekelenburg nog vele goede en gezonde jaren temidden van hun gezin.

SCHOON SCHIP



'Bekend bootje ...'

'En ik zal er dan maar eens een fotootje aan wagen'. Zo dacht C. van Steensel van DFF/1 toen hij in juli dit jaar in Pladju, tijdens een vakantie reis naar 'De Gordel van Smaragd', het hierbij afgebeelde slepertje 'Soekamara' zag liggen. En hij heeft gelijk. Na wat snuffelen in een oud dossier kwam aan het licht dat het bewuste scheepje in 1948 door de Anglo-Saxon Petroleum Comp. werd aangekocht en tegen een maandelijks vergoeding van 56 pond sterling (!) aan de B.P.M. werd vercharterd. Met een Nederlandse bemanning aan boord verrichtte de 'Soekamara' sleepwerk op de Moesi en de Djambi. Later werd ze eigendom van de N.V. Dordtsche Petroleum Maatschappij, een dochteronderneming van de B.P.M. Rond 1960 ging het slepertje over in Indonesische handen. Het is opmerkelijk dat ze nog steeds dienstdoet en (althans uiterlijk) nog in onberispelijke staat verkeert.

Meer kalenders

Het was altijd mondjesmaat met die kalenders aan boord. Gevolg was wel, dat kalenders van velerlei firma's werden gebiest en de hutten sierden. Geen enkel bezwaar tegen, ware het niet dat bietsen niet netjes is en aldus o.a. concurrenten gratis reclame aan boord van onze

tankers konden maken. En da's – op z'n zachtst gezegd – wat vreemd. Om twee vliegen in één klap te slaan, d.w.z. de concurrent uit de hut te houden en de veiligheidsgedachte erin, dit jaar voor elk schip een twintigtal Shell Tankers veiligheidskalenders, in kleur nog wel. 'Vergeet die twee niet ...' is het motto voor 1980.

Het is trouwens in Uw eigen belang 'oren en ogen' te sparen. En natuurlijk om met de datum 'bij' te blijven.

S.B.S.

De jaarlijkse Shell Briefing Service 'The Oil Majors in 1978' is verschenen, waarin te lezen hoe de grote oliemaatschappijen het afgelopen jaar gevaren zijn. Exemplaren zijn naar alle schepen verzonden, terwijl in de informatiestand op de 6e etage exemplaren voor alle belangstellenden gereed liggen.

Vloot-zakagenda

Ze zijn weer onderweg naar de schepen, de agenda's 1980. Zelfde uitvoering als dit jaar. Met natuurlijk bijgewerkte gegevens omtrent roepnamen schepen, bellen van en naar het buitenland, enz. Naar elk schip zijn voldoende exemplaren verzonden om alle opvarenden ermee te voorzien. Mocht U zo tegen de jaarwisseling als gevolg van verlof bang zijn Uw exemplaar te missen, even bellen 010-696127 of – als U toch op kantoor bent – er een halen op kamer 06.01.

Pretty down

Nogal terneergeslagen, 'in de put' zozegd. Dat schreef de Engelse chef-kok S. G. Lyalls op 13 augustus jl. in een briefje, dat hij vervolgens – verpakt in een fles – overboord wierp. In de hoop waarschijnlijk op die wijze in contact te kunnen treden met de vinder. Die vinder was een jongeman (kennis van onze 3e stuurman Wiegert) die als Terschellinger in het weekeinde op jutterstocht ging. De buit was die ochtend niet groot en bestond slechts uit een jerrycan, een eind tros en de reeds genoemde fles. Juist over de flesbrief was hij nogal opgetogen, waarin stond: 'This was thrown in the North Sea near Dover, England, on the 13th August, 1979. If found, please write. I am 23 and chief cook aboard a Shell tanker and at present feeling pretty down'. Juist het feit, dat de afzender op een Shell-tanker werkte, de 'Naticina', was aanleiding voor de vinder om de brief aan Wiegert te overhandigen, met de mededeling 'Veel liefs van je collega'. Onze stuurman is zo collegiaal geweest de afzender in ieder geval te berichten, dat z'n brief gevonden is, na slechts ongeveer 5 weken onderweg te zijn geweest.

