

SCHEEP



ENTIKA

19e jaargang
nummer 2
oktober 1979

Over energie besparen gesproken . . .



SCHIP EN KA

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

Negentiende jaargang no. 2
oktober 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
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Winterprogramma 'Vrij Uit'	3
De olie-, gas- en bulkvaart in het jaar 2000	4
Over energie besparen gesproken . . .	7
Eigen vervoer bij de hand	9
Schoonschip	11
72 studietoelagen - een record	12
Vlootpersonalia	14
Met pensioen	16

'Marinula' pikte bootvluchtelingen op

Varende in de Zuid-Chinese Zee op 28 augustus verscheen er een Amerikaans marinevliegtuig laag boven de 'Marinula', dat de aandacht van de opvarenden trok. Nadat radiocontact per VHF tot stand was gebracht, vroeg de piloot Zuid te gaan sturen naar een positie, waar zich een 8 à 10 meter lang vaartuigje bleek te bevinden, geheel volgepakt met mensen. Na langszij komen, bleek het een uit Camranh Bay gevlucht vaartuigje te zijn, dat 3 dagen op zee had doorgebracht en in nood verkeerde. De leider van de groep was om het leven gekomen bij de vlucht. In totaal waren 58 vluchtelingen aan boord: 21 mannen, 15 vrouwen en 22 kinderen in de leeftijd van 'baby' tot 13 jaar. De vluchtelingen werden aan boord van de 'Marinula' genomen en het scheepje bleef in zinkende toestand achter. Door het kantoor in Rotterdam werd contact opgenomen met het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Den Haag, waarna een garantieverklaring via de Ambassade in Singapore kon worden verstrekt. Op 31 augustus jl. werden de vluchtelingen aldaar geland en toevertrouwd aan de zorgen van de V.N. Commissaris voor vluchtelingen.

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

1531	14.8.79	Werkkleding Europees vlootpersoneel
1532	16.8.79	Aanstellingen (PCOR)
1533	20.8.79	Postzegelvoorraad
1534	31.8.79	Koersen (PCOR)
1535	3.9.79	Onderhouds administratie systeem

Verkocht

De 'Patro' is verkocht en inmiddels in Taiwan aan slopers overgedragen. Ook de 'Capulonix' zal vóór 15 oktober a.s. aan slopers in Taiwan worden overgedragen, terwijl de 'Khasiella' ten verkoop is aangeboden. In de maand oktober zal daarentegen de 'Latia' van Shell Tankers (U.K.) worden overgenomen, waarna onze vloot 37 schepen telt.

Hoe lang duurt de dienstperiode?

Onder deze kop verschenen in 1970/1971 in dit blad enkele artikelen, waar wij thans op terug willen komen. Sedertdien zijn namelijk zoveel nieuwe zeevarenden in dienst gekomen, dat het nuttig lijkt met name één punt uit die artikelen nog eens naar voren te halen.

Wanneer men bepaalde afspraken heeft gemaakt, voor vakantie bij voorbeeld of voor andere privé-zaken, moet men zich realiseren dat door het kantoor hiermede alleen rekening kan worden gehouden als men ervan uitgaat, dat men uiterlijk 5 maanden na aanvang van de dienstperiode voor verlof wordt afgelost. Om dit met een voorbeeld te verduidelijken: Gaat iemand op 1 februari naar zee, dan kunnen er op dat moment bepaalde afspraken voor 1 juli worden gemaakt. Zou men dan reeds op 1 juni worden afgelost, dan zijn er op 1 juli nog minstens 4 weken verlof tegoed. Aldus kunnen de voor 1 juli gemaakte (vakantie-) afspraken zonder problemen worden gerealiseerd. Mocht men door bijzondere omstandigheden na zo'n korte dienstperiode worden afgelost dat de gemaakte afspraken in het gedrang dreigen te komen, dan kan met de afdeling vlootpersoneel op kantoor worden geregeld dat voorschot-verlof wordt verleend, waardoor men zich alsnog aan de gemaakte afspraken kan houden. Hieruit volgt dus wel, dat men afspraken/reserveringen pas definitief dient te maken als men weet wanneer men weer naar zee vertrekt. In ieder geval is het aan te raden de afdeling vlootpersoneel tijdig - schriftelijk! - op de hoogte te stellen van gemaakte afspraken.

Afscheid

Nog even ter herinnering: zoals wij in het vorige nummer reeds aankondigden, zal er op vrijdag 26 oktober a.s., om 16.30 uur, gelegenheid zijn afscheid te nemen van 26 gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, alsmede 1 hoofdvoeding, die dit jaar onze dienst met pensioen hebben verlaten. Alle verlofgangers en walcollega's die er prijs op stellen deze grote schare persoonlijk de hand ten afscheid te komen drukken, zijn van harte welkom.

Veel belangstelling voor de scheeps-lantaarns

Naar aanleiding van de publikaties in dit blad omtrent 250 scheeps-lantaarns die aan het personeel te koop kunnen worden aangeboden, zijn stromen aanvragen ontvangen. Natuurlijk is iedere inschrijver nu benieuwd of hij wel of niet in aanmerking komt voor zo'n oude, na opknappen ongetwijfeld fraai ogende lantaarn. In dit verband lijkt het goed erop te wijzen, dat afhandeling van de aanvragen zeker nog enige tijd zal vergen. Bovendien zullen de lantaarns pas successievelijk, alnaargelang vervanging aan boord plaatsvindt, naar Nederland worden afgezonden. Totaal kan daar wel een periode van twee jaar mee gemoeid zijn. Met andere woorden: geduld is een eerste vereiste. Bent u een van de gelukkigen, dan krijgt u t.z.t. bericht.

Winterprogramma

'VRIJ UIT'

Goedkoper reizen voor werknemers en gepensioneerden

Op circa 750 Shell-verkooppunten, verspreid over geheel Nederland, zijn gratis folders verkrijgbaar, waarin een samenvatting wordt gegeven van het winterprogramma van 'VRIJ UIT'-autovakantiereizen. Geïnteresseerden kunnen door middel van de in die folder afgedrukte bon een exemplaar aanvragen van de volledige wintergids. Naar elk onzer schepen is inmiddels een exemplaar van de complete gids verzonden (niet het reserveringsformulier hieruit gebruiken, doch het boek aan boord laten circuleren). Deze gids is een in vierkleurendruk uitgevoerd reisboek, dat weer vele pagina's boordevol nieuws over goedgekozen winterbestemmingen biedt met voortreffelijke hotels, appartementen en bungalows voor de wintervakantie zoals u die wenst. 'VRIJ UIT' heeft immers de juiste formule gevonden voor mensen die aan de ene kant vrijheid van handelen willen (met eigen auto reizen bijvoorbeeld, langs een zelf gekozen route), maar die het aan de andere kant toch wel op prijs stellen dat op de plaats van bestemming alles 'geregeld' is. 'VRIJ UIT' doet het al jaren op die manier en de reiziger mag dan ook rekenen op het beste arrangement. In de zomer, . . . maar ook in de winter!



1. Bij het Shell-verkooppunt de 'VRIJ UIT'-folder halen;
2. Met de daarin afgedrukte bon een volledige reisgids aanvragen bij 'VRIJ UIT' in Badhoevedorp;
3. Als de keuze is bepaald, de reis bij 'VRIJ UIT' boeken door gebruik te maken van het reserveringsformulier uit de reisgids;
4. Na betaling van de nota van 'VRIJ UIT' deze met een betalingsbewijs (eventueel kopie daarvan), naar Shell Nederland B.V., afd. PER. Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam, zenden.

Vaste klanten

Het is gebruikelijk om vakantiegangers die eerder via Shell een 'VRIJ UIT'-vakantie hebben geboekt,

rechtstreeks een exemplaar van de nieuwe gids toe te zenden. Als vaste klanten krijgen zij die primeur, omdat de ervaring van voorgaande jaren heeft geleerd dat een flink percentage van hen opnieuw een 'VRIJ UIT'-vakantie kiest. Naast deze faciliteit aan vaste klanten kent 'VRIJ UIT' nóg een faciliteit, namelijk het systeem van vóór-reservering. Daarbij is het mogelijk om direct na een reis in het afgelopen seizoen, alvast accommodatie te reserveren voor het aanstaande seizoen. Deze beide factoren kunnen er de oorzaak van zijn dat men – ook al is men er als de kippen bij – toch achter het net vist, doordat een bepaalde bestemming al is 'uitverkocht'.

Beperking

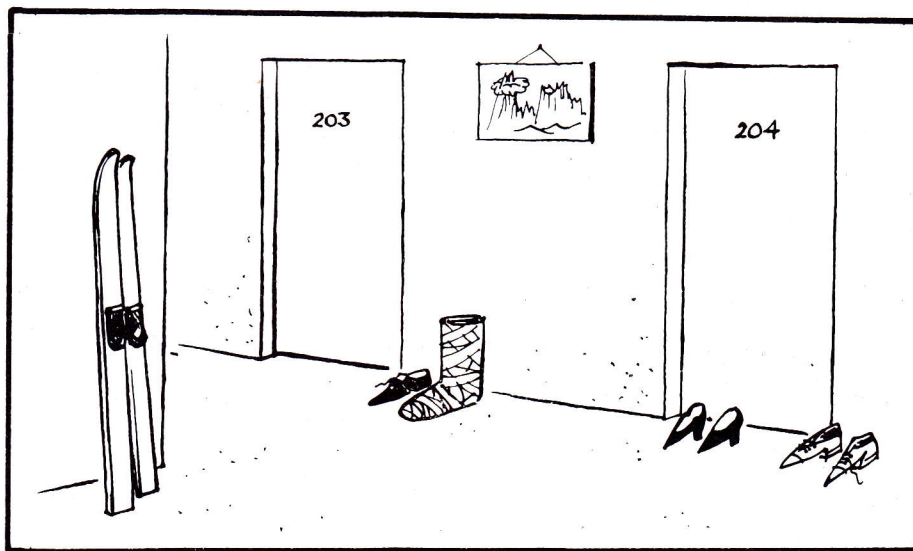
De mogelijkheid bestaat dat een werknemer of gepensioneerde in het verleden een reis heeft geboekt bij 'VRIJ UIT' via de ANWB of een RABO-bank en vervolgens gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid tot vóór-reservering voor een reis in het komende seizoen. In zo'n geval kan de 'VRIJ UIT'-reductie van 8% niet worden toegekend. Is het bovenstaande op u van toepassing, dan is de enige mogelijkheid om toch van het voordeel gebruik te maken, de vóór-reservering in te trekken en volgens de bovenomschreven werkwijze een nieuwe aanvraag in te dienen. Volgens de regels van 'VRIJ UIT' dient de intrekking binnen twee weken na ontvangst van de orderbevestiging te geschieden. Wanneer de reservering binnen 8 weken vóór vertrek tot stand komt, kan deze echter niet meer ingetrokken worden.