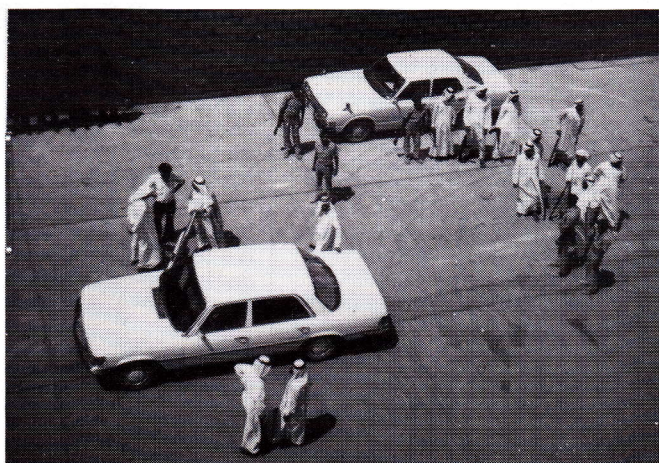
Sheik langsij

De loods vertelde het al aan boord van de 'Felipes': als jullie dadelijk gemeerd liggen in Mina Saqr, zit er een kans in dat

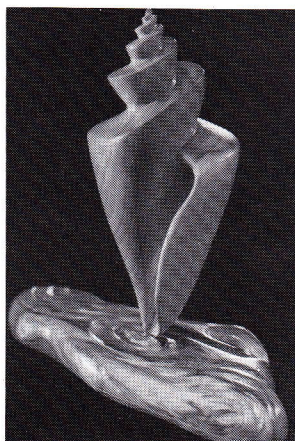
Sheik Saqr even aan boord komt om een uur of twaalf. Die dag, de 11e september, bracht de sheik namelijk een bezoek aan de haven. Na gemeerd liggen om 10.15 uur, kwam een uurtje later de, naar men aan boord aannam, lijfwacht vertellen dat de sheik vanwege zijn hoge leeftijd niet aan boord, maar wel 'langsij' zou komen. En dat kwam hij, omstreeks 13.00, welk moment voor ons blad werd vastgelegd.

Thatcher-schelp

Bezoekers van de 6e etage in ons gebouw aan het Hofplein zal het niet zijn ontgaan dat in de vitrine (voor scheepscuriosa) thans een aantal schelpen is tentoongesteld, die eens op onze schepen werden meegevoerd. Schelpen dus waarnaar de betrokken schepen vernoemd waren. De op bijgaande foto afgebeelde schelp staat er niet bij, want er is er slechts één van. Het is namelijk een replica in taxishout van de schelp 'Thatcheria Mirabilis', genaamd naar de man die als eerste, in de vorige eeuw, een exemplaar ervan naar Europa bracht. In de schelpenkunde is het niet ongewoon om een tot dan onbekende schelp naar de eerste vinder te vernoemen. En aangezien die de naam Thatcher droeg – net als de Britse Minister President – zag ene Valerie Hadley, beeldhouwster, daar een gereede aanleiding in om zo'n schelp in hout na te bootsen. Iets groter



SCHOON SCHIP



dan het origineel is het geworden, namelijk 14 in plaats van 10 cm. Merkwaardig is te horen, dat zij eraan begon in de verkiezingsdagen in Engeland. Nog merkwaardiger is, dat zij er daarna over schreef aan de firma die de schelp als handelsmerk voert. En toppunt is dat juist op dat moment Mrs Thatcher door Shell UK was uitgenodigd de opening te verrichten van een nieuw productie-controlecentrum in Aberdeen, in september jl. Mrs Hadley werd ook uitgenodigd naar Aberdeen te komen, alweer het houten schelpje aan Mrs Thatcher werd aangeboden, zo maar, als aandenken. Een nieuwe roos wordt meestal vernoemd naar iemand, hier hadden we een schelp die de naam reeds droeg van degene aan wie ze werd aangeboden.



– dat de Shell tegen 1985 zo'n 40 eigen en gecharterde schepen nodig denkt te hebben voor het vervoer van kolen?
– dat er nu al 7 VLOO (Very Large Ore-Oilers) in charter voor Shell varen?

Groet

Op de 'Fusus' kwam een fraaie kaart aan, met daarop de Noordzee, duin- en wolkpartij, gericht aan allen aan boord. Echter, de meesten die Mw Bloem aan boord had ontmoet, waren reeds met verlof of overgeplaatst. Vandaar dat we de tekst van de kaart hieronder vermelden:

Drie geweldige weken waren plotseling verstreken. Daarom langs deze weg dank aan u allen, want het is me zó goed bevallen! Vanaf Terschelling deze welgemeende wensen, goede wacht, behouden vaart, beste mensen.
Met hartelijke groet,
Mw Bloem

Eat well, eat Shell

Een zo op het eerste gezicht wat vreemde kop. Maar zo gek is die nou ook weer niet. Recentelijk kwam het verzoek binnen benzine te leveren waar niet zo'n luchtje aan zat. Een vuurvreter van beroep was namelijk nogal kieskeurig geworden en walgde van zijn publieke maaltijden. Het bleek geen probleem te zijn voor het Shell-laboratorium dat dit te behandelen kreeg. Men wist een maaltijd te fabriceren die hij nu met smaak inneemt en in brand steekt.

Scheurbuik?

In september 1978 werd op een onzer schepen een voorraad van 2640 blikken vruchtensap ingeslagen voor de slopchest. Wellicht uit angst voor de gevreesde ziekte scheurbuik? Met de hedendaagse verstrekingen van verse groenten en fruit een tikkeltje onwaarschijnlijk. Tot deze conclusie moeten de enthousiaste kopers inmiddels ook wel zijn gekomen. Nu, ruim een jaar later, staan nog 1800 blikken op een koper te wachten.



Niks nieuws

Je denkt wel eens aan iets nieuws bezig te zijn, met allerlei acties en slagzinnen, op welk gebied ook. Totdat ons oog viel op een foto genomen in 1936, bij

de oplevering van de 'Gadila' door Howaldtswerke in Kiel. Niet alleen bleek daaruit dat toentertijd het 'Streng verboden te rooken' in maar liefst zes talen werd bekendgemaakt, maar de deur – links – was gesierd met een fraai bord, met slagzin: 'Veiligheid voor alles'.

De opbouw van de benzineprijs

Ter illustratie van het artikel over ditzelfde onderwerp in onze vorige editie, geven wij u hieronder een opsomming van de prijzen voor superbenezine in een tiental Europese landen, met daarbij de bedragen die aan de overheid worden afgedragen in de vorm van omzetbelasting en accijns, de marge voor de pomphouders in de verschillende landen en tenslotte de bruto-opbrengst voor de oliemaatschappijen.

Prijzen van superbenezine in Europa op 1 september 1979 in centen per liter

	pompprijs incl. belasting en marge pomphouder	accijns, omzetbelasting	marge pomphouder	bruto-opbrengst maatschappij
West-Duitsland	121,0	62,3	9,0	49,7
Frankrijk	143,5	90,0	6,3	47,2
Nederland	125,2	68,0	9,2	48,0
België	126,7	69,6	7,5	49,6
Oostenrijk	120,7	63,3	6,5	50,9
Zwitserland	134,6	71,4	8,6	54,6
Zweden	112,5	51,4	9,3	51,8
Denemarken	156,4	96,6	9,1	50,7
Noorwegen	114,3	62,9	8,7	42,7
Groot-Brittannië	111,9	49,4	12,3	50,2

ALBERTUS BOSCH

GEHUWD

21.9: J. C. Butler, 5e wtk., met mw. I. Moreau;
 12.10: R. W. Houweling, stag. stm., met mw. T. Eisvogel;
 13.10: G. R. Spijkerman, 5e wtk., met mw. I. Simons.

Geboren

17.9: Eva Petra Johanna, dochter van J. P. J. M. Cobelens, 2e stm., en mw. M. C. Cobelens-Pimentel Barrêto;
 20.9: Annemarie, dochter van W. T. A. B. Verstraeten, 2e stm., en mw. W. C. J. Verstraeten-Burger;
 22.9: Eric Willem Felix, zoon van J. F. Casimiri, 2e stm., en mw. W. J. M. Casimiri-Aalbers;
 22.9: Mark, zoon van P. A. D. Bouwman, 3e stm., en mw. E. J. Bouwman-Wijnberg;
 2.10: Maurits, zoon van R. Denker, 4e wtk., en mw. T. M. O. Denker-Martins da Silva;
 2.10: Peggy, dochter van H. H. P. F. Janssen, 5e wtk., en mw. W. M. T. Janssen-Janssen;
 6.10: Robert Alexander, zoon van P. L. H. Schmitz, 4e wtk., en mw. B. L. Schmitz-Uilenbroek.