Goedkoper voor u

Evenals dat het geval is geweest bij het zomerprogramma 1979, maakt 'VRIJ UIT' het onze werknemers en gepensioneerden mogelijk voordeliger op wintervakantie te gaan. Aan het einde van het winterseizoen zal namelijk 8% van de reissom worden terugbetaald. Dit betekent dat in eerste instantie door werknemers en gepensioneerden die van deze regeling gebruik willen maken, wél de volle reissom aan 'VRIJ UIT' dient te worden betaald.

Wat te doen?

Wat moet u doen om de 8% reductie te krijgen?



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Abida
m.s. Aclia
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
s.s. Capiluna
s.s. Capulonix

(010) 130955

m.s. Cinulia
m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma

(010) 130956

m.s. Dione
m.s. Dosina
m.s. Felania
m.s. Felipes
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur

(010) 130957

m.s. Fusus
s.s. Khasiella
s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton

(010) 130958

s.s. Macoma
s.s. Marinula
s.s. Meta
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

(010) 130959

s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria

Hoe futuristisch dit op het eerste gezicht ook moge lijken, wel degelijk is het nodig reeds nu ver vooruit te zien en te denken aan hoe het vervoer van 'energie' over zee in de verre toekomst zou kunnen zijn. Trouwens, zo ver is het voor velen magische jaartal 2000

ook weer niet. Immers, elk groot energieproject, of dat nu een off-shore olieveld, een LNG-export-plan, een nieuwe kolenmijn of een kernenergiecentrale is, vraagt gemiddeld al tien jaar om te ontwikkelen. De heer C. C. Pocock, voorzitter van The 'Shell'

Transport and Trading Co. Ltd., tevens voorzitter van het 'Comité van Groepsdirecteuren', hield onlangs een toespraak tot de leden van de Britse redersvereniging, waaraan een deel van onderstaande gegevens is ontleend.

De olie-, gas- en bulkvaart in het jaar 2000

In menige krant en menig tijdschrift zie je tegenwoordig artikelen over energieschaarste en over de noodzaak tot bezuinigen. Nuttig in zoverre, dat ook de lezer ertoe wordt aangezet zich te bezinnen over de toekomst. Niet dat het gelijk een ieder ertoe brengt om in plaats van met de auto, te voet te gaan. Of om meer gebruik te gaan maken van openbaar vervoer. Maar niet te ontkennen valt dat door de vele publikaties toch een beter begrip begint te

hernieuwd leven begonnen. Bovendien zal naarmate prijs en minder regelmatige leverantie van de gebruikelijke energievormen zich voelbaar maken, meer actief naar alternatieve energiebronnen worden gezocht.

Olie

Hoe dan ook, we mogen rustig aannemen dat tegen het jaar 2000 van de huidige barrel olie, pakweg 30% is vervangen

geval is. Juist daardoor zal ook het vervoerspatroon sterk afwijken van het huidige.

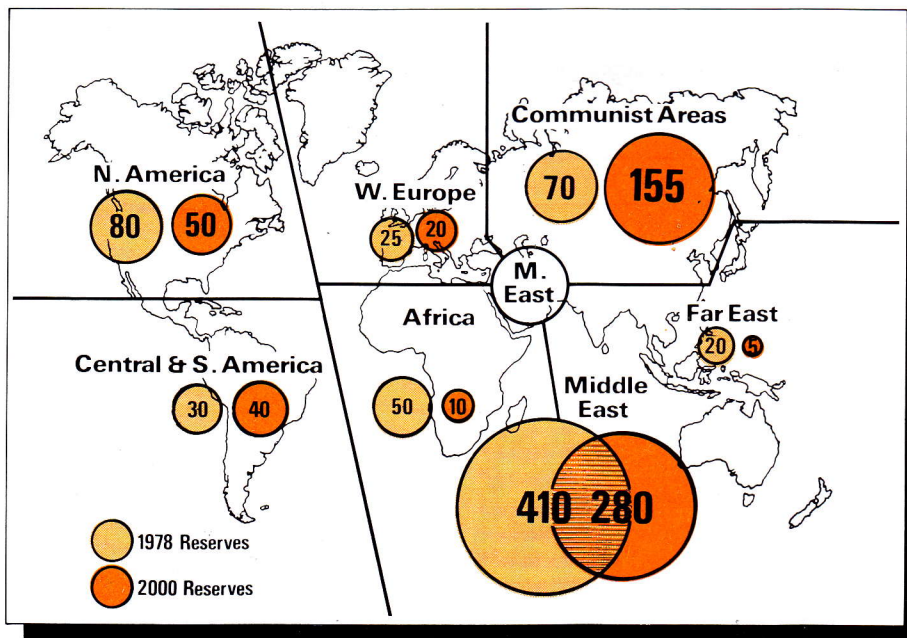
Gas

Wat gas betreft, er is voldoende reserve om nog vele jaren na 2000 de productie op te voeren. Het probleem blijft om het gas vanuit afgelegen gebieden naar de consumentlanden te brengen. Enorme kapitaalsuitgaven zullen daarvoor nodig zijn, waarvoor politieke stabiliteit een eerste vereiste is. Naar verwachting zullen, tegen het jaar 2000, nog 20 tot 30 exportprojecten tot ontwikkeling zijn gebracht in aanvulling op de 12 die thans reeds bestaan of in ontwikkeling zijn. Daarbij komt dan nog de aanzienlijke toename in levering van gas per pijpleiding.

Kolen

De wereld-kolenreserves zijn nog enorm van omvang. Wel geldt voor de exploitatie hiervan ook politieke stabiliteit. Men verwacht, ondanks alle huidige onzekerheden, dat tegen het jaar 2000 de internationale kolenhandel zal zijn gegroeid van 120 miljoen ton per jaar nu naar meer dan 500 miljoen ton. En dan te bedenken, dat voor elke 100 miljoen ton extra, 150 bulk carriers van 80.000 ton draagvermogen nodig zijn. Enorme mogelijkheden liggen hier voor de scheepvaart!

Bij het vooruitzien in de toekomst moet men onvermijdelijk met twee mogelijke ontwikkelingen rekening houden. Namelijk een situatie waarin alles naar wens gaat, zoals economische groei in de wereld, sociale samenwerking, ontwikkeling van alternatieve energiebronnen, efficiënt gebruik van energie, enz. En een tweede situatie, waarin verarring in de wereld heerst, een slecht economisch klimaat en vertraging in de toepassing van zinnige energieprogramma's. Bij dit laatste spelen de Verenigde Staten een belangrijke rol. Zij voeren thans 8 miljoen barrels olie per dag in, terwijl – mits kernenergie, zonne-energie, olie uit teerzanden en efficiënt gebruik van alle energiebronnen doorgang vindt – dit in

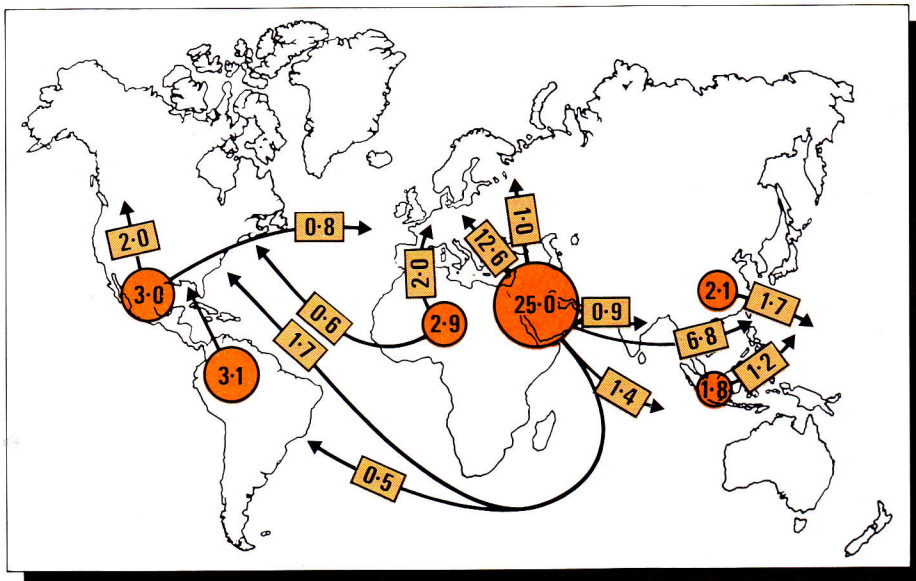


Schema 1 Oliereserves (bewezen) in tien miljard barrels

komen bij het grote publiek, voor de problemen waarvoor de wereld zich ziet gesteld wat betreft toekomstige energievoorziening.