Aflossingen

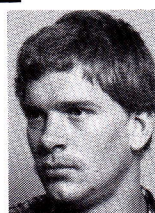
gezagv.: S. Harders, S. Noordenbos, A. C. Weide, R. Verhoef, B. C. den Exter van den Brink, W. Welbie, H. G. Willemsen, J. M. Hillen, P. B. Hibma, G. W. Bouma, P. M. de Graaf, J. Priest, G. Arkema;
 1e stl.: P. C. Rakké, F. J. Kronenberg, J. Priester, F. de Vries, G. L. A. Martens, R. A. Kattenburg Schüller, G. A. M. Dorren, N. Venendaal, A. J. Verheul;
 2e stl.: M. Buth, A. H. den Breems, G. W. Geesink, W. L. Westhoff, H. van Popta, B. Crum, B. van Gulpen, R. J. Moeke;
 3e stl.: P. C. Mink, K. P. Cupido, R. R. Hoep, N. M. J. Duyn, P. S. Jaarsma, R. C. M. Brunia;
 4e stl.: A. R. Pieters Graafland;
 stag. stl.: W. van der Sommen;
 radio-off.: P. W. Veygen, L. ten Napel, D. Kegel, P. de Visser, D. J. Vos, H. Plooyer, J. J. Westhuis, J. H. van der Toorn, J. A. Griffioen, J. Damme, C. J. Roemer, M. F. Wisman;
 hfd. wtk.: O. K. Nicolai, C. L. Fehrmann, C. L. H. Stocking Korzen, C. H. J. van Dijk, J. de Jong, J. W. van Wegen, J. Tekelenburg, J. H. Veen, J. G. Bron, A. J. G. Weitzel, H. L. de Koning, J. L. van der Rijst;
 2e wtk.: H. Brand, J. W. van Wegen, F. G. Krijnsman, H. Brand, F. A. J. Boot, A. Sloot, R. J. Doorneveld, A. Houwaard, J. W. van Putten, A. de Jong, J. C. Ganzinga, J. Hensbroek, F. D. Dieleman;
 3e wtk.: T. van de Ruit, H. E. Daniels, J. Boon, C. Brassier, C. N. A. Vreke, J. Kruijze, J. Verlinde, J. D. Compiet;
 4e wtk.: J. H. M. Stoffelen, E. J. van den Brink, R. L. J. Collette, F. S. Koolen, D. W. Smit, R. Dorrenboom, G. A. de Wolf, J.

Marijs, J. L. M. Peeters, C. J. J. van den Kerkhof, P. P. Rolff, J. Gijsbertsen, T. W. P. B. Vermolen;
 5e wtk.: A. P. P. van den Broek, I. J. S. Attema, J. J. van der Vliet, N. A. Hoek, R. J. H. de Vink, J. Blaak, P. Alkema, A. M. Oonk, A. Huneman, A. C. van der Ham, H. Hoekstra, J. W. Schippers;
 stag. wtk.: J. Melis, H. Bubberman, R. J. Mooring.
 sch. voorman: C. Luykenaar, J. Pronk, P. van der Toorn;
 sch. vakman 1: L. J. C. van Kuyen, R. Vijlbrief, W. H. Klein, P. M. Hendriks, B. A. Amstelveen, R. Groot, E. L. Boldewijn;
 sch. vakman 2: J. A. J. de Groot, C. Kole, E. M. Lamers, R. S. Brak, A. C. Dieckman, L. J. M. Wijnen, P. B. Muller;
 sch. gezelschap: J. Bonte, H. S. Elia, E. F. Rogers, L. T. A. C. Roodakker, C. A. M. de Vree, G. Ammeraal, P. de Jong, J. A. M. van Beurden, G. G. Curiel, P. F. Cijntje, L. F. M. Lenssen, J. J. F. M. Coppelmans, C. W. Holster, J. A. Kimpton, M. L. Delhaye, G. Symons, M. A. Rijken, W. A. J. Sikkes, P. T. Post, H. N. Dekker, F. Kromjongh, P. Raams, G. H. de Visser, J. H. L. Nahapiet, G. M. Gouka, G. L. Barendse Jr., E. M. Meyer, E. P. Kesauly, J. D. Dauvillier, L. R. Stevens, F. Hamstra, H. W. Velis;
 aank. sch. gezelschap: P. H. Maas, P. van Dam, D. Hensen, E. P. Martha, C. C. Braem, R. Engelsman, J. de Baerdemaeker, J. C. M. Peeters, L. H. Hidding, H. Noordam, R. T. Ringelberg, M. Los;
 hoofdvoeding: H. W. J. van Haarst, W. F. M. van der Moezel, M. van Hagen, J. Roosenburg;
 sch. kok: H. Seegers, J. R.

Nieuw in dienst getreden vlotpersoneel



W. M. Ritter
4e stm.



P. D. Blok
4e stm.



A. C. M. Morriën
4e stm.



M. A. J. Sanders
4e stm.



S. A. Dijkwel
5e wtk.



A. W. J. Beunis
5e wtk.

Haeren, C. A. Breederland, R. Geensen, A. C. Boeser;
 aank. kok: R. Bakker, J. M. C. Verjans;
 hoofdbediende: B. J. van Gelderen, W. D. Anthonio, C. Westbroek, A. J. J. Ceelen;
 bediende: G. C. Pfenning, H. Wezenaar, M. A. W. M. de Beer, H. de Ruig, J. Breyer;
 bediende (a/d): C. J. A. Lensink, R. Persoon, A. M. M. Wintjens;

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: gezagv. J. de Jager;
 m.s. Acila: wnd. 4e wtk. H. J. M. Frenken;
 m.s. Acmaea: gezagv. J. H. Korsen, stag. stm. G. Y. Bouma, radio-off. C. J. Visser, hfd. wtk. J. J. F. Reitsma, wnd. 3e wtk. J. J. Feenstra; sch. vakman 2 F. D. P. Croes.
 m.s. Acteon: 4e wtk. P. J. W. Hoogendoorn.
 s.s. Capiluna: wnd. 1e stm. A. L. M. van Dun, radio-off. J. H. ter Horst, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, wnd. 3e wtk. J. C. Ranshuysen, 5e wtk. P. P. van der Wilt, sch. vakman 2 A. A. O. Schenk, sch. gezelschap a/w L. H. M. Konings, H. Hendriks, C. H. Moerkerk, aank. sch. gezelschap a/w R. B. A. Spronck, hoofdvoeding H. Vrugt, bediende C. M. Vervloet, bediende (a/d) R. K. Boon, aank. kok A. Veth;
 m.s. Cinulia: 4e stm. W. M. Ritter, sch. vakman 1 S. Y. Tijmsa;
 m.s. Cranial: wnd. hfd. wtk. H. Kuyper, 3e wtk. J. Qualm; 4e wtk. H. C. P. Schmitz Jongbloed;
 m.s. Dalia: gezagv. H. Verbaas, 4e stm. A. C. M. Morriën, wnd. 3e wtk. E. K. G. Schiefer, 4e wtk. E. A. Rumeser, sch. vakman 1 M. A. J. Veen, sch. gezelschap a/w F. G. M. van Kleef, J. Booy, P. J. de Rouw, sch. kok W. N. Top, bediende H. M. Kok;
 m.s. Daphne: 2e stm. A. B. Tuyl, stag. stm. D. J. M. Rijk, radio-off. H. E. Haalmeyer, hfd. wtk. C. A. Pietersen, wnd. 4e wtk. G. A. de Ridder, 5e wtk. F. C. Rijckaert, J. W. van Hoek, A. W. J. Beunis, sch. voorman B. R. Pronk, hoofdvoeding E. H. Hoeboer, sch. kok P. E. Niermeyer, hoofdbediende H. Moes;
 m.s. Diadema: 1e stm. F. Kuyt, stag. stm. T. Bussink, 4e wtk. R. M. Eebes, sch. vakman 2 H. Klijnstra;
 m.s. Diloma: 3e wtk. K. Elshout, 4e wtk. R. Romijn, sch. vakman 1 G. J. C. Dudink, capataz A. Puime Amorin, man. esp. J. L. Moreira Formoso, 2° man. J. Hermida Millan, D. Vidal Miguez, mar. int. L. G. Barcena Lareo, C. Chapela Barreiro, J. Cordeiro Santos, M. Costas Ezcurdia, J. M. Fernandez Pena, M. Pensado Doldan, M. Refojos Sousa, J. J. Seoane Fervenza, coc. M. Martinez Amoedo, cam. maydo F. Dieguez Garcia, cam. J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez;
 m.s. Dione: gezagv. H. Unger, 4e stm. M. A. J. Sanders, 5e wtk. R. G. Ruben; capataz M. Nieto Dacosta, man. esp. J. Gonzalez Davila, 2° man. A. Perez Fernandez, B. Regades Hermo,