Laten we voorop stellen, dat er in de wereld nog voor onnoemelijk veel jaar 'energie' beschikbaar is. Echter, niet in de gemakkelijk verkrijgbare, vloeibare vorm die olie heeft. Althans niet in de verre toekomst. We zullen het vloeibare 'zwarte goud' daarom efficiënter moeten leren gebruiken, het op den duur moeten reserveren voor speciale doeleinden. Daarnaast zal het gebruik van gas een nog grotere vlucht dan thans gaan nemen en is kolen, als energiebron, al een

door een andere vorm van energie. Wat de olieproductie zelf betreft, is de verwachting dat – de communistische landen niet meegerekend – nog ruim vòòr het jaar 2000 een niveau zal worden bereikt van ongeveer 65 miljoen barrels per dag. Wanneer de olie-producerende landen daartoe bereid zijn (en dat blijft voorlopig een vraagteken), zal dit peil – rekening houdend met nieuwe olievondsten – nog wel 20 jaar na het jaar 2000 kunnen worden gehandhaafd. Echter, niet geheel in dezelfde landen waar de olie nu wordt geproduceerd. Ook het procentueel aandeel van de produktielanden wordt anders dan nu het



Schema 2 Voornaamste transportlijnen tussen gebieden/werelddelen in het jaar 2000 (Ruwe olie en producten gezamenlijk, in miljoenen barrellen per dag)

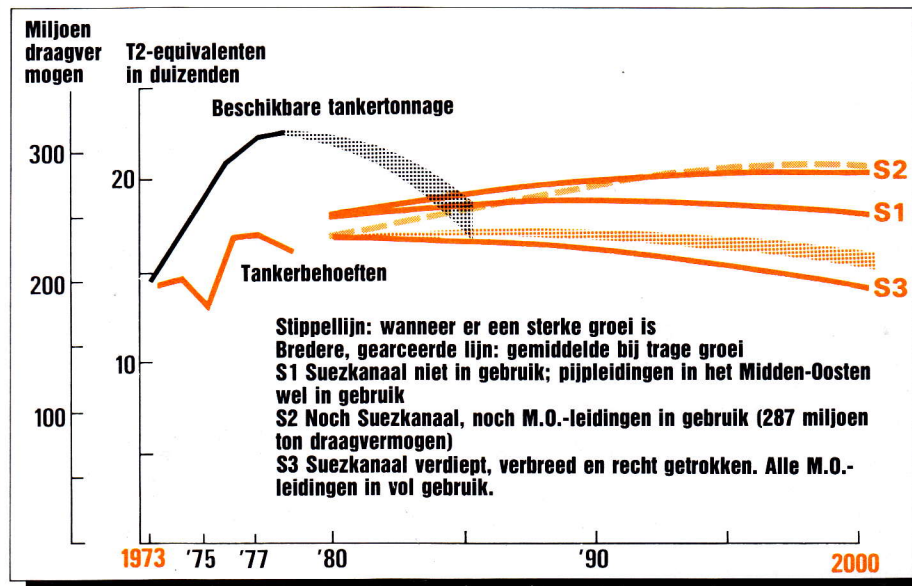
het jaar 2000 7 miljoen barrellen zou kunnen zijn. In het eerste geval – alles zit mee – schat men de benodigde hoeveelheid op 170 miljoen barrellen per dag aan 'olie-equivalenten', in het ongunstige geval op 140 miljoen, dit alles zonder rekening te houden met de situatie in de communistische wereld. Even ter vergelijking: In 1978 bedroeg de wereldenergieleverantie 92 miljoen barrellen aan olie-equivalenten per dag. Dat wil dus zeggen, hoe de situatie zich ook ontwikkelt, toch een zeer aanzienlijke stijging in energiebehoefte vergeleken met nu. En dat ondanks alle energiebesparingsprogramma's (In Nederland zijn nu al plannen om tegen het jaar 2000 een besparing van 25% te bereiken, o.a. door verbeterde huizenisolatie). Niet vergeten mag echter worden, dat de ontwikkelingslanden, waar nu minimaal energieverbruik is, tegen het jaar 2000 een toename in inwonertal en industriële bedrijvigheid zullen hebben ontwikkeld, die er niet om liegt. De Wereldbank attendeerde recentelijk op een verwachte toename – alleen al in de steden van de ontwikkelingslanden – met één miljard mensen in de komende 20 jaar. De stijging in het aantal arbeidskrachten in de derde wereld zal dan 550 miljoen zijn!

Vervoerspatroon

We schreven reeds dat de olie-producerende landen in het jaar 2000 niet dezelfde zullen zijn of procentueel niet hetzelfde aandeel leveren. Schema 1, waarop de situatie van nu wordt vergeleken met die, naar verwachting, in het jaar 2000, spreekt wat dit betreft boekdelen. Schema 2 geeft aan hoe de verdeling er in de toekomst wel eens uit zou kunnen zien wat betreft olietransport binnen internationale gebieden (cijfers in vierkanten) en naar andere werelddelen/gebieden (omcirkelde cijfers). Hierbij is aangenomen, dat de groei matig zal zijn, met andere woorden de ongunstige situatie, waarbij 140

miljoen olie-equivalenten per dag nodig zijn. Hierin zijn dus wel opgenomen die reserves die men in de komende jaren nog verwacht te vinden. De grootste transportketen tussen continenten, ongeveer 25 miljoen barrellen per dag, is nodig voor het vervoer van de Golf naar voornamelijk Europa en Japan. Overigens slechts een toename van 4 miljoen barrellen per dag vergeleken met de 21 miljoen heden ten dage. Met andere woorden op die route zullen niet zoveel extra VLCC's nodig zijn. De OPEC-landen die niet in het Midden-Oosten liggen (Afrikaanse staten, Latijns Amerika, Indonesië) zullen tegen die tijd betrekkelijk kleine exporteurs zijn geworden, aangezien een groot deel van hun dan reeds verminderde productie binnen eigen gebied nodig is, met andere woorden vervoer per tanker over slechts korte afstanden. Veel hoop voor toekomstige reserves is weliswaar gevestigd op het Noord-Amerikaanse poolgebied (zowel in de V.S. als Canada) en aan de westkust van Alaska, maar vervoer van olie

Schema 3 Olie-tanker-tonnagebehoeften



vandaar zal voornamelijk plaats vinden per pijpleiding of door speciale, daarvoor aangewezen schepen. Mexico zou een grote exporteur kunnen worden. De oliereserves aldaar zouden wel eens 40 miljard – miljard – barrellen kunnen zijn, waardoor – als Mexico wil – een dagelijkse productie van 5 tot 6 miljoen barrellen zou kunnen worden bereikt. Maar tegen het jaar 2000 zal ongeveer de helft nodig zijn voor de eigen bevolking, die tegen die tijd wordt geschat op meer dan 100 miljoen. Daarom, naar schatting, een export van slechts ongeveer drie miljoen barrellen per dag, waarvan 2 miljoen naar de Verenigde Staten en 1 miljoen naar Europa. China zou ook wel eens een exporteur kunnen worden, doch zekerheid daaromtrent is er geenszins. Eventuele export zal grotendeels naar Japan zijn, over een kort traject dus. Behalve China wordt in dit overzicht geen rekening gehouden met de communistische staten. Zou Rusland tot export overgaan, dan gebeurt dit wat vervoer betreft grotendeels per pijpleiding of met speciale ijsbreker/tankers. Alhoewel olie gewonnen op minder conventionele wijze (zoals uit teerzanden) in Canada en Venezuela, ook tot vervoer over zee aanleiding kan geven, moet er rekening mee worden gehouden dat dit toch grotendeels over korte trajecten is.

Tonnagebehoeften

Wanneer de ongunstige wereldsituatie als maatstaf wordt aangehouden, zal (schema 3) de totale behoefte in het jaar 2000 ongeveer 230 miljoen ton draagvermogen zijn, vergeleken met de meer dan 330 miljoen ton die thans beschikbaar is. Zelfs wanneer de wereldsituatie gunstig is, zal de totaal benodigde scheepstonnage voor olievervoer niet meer zijn dan ongeveer 300 miljoen ton. De gevolgen daarvan worden weergegeven in dit schema, dat er voor reders niet al te gunstig uitziet. Binnen deze cijfers is nog wel ruimte voor een flink aantal tankers van 80.000 tot 120.000 ton.



Voor de exportraffinaderijen in het Midden-Oosten zal er een aanzienlijke vraag zijn naar produktentankers, misschien zelfs in de 200.000 tons klasse. Maar er zijn grote kansen voor LPG-tankers, omdat de OPEC-landen extra verdiensten willen halen uit hun olievoorraden en hun raffinaderijen. De wereldhandel in LPG zal, vergeleken met de half miljoen barrellen per dag die vorig jaar werd vervoerd, verviervoudigen, tot 2½ miljoen barrellen per dag in het jaar 2000. Dit wil zeggen 300 grote LPG-tankers. Voor die rederijen die zich bezighouden met vervoer van 'energie', een lichtpunt vergeleken bij het vrij sombere beeld, dat er waarschijnlijk nooit een grotere vraag naar tonnage voor het vervoer van olie zal komen dan de 250 miljoen ton draagvermogen van vandaag aan de dag. Tenzij er door politieke ontwikkelingen, gewijzigde wereldsituatie, enz. toch andere produktiegebieden worden ingeschakeld. Niemand kan met zekerheid de toekomst voorspellen, het zijn slechts verwachtingen op basis van thans bekende gegevens. Maar laten we nog eens naar het vervoer van 'aardgas' kijken. De bronnen liggen wijdverspreid en het tijdstip waarop deze



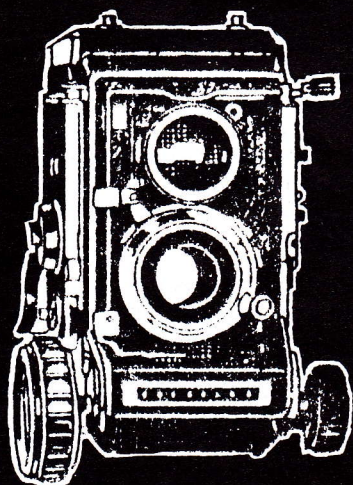
Minder tonnage dan nu nodig voor vervoer van olie, maar meer LNG- en LPG-tankers. En ook meer bulk carriers voor kolentransport!

tot ontwikkeling worden gebracht, is nog onzeker. Het gas kan bovendien per pijpleiding of als vloeibaar aardgas, methanol of synthetische naphtha, per tanker worden vervoerd. De grootste voorraden aardgas liggen over 20 jaar waarschijnlijk in de Golfstaten (vervoer per tanker, maar mogelijk is ook een pijpleiding), in Afrika, d.w.z. Algerije en Nigerië (zowel tanker- als pijpleidingstransport is mogelijk) en in het poolgebied van Rusland; Noord-Amerika

(incl. Mexico) vormt wat dit betreft een vraagteken. Na 2000 zullen de V.S., Canada en Mexico nog een voorraad gas hebben voor ongeveer 10 jaar, d.w.z. als de huidige reserves spoedig tot ontwikkeling worden gebracht. Eens te meer betekent dit, dat het dringend nodig is de kolenreserves tot ontwikkeling te brengen, met name door dit te vergassen. Dit vormt namelijk een bijzondere belangrijke, potentiële energiebron voor Amerika.