Onze vlootjubilaren



L. J. C. van Kuyen
sch. vakman 1
25 jaar op 1.11.79



J. de Gans
sch. vakman 1
10 jaar op 14.11.79



J. G. Bron
hfd. wtk.
25 jaar op 20.11.79



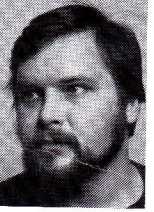
A. J. J. Ceelen
hoofdbediende
10 jaar op 25.11.79



L. C. Spoon
hfd. wtk.
25 jaar op 25.11.79



S. Noordenbos
gezagv.
25 jaar op 29.11.79



P. A. D. Bouwman
3e stm.
10 jaar op 29.11.79

mar. int. O. Alonso Lopez, F. Costas Parcerero, E. Lago Alvarez, J. Lopez Pena, R. Martinez Andrade, J. M. Oliveira Santos, J. L. Seoane Fervenza, J. Villa Alvarez, coc. J. L. Pousada Perez, cam. maydo A. Lorenzo Figueiras, cam. J. Barros Barros, A. Rodriguez Soto;
m.s. Dosina: gezagv. J. de Jong, 1e stm. C. R. Groen, wnd. 2e stm. J. Jongeneel, 3e stm. K. Cramer, radio-off. F. K. Westra, wnd. hfd. wtk. J. B. van Haaster, 5e wtk. K. G. Visser; sch. vakman 1 L. van der Velden, G. Struik, sch. gezel a/w R. C. de Ru, C. H. Hoogendijk, R. E. Riedewald, W. Holtman, R. J. Blaauwikel, bediende A. Vrolijk;
m.s. Felania: 3e wtk. O. Wink, sch. gezel a/w A. C. Kusters, aank. sch. gezel a/w R. W. A. van Loon, L. Joossens,; hoofdbediende H. J. Denies;
m.s. Felipe: gezagv. D. M. Mos, 2e stm. D. J. Mittelmeyer, radio-off. J. Gerritsen, 2e wtk. G. J. van Eyk, hoofd voeding H. A. Groenendijk, bediende P. H. van Leeuwen;
m.s. Fossarina: gezagv. H. J. Allaart, 2e stm. F. Makkee, hfd. wtk. H. W. van Diepen, 2e wtk. F. Bakker, sch. gezel a/w R. van Buuren, N. A. Valkering, aank.