Als we de aardgassituatie, zoals die naar verwachting in het jaar 2000 zal zijn, vertalen in tankerbehoeften en als de schattingen van het gebruik van pijpleidingen correct zijn ('als' is een onvermijdelijk woord bij elk scenario), dan zullen in de gehele wereld zo'n 120 LNG tankers van 130.000 kubieke meter inhoud nodig zijn. Thans zijn er ongeveer 50, deels kleinere, LNG-tankers.

Naarmate de totale tonnagebehoefte aan 'olie'tankers daalt, zullen dus meer tankers voor het vervoer van LNG en LPG nodig zijn, terwijl ook het aantal bulk carriers voor het vervoer van kolen de 'energie'-transporteurs in de wereld nieuwe perspectieven biedt.



Laatste oproep fotowedstrijd

U heeft thans nog slechts korte tijd om uw bijdragen in het kader van de foto-veiligheidswedstrijd op te sturen. Op 31 oktober a.s. sluit de inzendingstermijn. Vergeet u niet bij toezending een los briefje te voegen met uw naam en privé-adres? Deelneming aan deze wedstrijd staat open voor al onze zeevarenden. Uitsluitend afdrucken (of vergrotingen) van foto's in zwart/wit en/of kleur kunnen worden ingezonden. Duizend gulden aan prijzen zijn beschikbaar gesteld (hoofdprijs f 500). De jury begint in november en de uitslag wordt in de december-editie van dit blad bekend gemaakt.

Arti et Pectini

Voor de tentoonstelling 'De kunst en de schelp' zijn vele honderden bijdragen van Shell-medewerkers, gepensioneerden en hun echtgenoten bezorgd op de verschillende inleveradressen in Nederland. Bij onze maatschappij kwamen er 47 binnen, waaronder 21 inzendingen van vloot en wal, meer dan ooit tevoren. Daar bij het schrijven van deze regels het rapport van de jury nog niet is verschenen, komen we er volgende maand nog op terug. Echter, voor

belangstellenden die een bezoek willen brengen aan de tentoonstelling (die op 25 september jl. in Den Haag is geopend), geven wij hieronder een overzicht waar deze in oktober nog zal worden gehouden.

Klundert – parochiehuis 3 okt. tot 13.00 uur 6 okt.

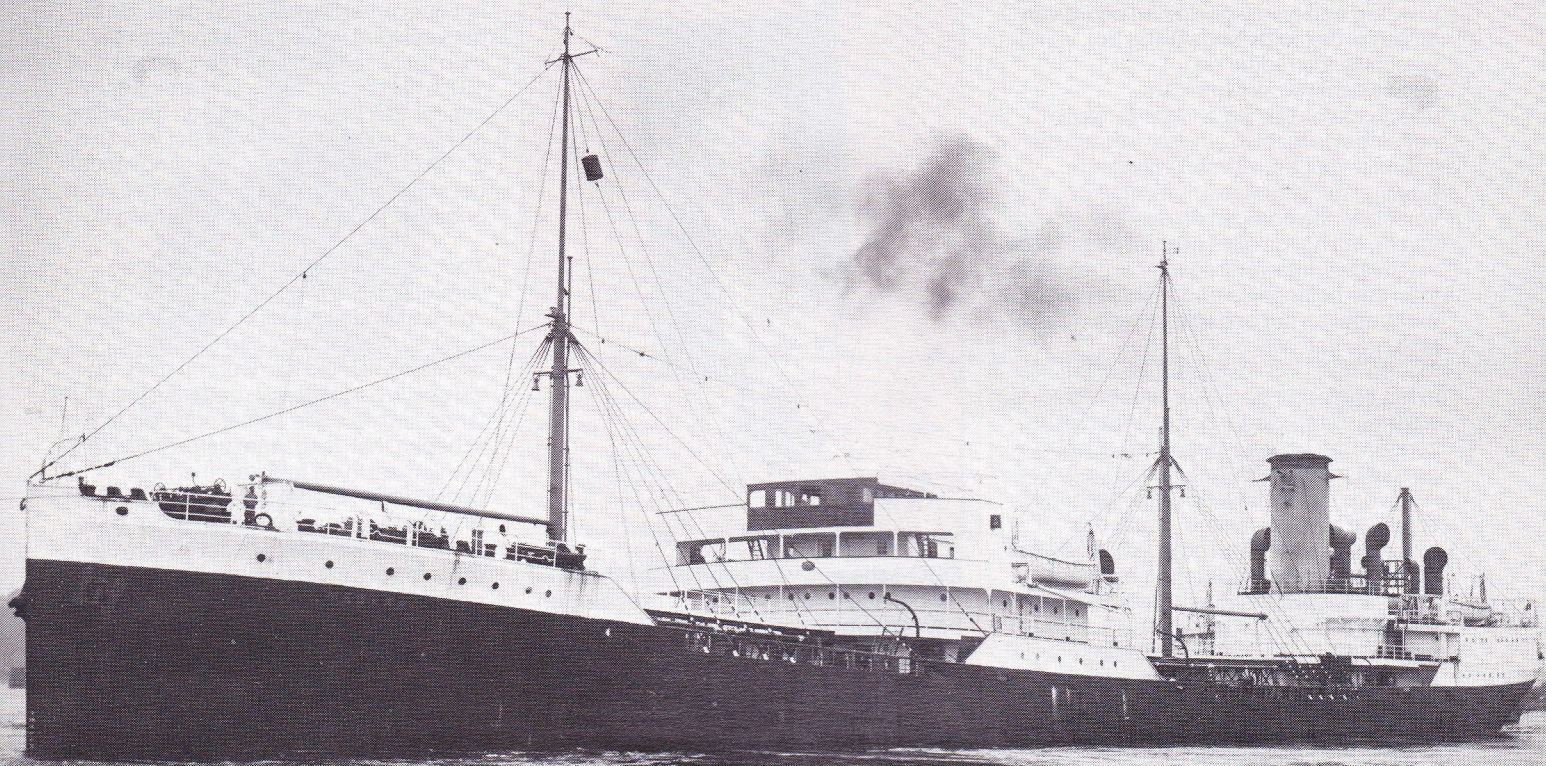
Rotterdam – hal Shell-gebouw (te bezichtigen tijdens kantooruren) 9 okt. tot en met 12 okt.

Assen – Cultureel centrum 'De Kolk' 17 okt. tot en met 20 okt.

Amsterdam – K.S.L.A. 24 okt. tot en met 31 okt.

In elk dezer plaatsen wordt met name een selectie van die inzendingen tentoongesteld die via het kantoor aldaar zijn ingeleverd.





Over energie besparen gesproken . . .

Enkele maanden geleden schreven wij over het gebruik van afvalwarmte bij scheepsvoortstuwing. Het ging daarbij om het gebruik van een zgn. 'fluid bed'-installatie, waarbij de uitlaatgassen van de dieselmotor worden gebruikt om verzadigde stoom te produceren. Die stoom wordt op zijn beurt weer gebruikt voor de warmtevoorziening van het schip (een tanker van 30.000 ton draagvermogen), voor het op temperatuur houden van de lading en voor het reinigen van de tanks. Besparing in brandstofverbruik zo'n 4,5 ton per dag!

Op zichzelf is het gebruik van afvalwarmte niets nieuws. Echter, veelal wordt dan gebruik gemaakt van een vergroot warmtewisselaar-oppervlak. Welke methode ook wordt toegepast ('fluid bed' heeft een groter nuttig effect), niet te ontkennen valt dat gebruik van afvalwarmte allerwegen steeds meer in de belangstelling komt. Een goed voorbeeld daarvan is de investering van drie miljoen gulden die de Gasunie wil doen om de afvalwarmte van een compressorstation te benutten voor de tuinbouw. Het compressorstation heeft als taak het in zee gewonnen aardgas op de juiste druk te brengen voor transport door het leidingnet. De warmte die hierbij ontstaat en die tot dusverre in de lucht verdwijnt, komt per jaar overeen met de energie die het verbranden van vier miljoen kubieke meter aardgas oplevert. Bij realisering van de plannen wordt door tuinders acht à tien miljoen gulden geïnvesteerd voor een glasbouwbedrijf ter grootte van meer dan 6 hektare, waar met die afvalwarmte rozen worden gekweekt voor de export. Extra werk ook voor 25 tot 40 mensen. Zulke plannen lijken logisch als we bedenken, dat het zuiniger omgaan met energie dringende noodzaak dreigt te worden. Dit niet alleen vanwege de steeds nog stijgende kosten van olie (en gas), maar ook wanneer we het oog gericht houden op de toekomst, waarin de wereld-energievoorziening minder soepel dreigt te worden dan we sedert lang gewend zijn.

Voortrekker

Wat betreft 'meer halen' uit (en dat wil ook zeggen 'minder betalen' voor) energie heeft de in 1929 bij Worms in Frankrijk voltooide motortanker 'Megara' een voortrekkersfunctie vervuld. Dit schip – toentertijd met z'n draagvermogen van 9.500 ton een van de grootste van de Shell-vloot – was uitgerust met twee enkelwerkende 'Werkspoor' 4-takt 6-cilinder dieselmotoren, met een vermogen van 3900 pk, die twee schroeven aandreven. Dit schip was besteld door 'The Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd' in Londen (die destijds ongeveer de 'marine co-ordinator's functie voor de Shell verrichtte), doch kwam in eigendom van de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona' en kwam te varen voor de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij (uit deze beide maatschappijen is in wezen later onze maatschappij voortgekomen). En met de nieuwe aanwinst voor de Nederlandse Shellvloot was men in de toenmalige rederij-afdeling in Den Haag bijzonder in z'n nopjes. Immers, het was een van de eerste schepen waarop oplading van de hoofdmotoren werd toegepast. Uit een rapport dat door experts van de maatschappij werd uitgebracht nadat het schip ruim een half jaar in de vaart was geweest, bleek dat – dankzij deze voor die tijd revolutionaire methode ± 40% extra vermogen was verkregen, waardoor het schip in plaats van 10 3/4 knoop,



maar liefst ruim 12 knopen liep. Maar er was nog een nieuwigheid aan boord van dit schip, die de belangstelling trok van verschillende reders en persvertegenwoordigers. De uitlaatgassen, die op andere schepen nutteloos de lucht in gingen, werden hier gebruikt voor het vormen van stoom. Koeling, het stuurgerei, elektriciteit, verschillende pompen en de verwarming van de lading, dit alles geschiedde met de via afvalwarmte verkregen energie; reeds toen een belangrijke energiebesparende maatregel en dat ondanks de toen relatief lage prijs van olie.

Met de 'fluid bed' installatie, waar we het in het begin van dit artikel over hadden, is weer een stap verder gezet. Wat niet wil zeggen, dat energie-besparing alleen gezocht moet worden in steeds weer nieuwere installaties. Energie-besparen, zowel 'te land als ter zee', maar ook 'zakelijk en privé', kan ook bestaan uit het uitschakelen van apparatuur en licht en verwarming wanneer niet strikt nodig, of uit betere isolatie of sluiten van buitendeuren wanneer de ruimte air-conditioned is. Het zijn alle kleine stappen (maar ze tikken wel aan) op de weg naar nog nuttiger gebruik van de energie die nog ter beschikking is.

Langzamer varen

De eerste keer dat, vanwege overcapaciteit op de tankermarkt, opdracht aan een aantal Shell-tankers werd gegeven om langzamer dan met normale snelheid te varen, dateert uit 1959. Twintig jaar is het dus al geleden, dat bepaalde schepen (maar dat werden al gauw hele klassen van schepen) opdracht kregen met verminderde snelheid te varen. Dat daardoor ook werd bezuinigd op het bunkerverbruik was meegenomen, maar was niet hoofdreden. Het ging er om tijdelijke overcapaciteit aan tankertonnage op te vangen.

Na enkele jaren werd – tenzij er zogenaamd 'ullage delay' was, gebrek aan wal-opslagruimte dus – weer met meer normale snelheid gevaren. Echter, nauwelijks was het jaar 1973 aangebroken of alle schepen van de Shell-vloot kregen opdracht de snelheid met 1 of 2 mijl/uur te verminderen (respectievelijk voor stoom- en motorschepen), dit zowel vanwege de situatie op de tankermarkt als de krappe energiesituatie. Alnaargelang de ervaringen met de machine-installatie aan boord, waarbij de prestatie en het gewijzigd bunkerverbruik een duchtig woordje meespraken, werd voor de verschillende typen schepen de verminderde snelheid aangepast, veelal afzonderlijk voor de ballast- en de geladen reis.

Die krappe energiesituatie, de daarop volgende prijsstijgingen en de daaruit weer voortvloeiende economische recessie en steeds groter wordende overcapaciteit aan tankers, leidden ertoe dat het aantal knopen waarmee moest worden vermindert, steeg. Immers, op die wijze behoeften minder tankers te worden opgelegd dan toch al het geval was en behoeften er geen ontslagen te vallen. Als men bedenkt, dat in 1977 desondanks toch nog 353 tankers en 57



OBO-schepen, van tezamen meer dan 46 miljoen ton draagvermogen, in baaien en havens over de gehele wereld waren opgelegd, kan men zich voorstellen hoe groot het overschot aan tankers wel was.

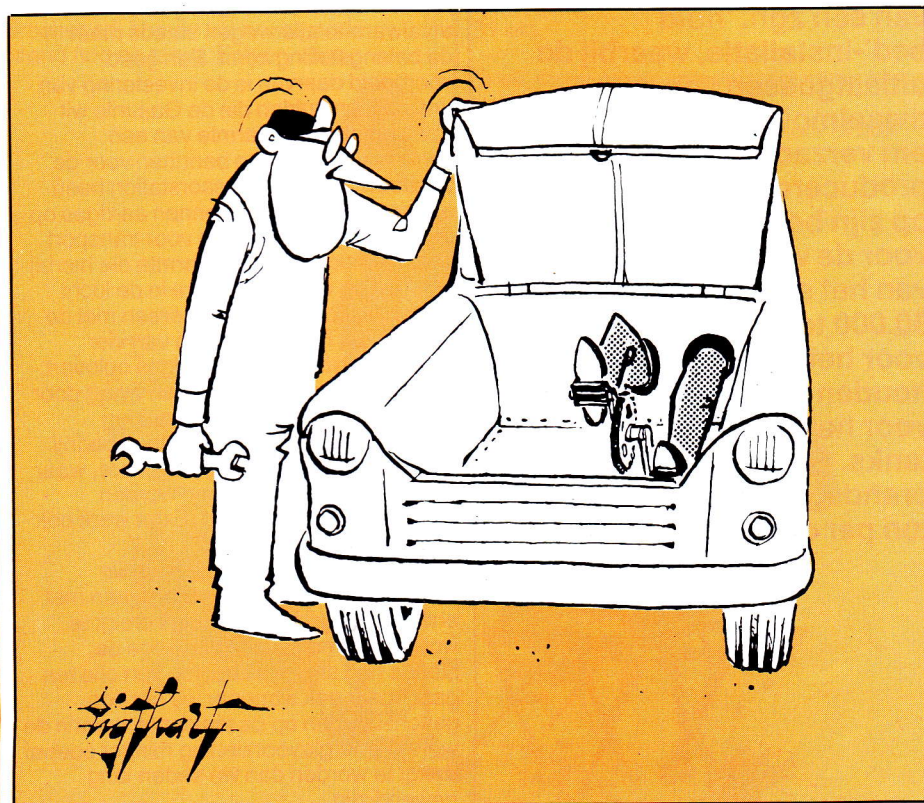
Aanzienlijk

De ervaringen in het verleden opgedaan met langzamer varen hadden al duidelijk aan het licht gebracht, dat de besparing op bunkerverbruik aanzienlijk kan zijn. Dat was in het begin van de zestiger jaren qua kosten minder belangrijk – immers, de prijzen waren laag – maar was toch een faktor die men goed had onthouden. Met de steeds stijgende bunkerprijzen in de zeventiger jaren ging die besparing wel wat opleveren. Voor iedere klasse en type van schip uiteraard verschillend, maar totaal is de besparing zeer aanzienlijk. Als we een 'M'-klasse tanker op een reis van de Arabische Golf naar Noordwest-Europa als voorbeeld nemen, dan blijkt dat – binnen zekere grenzen –

globaal voor iedere mijl minder snel varen het bunkerverbruik met 8% daalt. En bij het veelvoud van de bunkerprijzen die men thans moet betalen vergeleken met 1973, tikt dat ook financieel aan. Per mijl minder dan normale vaart een besparing op het 11.000 mijl lange traject van zo'n f 130.000. Daar staat wel tegenover dat het schip bij 12 in plaats van 15 mijl vaart, ongeveer 8 dagen langer onderweg is.

Toch – in afwachting van technische vernieuwingen in de voortstuwingsinstallatie, waardoor bij lager bunkerverbruik dan thans met normale snelheid kan worden gevaren – zal ook in de toekomst, ondanks het langzaam dalende aantal opgelegde schepen, het 'langzaam varen' nog menigmaal in de telegrammen zijn opgenomen. De besparing in brandstofverbruik is dusdanig, dat deze faktor in de huidige tijd eenvoudigweg niet meer te verwaarlozen valt. Tenzij natuurlijk een schip een bepaalde lading op korte termijn moet afleveren en dus aan contractuele verplichtingen moet worden voldaan.

Jammer is, dat terzake niet deskundige maar wel op sensatie beluste periodieken de laatste tijd herhaaldelijk het langzaam varen van tankers aangrijpen om het publiek ervan te overtuigen, dat de oliemaatschappijen misbruik maken van de stijgende olieprijs. Zij vergeten daarbij, dat langzaam varen al 20 jaar oud is en primair bedoeld om in slechte tijden voor de scheepvaart de schepen 'varende' te houden en niet opgelegd. Zij vergeten daarbij ook, dat de besparing in energieverbruik zeer aanzienlijk is en dat, bij volle vaart, de transportkosten hoger en de eindprodukten dus ook hoger in prijs zijn. Wat zij ook vergeten is, dat veelal bij het innemen van de lading de olie al is verkocht en langzaam varen geen invloed meer kan hebben op de verkoopprijs.





EIGEN VERVOER BIJ DE HANDE

Op de binnenwateren in Nederland en daarbuiten is het een vrij normale zaak als de schipper z'n eigen vervoer meeneemt: fiets, motor of soms zelfs een auto. Stevig vastgesjord op dek natuurlijk, want bij een plotselinge schommeling kan het vervoermiddel wel eens met een grote plons de diepte in verdwijnen en daar zijn ze te duur voor tegenwoordig.

Hé daar,
waar gaan we naar toe?