sch. gezel a/w J. J. M. Frencken;
m.s. Fossarus: sch. gezel a/w J. J. Donleben, J. Tuinebreyer;
m.s. Fulgur: radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg, hfd. wtk. J. B. J. Jonker, 2e wtk. E. Dallinga, 4e wtk. C. Castelijns; sch. gezel a/w A. Fredriks, hoofd voeding F. W. A. van Deursen, sch. kok W. A. van Noort, jongen a/w J. J. van Hulst;
m.s. Fusus: wnd. 2e stm. C. M. Bianchi, radio-off. J. W. Hendriks, 2e wtk. B. R. Verhoog, 4e wtk. H. M. Zwanenburg, sch. gezel a/w E. B. de Niet, K. van der Sluis, M. A. Oosterhof, aank. sch. gezel a/w J. Vriendjes, W. P. Schot, J. A. den Oudsten;
s.s. Kylix: 1e stm. C. P. Schoenmakers, 3e wtk. R. Bos;
s.s. Laconica: hoofd voeding G. Barnhard;
s.s. Latirus: hoofd voeding H. Scharloo;
s.s. Latia: 1e stm. C. Vlas, 2e wtk. M. F. Koens, 4e wtk. B. van den Ban, 5e wtk. R. J. Tielman;
s.s. Lepton: 3e stm. D. Venema, 4e stm. P. D. Blok, stag. stm. R. Beyer, radio-off. M. Platschorre, 5e wtk. P. E. Statema, sch. voorman H. H. Oostrum, sch. vakman 1 R. Croese, W. Gerritsen, sch. gezel a/w W. Stremme, J. G. Klein Hesselink, A. Tomson, D. van Eenige, A. J. van Dormolen, J. J. van der Kley, hoofd voeding P. C. Bergmans, hoofdbediende F. G. Olde Wolbers, bediende A. D. Pattiha, bediende (a/d) J. Schrage, koksmaat A. Verbunt;
s.s. Macoma: gezagv. C. Wolse, 1e stm. W. C. Padmos, hfd. wtk. D. Gooris; hoofd voeding C. van der Wildt, sch. kok W. E. M. van Lieshout, hoofdbediende L. J. Schalk;
s.s. Marinula: gezagv. H. K. Paauw;
s.s. Meta: 5e wtk. E. M. Bosch;
m.s. Niso: 4e wtk. H. Sterrenburg, J. J. M. van Iperen; man. esp. F. Otero Lago, 2^o man. A. Lago Alvarez, mar. int. M. Fajo Misa, G. Pardavilla Simes, F. Perez Fernandez, J. Pousada Perez;
s.s. Ondina: hfd. wtk. J. I. Brangert, 4e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, stag. wtk. R. Bomhof, R. G. P. Zelis;
s.s. Onoba: gezagv. P. Hoogesteger, hfd. wtk. J. Heymans; sch. vakman 1 C. H. Roozendaal;
s.s. Sepia: gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, 1e stm. S. Termeer;
m.s. Tagelus: 3e stm. J. Kuiken, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, P. A. van Splunter, 4e wtk. J. P. de Visser, A. van der Ster sch. vakman 1 J. Westerhuis;
s.s. Viana: 3e stm. K. T. Wiegert, radio-off. R. J. Visser, 2e wtk. W. J. M. Braeken, 4e wtk. H. W. J. Schoonbergen, sch. vakman 2 C. Zwartbol;
s.s. Vitrea: wnd. 2e stm. J. M. M. van Rossum, stag. stm. J. van der Ster, H. R. Gallis, 2e wtk. J. A. de Groot, sch. vakman 2 A. F. den Hengst;
s.s. Zafra: 1e stm. R. Knol, radio-off. J. H. A. M. Suijen, 2e wtk. C. G. van der Zwet, wnd. 4e

IN MEMORIAM



Ontsteld waren wij te moeten vernemen, dat aankomend scheepsgezel a/w **T. Soederhuizen** op 30 september is overleden. Tom was slechts 22 jaar oud en met verlof in Nederland. Op 28 september overkwam hem een motorongeval, waarbij hij als gevolg van hersenletsel in een coma raakte. Twee dagen later overleed hij in het ziekenhuis, zonder weer tot bewustzijn te zijn gekomen.

Even onverwacht ontvingen wij het droeve bericht, dat hoofd voeding **R. J. Hageman** die op 18 september wegens ziekte van de 'Lepton' werd afgemonsterd, op 11 oktober in het ziekenhuis te Utrecht is overleden. Na observatie was besloten tot operatie over te gaan.

Mede door zijn leeftijd van slechts 28 jaar was er aanvankelijk goede hoop op herstel, waar het ook naar uitzag. Echter, door een onverwachte wending in zijn ziektebeeld, werd alle hoop de bodem ingeslagen. Alhoewel Tom Soederhuizen pas ruim 1 jaar in onze dienst was, zullen zijn collega's en vrienden die hij al had gemaakt, hem node missen. R. J. Hageman heeft in de acht jaar die hij, in verschillende rangen, bij ons voer, velen leren kennen. Hij verrichtte zijn werk met toewijding en enthousiasme. Mede namens alle collega's betuigen wij de respectieve ouders onze deelneming met het onverwachte verlies.



wtk. W. G. Kole;
s.s. Zaria: 4e stm. W. van Dijk, 2e wtk. J. H. S. van der Pas, stag. wtk. P. A. van Tilburg, sch. vakman 2 P. L. F. Dubbelman.

Uit dienst getreden

4e stm.: J. A. Bakker, J. P. van Rensen;
3e wtk.: J. T. Clements.
sch. vakman 2: W. Abels;

Met pensioen

hfd. wtk.: H. Bax.

Overplaatsing

1e stm.: J. A. M. Elias – Shell International Petroleum Co. Ltd.;
4e wtk.: H. Oldeboom – Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen.

Tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: F. W. van Oerle – Shell Tankers B.V. walorganisatie afd. DFT/2.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: S. Termeer – Shell International Petroleum Co.;
1e stm.: W. C. Padmos – Curaçao Oil Terminal;
1e stm.: A. H. van Haften – Shell U.K. Oil.

Terug van militaire dienst

4e stm.: P. J. T. Knapstein.

Aangesteld als

sch. vakman 1: S. Y. Tijsma, L. W. Hobelman, W. Noordhoek;

Behaalde diploma's

1e stm. G. H. V.-th.: L. A. H. Vader, J. A. P. Donks;

2e stm. G.H.V.: J. M. M. van Rossum;
3e stm. G.H.V.: H. J. Otte, C. J. M. Roels, W. H. M. Schelvis, P. D. Blok, A. C. M. Morriën;
"B": H. W. J. Schoonbergen, F. P. van der Star, P. J. W. Hoogendoorn, A. Hoosbeek;
"A/B-th.": H. Roelivink, W. R. H. van der Meer, W. G. van Megen.



Gehuwd

24-8 Mw. M. W. de Heer (DFP/3) met de heer F. van Steen

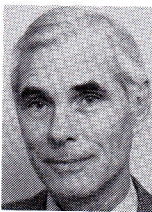
Geboren

21-9 Martijn Fredrik, zoon van de heer en mevrouw S. Kleibergen-de Koning, DFP/1

Met pensioen

M.i.v. 1-11 F. Haak – DFM/1

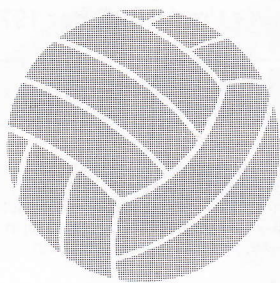
Jubilea



14-11
J. B. M. Ouwens
(DFT/3) – 30 jaar



30-11
H. Verhoef
(DFP/1) – 30 jaar



FC FELANIA TE SINGAPORE



Dat het Nederlands voetbal ook in Singapore in hoog aanzien staat, bleek tijdens de recente dokperiode van de 'Felania' bij Jurong in Singapore. In de verwachting dat ook Nederlandse zeevarenden goeie voetballers zouden zijn, werd een uitnodiging ontvangen om tegen een elftal van de werf te spelen.

Bij ons bleek hiervoor wel enthousiasme te bestaan, en met vereende krachten werd een naar onze mening prima elftal samengesteld, hetwelk nog werd versterkt door de plaatselijke vertegenwoordiger van de F.W.Z., die ook weer eens een balletje wilde trappen.

In de warmte valt het in den regel voor Europeanen niet mee om te sporten, maar hiermee werd gespot in de eerste wedstrijd tegen de werf, die dan ook zeer fraai met 2-1 door ons werd gewonnen, de tegenstanders verbijsterd achter latend, want dit had men zeer zeker niet verwacht. Wij zelf trouwens ook niet.

Opeens wilden andere secties van de werf met een eigen elftal ook tegen ons spelen en uit al deze uitnodigingen namen wij er één aan.

Twee dagen later stonden wij alweer in de wei, een wei die door regenval erg glad was geworden, zodat de FC op gymshoenen erg in het nadeel was. Dit uitte zich dan ook in een daverende 4-1 nederlaag. Tevens begonnen wij, ondanks het feit dat wij geacht werden PLA-ers te zijn, enigszins te lijden aan kortademigheid (hopelijk zal dit niet van toepassing worden op het echte PLA).

Deze nederlaag vroeg om een revanche en deze werd ons een week later gegund. Dat iedereen wat op adem was gekomen, werd snel duidelijk en ondanks een 1-0 achterstand bij de rust, opgelopen door een levensgroot misverstand in de anders zo zeker optredende achterhoede, werd in de tweede helft middels een prima kopstoot het evenwicht hersteld.

Eén-één derhalve, tevredenheid alom, en, ondanks de mogelijkheden om veel meer wedstrijden te spelen, hebben we het bij deze drie gehouden. Enige lichte blessures en stijve spieren waren hieraan niet vreemd. Vermeld moet zeker worden het optreden van onze verzorger/masseur, die werkelijk alles deed om de fitheid te bevorderen.

Al met al menen wij niet alleen het aanzien van Nederland als voetbalnatie hoog te hebben gehouden, maar ook te kunnen terugblikken op een sportieve dokperiode.

Opvarenden m.s. Felania