Bij Shell Tankers zal het niet zo vaak voorkomen, dat men aan boord een stalen ros of een hakkepuf bij de hand heeft. Maar nu hebben we er toch echt één gezien en wel aan boord van de 'Acila', begin dit jaar. Hoofdwerktuigkundige Buitenrust Hettema is de trotse bezitter van een motorfiets. Wellicht staat de tweewieler nu op een ander schip op een veilig plekje gelaten te wachten tot de gelegenheid zich voordoet dat de 'meester' in de een of andere haven, waar ook ter wereld, de omgeving eens met hem gaat verkennen. Er moeten wel wat hindernissen worden genomen, voordat meester het

haventerrein af kan tuffen, maar als het eenmaal zo ver is, dan is er geen houden meer aan. Op de meest afgelegen plekken op de aardkloot is de knetterende tweewieler al met meester geweest, al of niet met meester's vrouw achterop.

Overjarige nozem

Het was niet nodig om meester Hettema wat belevenissen te vragen, want hij was zelf al van wal gestoken. 'Ik ben zelf al niet zo piep meer, maar als je stevig ingepakt bij de poort in Pernis verschijnt op weg naar je schip, dan klinkt het toch wel even vreemd in je oren als de portier je aanroept met een 'hé daar, waar gaan we naar toe?' 'Ik weet niet waar u naar toe gaat maar ik moet naar dat schip daar.' 'Heb je daar een boodschap te doen?' 'Zou ik wel denken, eentje van een maand of vijf.' 'Als lid van de bemanning, op de monsterrol?' 'Zou ik wel denken,

ongeveer nummertje 6 of 7 van boven'. De portier kijkt op de bemanningslijst voor zich en zegt 'U bent toch niet de hoofdwerktuigkundige?' 'Wel wis en drie.' 'Rijdt u dan maar door.'

Brommer

Meester Hettema is een gezellige prater. Terwijl de 'Acila' zich door de Golf van Biskaye ploegt, zwaar water overnemend, werkt hij een stapel boterhammen naar binnen. Mevrouw Hettema maakt de reis naar de Middellandse Zee mee. 'Ik heb haar nog zo gewaarschuwd niet in Rotterdam aan boord te komen. Ga over land naar Piraeus of Genua. Maar nee hoor, eigenwijs als ze is, toch in Rotterdam aan boord en nu natuurlijk zeeziek.' Hij pakt een paar beschuiten voor haar van de schaal en legt er een dubbeldikke plak corned beef op.

Een paar jaar geleden, zo vertelt hij na de zieke haar lunch te hebben gebracht, had hij een brommer bij zich, waarop hij heel wat kilometers aflegde. Op Curaçao dacht een employé van de terreinbewaking hem te pakken te hebben. De man, een nogal gezette neger in uniform, hield hem tegen. Terwijl hij de brommer aandachtig opnam sprak hij: 'Daar mag u de poort niet mee uit'. In die dagen was er namelijk niet een brommer op Curaçao te vinden. Motoren wel, maar daarvoor was een rijbewijs een absolute vereiste. Tot grote verbazing van de terreinbewaker haalde meester z'n motorrijbewijs te voorschijn. 'Oké', zei de bewaker in zekere zin teleurgesteld, en hij mompelde iets van 'Prettige rit'. Ja, meester Hettema is niet voor één gat te vangen.

Grote zwarte hond

Wie verre reizen doet kan veel verhalen, is een veel gehoord gezegde en dat gaat hier dan ook beslist op. Het ene verhaal na het andere rolt onder meester's snor vandaan, maar er zijn belevenissen bij, waarbij misschien toch wel eens gebruik is gemaakt van de bekende duim. Maar ze zijn het aanhoren zeker dubbel en dwars waard. Het volgende gaat wel niet over de tweewieler, maar werd door hem verteld op één van de gezette tijden dat hij de brug betrad om na te gaan of de daar aanwezige heren nautici nog wel 'bekwaam' waren, zoals hij het uitdrukt. Juist passeerde ons een Griekse tramper. De afstand was vrij groot, maar op de brug was met de kijker weinig of geen beweging waar te nemen. Eén van de





stuurlieden maakte de opmerking, dat je altijd erg op je hoede moest wezen met Grieken, want ze namen het niet zo nauw met de voorschriften. Onverwachts reageerde de meester vrij heftig. 'Grieken, mijnheer, zijn puike zeelui. En dat hebben ze niet alleen aan zichzelf te danken maar ook aan die grote zwarte hond die ze altijd op de brug hebben staan.' We kijken de meester ongelovig aan maar hij gaat doodernstig verder. 'Je kunt het geloven of niet, maar zo'n beest staat konstant naar buiten te loeren, alle kanten op. Komt er een schip een beetje te dicht in de buurt, dan begint het dier hard te blaffen. Zo houdt hij de schepen een beetje op een afstand en alarmeert gelijk z'n bemanning'. We grinniken maar wat, ondanks het feit dat het met grote overtuiging verteld wordt. Of het beest ook tegen het stuurwiel opspringt om eventueel snel koers te kunnen wijzigen, kwamen we niet aan de weet.

Honderd piek

'Weet u, ik heb al een heel stel brommers en motorfietsen versleten in m'n leven. M'n vorige heb ik in Japan gekocht. M'n vrouw heeft thuis de papieren in orde laten maken en aan me opgestuurd. Een NL plaatje heb ik zelf aan boord gemaakt. Voor een machinist inderdaad een fluitje van een cent. Door overplaatsing kon ik het ding niet op het schip houden. Ik heb hem toen in een houten krat verpakt en op laten sturen naar Holland. Na verloop van een flinke tijd, ik was toen met verlof, ben ik de motor bij de inklaring op gaan halen. Onder wakend oog van douanebeambten kon ik een stuk van de krat wegbuigen en laat m'n motortje daar stijf onder het roest staan. Ik schrok er van, maar kwam me dat even goed van pas . . .'

'Wanneer en waar heeft u die motor gekocht en hoeveel heeft u ervoor betaald?' vroeg één van de douanemensen. 'Maanden geleden in Japan. Er was al niet te zuinig mee omgesprongen toen ik hem kocht' 'En de prijs?' 'Omgerkend in Nederlandse valuta ongeveer 300 gulden'. De verantwoordelijke douaneman keek nog eens aandachtig in de krat en zei toen '100 piek inklaringsrecht en dan kan die Nederland in'.

Meester vervolgt met nog een tikkeltje spijt in z'n stem: 'Ik vond het eigenlijk nog te veel geld voor z'n aanblik, maar afijn, na een paar uurtjes poetsen zou hij er weer uitzien als op het moment dat ik hem kocht, nieuw in de Japanse showroom.

Toch was die douanebeampte een pienter mannetje, want toen ik aanstalte maakte om de motor met krat en al in de stationcar, die ik bij me had, te gaan laden waarschuwde hij me dat de krat een centimeterdje of 20 te groot zou zijn. Ik dacht, wat weet die snotaap daar nou van, dat zal best gaan met zo'n geoeftend oog als ik heb. Maar laat het oog van de

douaneman nou net een ietsie-pietsie meer geoeftend zijn . . . Moest ik nog een breekijzer lenen om het hout helemaal weg te breken. Het mooiste van alles vond ik nog de slotopmerking van die kerel, dat ik niet moest vergeten die houtrotzooi mee te nemen. In m'n verbouwereerdheid had ik dat inderdaad wel eens achter kunnen laten.



SCHOON SCHIP

Doorlichten

Het staat reeds lang aangegeven op de zogenaamde 'loopbrief', ook wel 'wandelkaart' geheten, die onze opvarenden krijgen uitgereikt bij kantoorbezoek voor het halen van prikken, monsterringen en doorlichten. Toch blijkt het nodig er nogmaals de nadruk op te vestigen dat voor *doorlichten* men zich niet meer in de Maasstraat moet melden, maar bij de G.G. & G.D. op de Schiedamsedijk No. 95 in Rotterdam. Dit om zich een vergeefse reis (met alle parkeerperikelen) te besparen.

Roepnamen

Van tijd tot tijd bereiken ons vragen naar de roepnamen van de dit jaar en eind vorig jaar aan onze vloot toegevoegde schepen. Schepen waarvan de roepnamen niet in de vlootzakagenda voor 1979 staan vermeld (maar uiteraard wel in de 1980 agenda zullen worden opgenomen). Het zijn de volgende vijf schepen met achter de scheepsnaam de roepnaam:

m.s. 'Felipes'	A8XS
m.s. 'Fusus'	A8TS
s.s. 'Laconica'	PJNS
s.s. 'Latirus'	PFND
s.s. 'Tagelus'	PHWH

Pensioenvaart



Velen van de vloot zullen zich herinneren van de heer E. C. v.d. Hoeven van de firma v. Rietschoten en Houwens. Hij verzorgde de door onze maatschappij bestelde elektrotechnische materialen. Menigmaal bezocht hij onze schepen om een oplossing te brengen wanneer materialen moeilijk of niet te leveren waren. Na ruim een kwart eeuw contacten te hebben onderhouden met zowel de vloot als de walorganisatie is de heer v.d. Hoeven onlangs gepensioneerd. Wij wensen hem een welverdiende pensioenvaart toe!

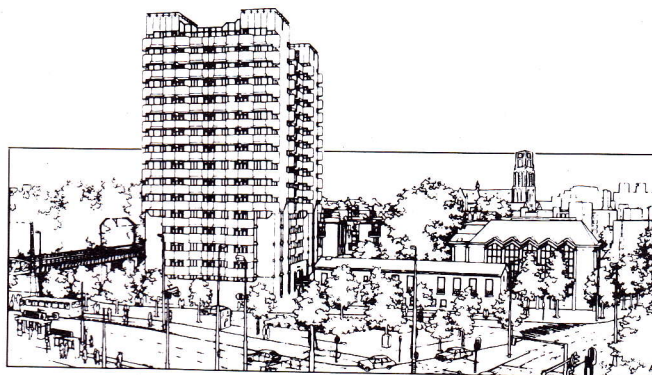
Stien weg

De 17e augustus was voor Stien Kleibergen-de Koning (velen bekend als de goedlachse dame die aan de balie op DFP/1 hielp) in twee opzichten een bijzondere dag. In de ochtenduren kreeg zij uit handen van personeelsopperhoofd Van Dalen de hanger voor 10 jaar trouwe dienst uitgereikt, in de namiddag nam zij afscheid van de vele collega's met wie zij in de afgelopen 10 jaar contact had gehad. Zeer velen waren dat, getuige de royale opkomst in de Spiegelzaal. Van Leeuwen, haar directe baas, haalde daarbij wat herinneringen op. Trouwens, kwam ook nog even terug op die 10 jaar trouwe dienst in DFP/1, eerst als administratrice later als receptioniste. Jarenlang was zij ook degene die de emblemen voor 10 en 25 jaar dienst voor varende collega's aanvraagde en de uitreiking regelde. En nu was ze dan zelf aan de beurt geweest. Van Leeuwen: 'In zeker opzicht was onze Stien een soort fleet manager. Zij regelde van alles, maar met name bij het vastleggen van de bezoekdata van onze officieren, moest zij heel wat schipperen om het iedereen naar de zin te maken'.

Een blik in haar beoordelingen over die tien jaar had heel markant aan het licht gebracht hoe een collega kan evolueren, om het eens duur te zeggen. Van 'bakvis, robbedoes, springerig type' tot 'lief meisje, bescheiden maar weet wat ze wil'. En nu binnenkort moeder, laten we dat vooral niet vergeten. Om haar aan haar Shell-tijd te herinneren, kreeg zij een fraaie armband, alsmede een album gesierd met een foto van de 'Khasiella', het schip waarop zij eens een kennismakingsreis heeft gemaakt.

Telefoon weg

Met Stien, is ook haar telefoon weg. En omdat dat nummer - 696137 - nogal eens rechtstreeks werd gedraaid voor het maken van afspraken, gelijk even noteren: voortaan draaien 696124 of 696156. Wie het oude nummer draait, krijgt nu een man van Shell Verkoop, die van toeten noch blazen weet. Althans op het gebied van afspraken voor bezoek aan kantoor.

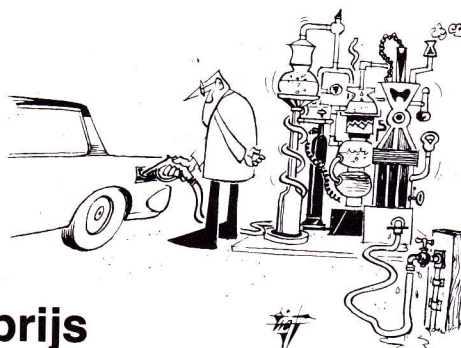


Nieuwe woningen

Geen bezoeker aan ons gebouw zal het zijn ongaan, dat in de binnenstad van Rotterdam veel aan nieuwbouw wordt gedaan. Met name woningen vormen hierbij de overhand, in tegenstelling tot enkele jaren geleden toen het allemaal nieuwe kantoorcomplexen waren. Een groot gat in de binnenstad werd nog steeds gevormd door het, tijdelijk als

parkeerruimte, in gebruik zijnde terrein naast het spoorviaduct, schuin aan de overzijde van ons kantoorgebouw. Totdat zo'n jaar geleden hei-apparatuur verscheen, dat de oren van de Shell-torenbewoners deed suizen, ondanks de geluidwerende ramen. Inmiddels is men tot de 4e etage gekomen van wat een woontoren moet worden van ongeveer 50 meter hoog. De 17 verdiepingen daarvan zullen één-, twee- en driekamerwoningen gaan bevatten, 139 stuks totaal.

De opbouw van de benzineprijs



Nadat de prijs voor superbenzine in Nederland met ingang van 1 augustus jongstleden met vier cent omhoog was gegaan, volgde met ingang van 1 september opnieuw een prijsverhoging en wel met twee centen per liter. Het lijkt ons nuttig op dit moment weer eens aan de hand van een kleine rekensom te laten zien uit welke elementen de huidige prijs van ruim f 1,25 per liter is opgebouwd. Voor de duidelijkheid rekenen wij daarbij met op hele centen afgeronde bedragen.

de pompprijs van 1 liter superbenzine bedraagt	f 1,25
daarvan gaat rechtstreeks naar de overheid (verdeeld in btw 20 ct en accijns 49 ct)	f 0,69
de handelsmarge voor de dealer bedraagt	f 0,09
de brutoprijs voor de oliemaatschappij bedraagt	f 0,47

Uit de brutoprijs worden in de eerste plaats de zeer sterk gestegen aankooprijzen van ruwe olie betaald. Op dit moment variëren de officiële OPEC-prijzen tussen US dollars 18 en US dollars 23,50 per barrel. Dit komt overeen met een literprijs tussen 23 en 29 cent (de prijs van ruwe olie die op de vrije markt wordt aangekocht is nog aanzienlijk hoger).

Vervolgens worden uit de brutoprijs de kosten gedekt voor transport uit de produktielanden naar de raffinaderijen, de kosten van verwerking en opslag en de transportkosten in het binnenland plus de niet onaanzienlijke investeringen en verkoopkosten (pompen en tanks, verkoopstaf, reclame, onderhoud en dergelijke). In onze volgende editie zullen wij ter vergelijking met de prijs in Nederland een overzicht publiceren van de prijsopbouw in een tiental Europese landen.

72 Studietoelagen – een record

'Meer Shell-studietoelagen dan ooit tevoren, zonder dat de normen werden verlaagd. Dat betekent dat er dit jaar meer uitblinkers waren dan ooit', aldus plv. Groepscoördinator Personeel, de heer Kamminga, in zijn toespraak bij de uitreiking in Den Haag.

Met de ouders, vertegenwoordigers van de ondernemingsraden en – natuurlijk – de leden van de selectiecommissie, waren de gelukkigen op vrijdag 31 augustus naar Den Haag gekomen om de toelagen in ontvangst te nemen. Van de 72 studenten waren er

vijf plus één van Shell Tankers

En om het nog nauwkeuriger te zeggen, vier kinderen van vloot-collega's, één van de wal en één van een gepensioneerde wal-collega. Kortom: meer dan ooit tevoren.

Het was voor de tweede maal in het 25-jarige bestaan van de Shell-studietoelagen dat ook studenten aan Hogere-Beroeps-Opleiding-instellingen ervoor in aanmerking kwamen. Dit heeft het aantal studenten vergroot en ook een zeer wijde variatie in de studierichtingen gebracht. Onder de gelukkigen zijn 30 meisjes, van wie er 15 een WO-studie volgen of gaan volgen en 15 een HBO-studie. Daarnaast 42 jongens, van wie 28 een WO en 14 HBO. Van de 72 toelagen gingen er 24 naar kinderen van Centraal-kantoor-werknemers, 13 naar SNR/SNC, 7 naar het KSLA, 3 naar het KSEPL, 12 naar kinderen van gepensioneerden, 5 naar onze maatschappij, 4 naar de NAM, 3 naar Shell Verkoop en 1 naar Shell Nederland.

C. C. Weide

Wat de heer Kamminga vermeldde, namelijk dat de selectieprocedure zwaar is, maar dat niet alleen de cijfers tellen, maar ook – misschien nog wel zwaarder – doorzettingsvermogen, motivatie, inventiviteit en belangstelling voor het maatschappelijk gebeuren, werd in zekere zin bevestigd door de dochter en zoons van onze employés, met wie wij een kort gesprek hadden. Om met de dochter van kap. Weide te beginnen, Corrie heeft net de Pedagogische Academie achter de rug en gaat nu pedagogiek in Groningen studeren. Daar moet ze wel 5 à 6 jaar voor uittrekken. Na het gesprek met de selectiecommissie – aldus Corrie – had ze niet bepaald het gevoel in aanmerking te komen voor de toelage. Dat kwam wellicht doordat zij een – zij het kort –

meningsverschil had met een der leden over wat 'getalbegrip' eigenlijk betekent. Maar wie weet, heeft juist haar vasthouden aan haar eigen mening de doorslag gegeven. In de vakantie heeft zij thuis het huishouden bestierd, opdat haar moeder eens een maandje kon meevaren. Ook dat past in hetgeen een der commissieleden – de heer Kiers – in zijn toespraak noemde, namelijk dat het er niet alleen om gaat in de kortst mogelijke tijd het diploma te halen, maar eerder dat de studie breed wordt opgezet en dat je ook andere dingen naast de studie doet, al zou dat voor de directe resultaten vertraging geven. En we dachten dat 'moeder vervangen' daar toch ook bij hoort, zeker in de vakantie en zeker in het gezin van een zeevarende.

Van die wijde belangstelling (en natuurlijk voor het zakcentje) getuigt ook het werk dat de zoon van hoofdwerktuigkundige Reitsma in zijn vakantie heeft gedaan. Jan Rens Reitsma (hij gaat chemie studeren, ook in Groningen) werkte bij de Gemeentelijke Plantsoendienst en in een geneesmiddelenbedrijf. De komende 6 jaar hoopt hij zijn belangstelling voor scheikunde te kunnen uitleven, een voorkeur die pas de laatste 4 jaar naar boven is gekomen.

Jan Kees Karelse, de zoon van onze gepensioneerde personeelsman Karelse, die zowel op de vloot als aan de wal bij velen nog bekend zal zijn, heeft al enkele jaren HBO-studie achter de rug. Hij gaat nu het vierde jaar in aan de Kunstacademie in Rotterdam, waar zijn richting 'publiciteit' is. Hij heeft zo'n 2 maanden op de uitslag moeten wachten, maar vond het gesprek met de commissie allerprettigst. Je kon er vrijuit praten over je studie, daarvoor gunnen ze je alle tijd. Ook hij is niet voor een kleintje vervaard, want tijdens de zomervakantie werkte hij in de haven bij een container terminal.

Dat die jongens van alle markten al thuis zijn, merkten wij ook tijdens het gesprek met Roelof Jousma, de zoon van kap. Jousma. Hij werkte in de lange zomervakantie (zijn Gymnasium-B-examen had hij al op 10 mei achter de rug) in een melkfabriek.

J. R. Reitsma





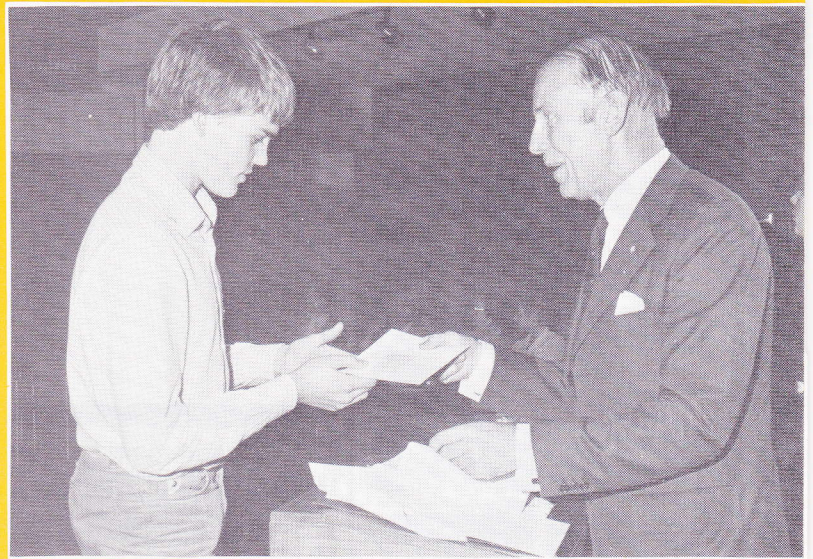
J. C. Karelse

Deze pas 17-jarige jongeman gaat toegepaste wiskunde aan de TH Twente studeren, 6 à 7 jaar! Een vak waar hij goede cijfers voor had, maar – zo dacht hij – misschien was dat toch niet voldoende motivatie voor de commissie. Maar in dat gesprek kwam geleidelijk ook sport ter sprake, waarbij hij de commissie niet alleen de stand van het Wimbledon-toernooi kon vertellen, maar ook in de Tour de France. En van sport ging het weer over naar het ultracentrifugeproject!

De voorzitter van de – onafhankelijke – selectiecommissie, Dr. Kiers, zei het ook in zijn rede: brede belangstelling moet er zijn. Trouwens, daar let de commissie ook op bij het gesprek eenmaal per jaar dat de gelukkigen van nu, in de toekomst nog te wachten staat.

Het gesprek met Gerard Groenendijk – zoon van onze hoofdwerktuigkundige – leverde een interessant punt op. Gerard studeert namelijk reeds enkele jaren fysiotherapie in Rotterdam en gaat nu het vierde – en laatste – jaar in. Op de vraag waarom de toelage niet eerder aangevraagd, kregen we te horen, dat hij er eigenlijk geen erg in had gehad. En dat is jammer, want wel degelijk publiceren

G. J. Groenendijk



R. E. Jousma

wij elk jaar in dit blad de mogelijkheid die er voor alle Shell-werknemers en gepensioneerden is om een beurs voor zoon of dochter aan te vragen. (t/m 1977 alleen voor universiteit of hogeschool) Daarbij komt er voor de student(e) geen enkele binding met Shell, men is volkomen vrij later z'n werkring te zoeken waar men wil. Die publikatie in

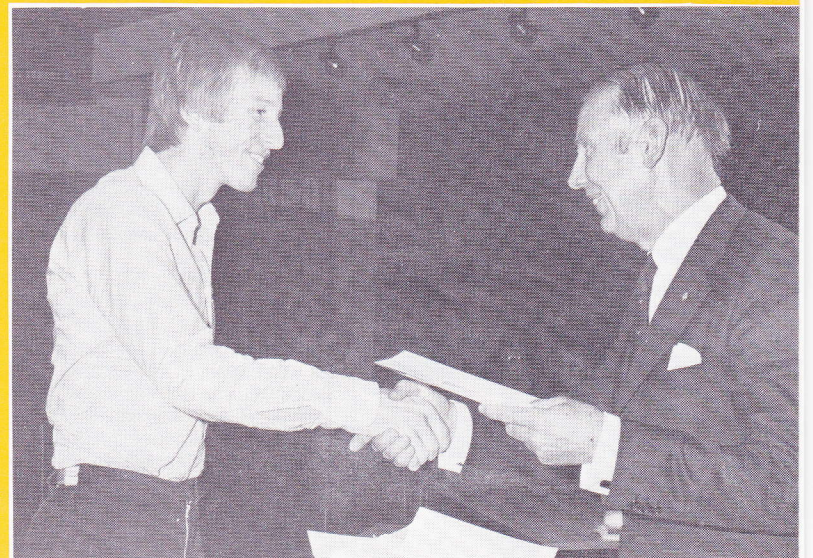
Onder de 72 die een toelage in ontvangst namen, was er één, gekleed in het uniform van een Hogere Zeevaartschool. Ook dat is natuurlijk mogelijk, want een zoon van een werknemer die als 'vrije' leerling-officier wil afstuderen aan een Hogere Zeevaartschool (is HBO), kan voor een studietoelage in aanmerking komen.

ons blad vindt veelal in november/december plaats, waarna men wel snel actie moet nemen, want de sluiting is zo eind januari. Gerard Groenendijk vond het gesprek met de commissie bijzonder prettig, maar heeft wel erg lang op de uitslag moeten

wachten, namelijk 3½ maand. En als je weet, dat het aantal aanvragen nogal groot is, word je dan wel nieuwsgierig. (ongeveer 1 op de 4 aanvragen is gehonoreerd)

En – ten slotte – Kees Hoogland, zoon van onze walcollega Hoogland. Kees wist al heel lang wat hij ging studeren na zijn Gymnasium, namelijk wis- en natuurkunde, met als bijvak sterrenkunde. Zo'n studie van toch echt wel zes jaar! Maar daar heeft hij geen zwaar hoofd in. Hem was bij het selectiegesprek opgevallen, dat men inderdaad aftast hoe ruim de belangstelling van de kandidaten is. Het duurt ook wel een half uur, alhoewel – naar men zegt, aldus Kees – het ook wel eens langer kan duren. Maar examenkoorts is zeker niet nodig, integendeel. Kees Hoogland vulde de vrije tijd tussen gym en zijn vertrek naar Leiden, met allerhand industriewerk. Dat woordje examenkoorts brengt ons toch nog even op de woorden van Dr. Kiers: 'Het is niet zozeer een kwestie van slagen of zakken. Ik wil het liever zó formuleren met een citaat uit Orwell's beroemde boekje 'Animal Farm': all animals are equal, some are more equal than others'.

C. P. Hoogland



Gehuwd

17-8: B. L. Quist, sch. gezel a/w, met Mw. N. Tacoma.
7.9.: T. M. W. M. van den Berg, 5e wtk., met mw. L. Hendriks;
7.9.: S. A. Dijkwel, stag. wtk., met mw. A. Eckhardt.

Geboren

20.8: Martijn, zoon van P. J. W. Hoogendoorn, 4e wtk., en mw. K. Hoogendoorn-van der Lee.
21.8: Richard Michel Alexander, zoon van C. A. Wijnschenk Dom, scheepsvakman 2, en mw. R. W. Wijnschenk Dom-Riede.

Aflossingen

gezagv.: W. Croes, M. A. Messelaar, C. P. Donken, J. W. Bakker, J. Klein Roseboom, M. Hus, P. Cammel, A. W. C. van Schendel, P. Buisman, D. Rijk;
1e stl.: W. C. Moll, J. F. Casimiri, B. Ritman, M. P. J. Hage, C. P. van Hoek, A. T. van Es, C. Vlas;
2e stl.: R. J. Ruts, W. J. Netelenbos, W. T. A. B. Verstraeten, C. D. Kromhout, B. G. ten Cate, R. van der Voort, J. J. Engelbrecht, L. H. Stevens, R. A. J. van Vugt, F. L. A. Bloot, P. A. Vermolen, A. Breevaart, F. B. Schröder, N. J. C. M. van der Palen;
3e stl.: C. F. T. Smit, J. W. J. Rodenhuis, A. E. R. van de Griend, P. A. D. Bouwman, J. H. Oort, J. Kistemaker, J. Ghijsels;
4e stl.: T. Barth;
stag. stl.: H. E. Becht, P. Roelvink, J. R. N. de Bode, R. F. Portman, F. B. A. van der Eisen, M. R. Vogelpoel, R. J. M. Herbes, R. C. J. Koreman, D. Reefman;
radio-off.: D. J. Hage, L. de Groot, L. Toutenhoofd, C. Blom, B. Immerzeel, H. J. van Homoet, A. Swier, G. K. Wouters, J. M. van 't Sant, J. Zuidema, A. A. M. Lapidaire, L. de Soete, R. W. J. Haverkamp;
hfd. wtk.: H. Buiten, K. L. Schuring, H. H. Apfel, C. de Witte, A. Modderman, C. W. Stolk, J. F. van den Bogaard, L. C. Spoon, G. W. van Essen, F. in 't Veld, A. Bax, N. C. van der Vecht;
2e wtk.: P. A. Ankerman, D. Westdorp, P. Stachelhausen, J. H. M. A. van Jaarsveld, A. K. van 't Blik, R. J. Bosman, G. J. van Eyk;
3e wtk.: H. L. Hendrison, J. G. Kuit, R. F. Hamar de la Brethonière, P. L. H. Schmitz, M.

J. C. Broeders, P. J. van Ende, A. A. Konijndijk, J. J. F. Govers, A. Storm, G. A. Dieterich, A. B. G. Biesheuvel, J. C. van Koten, M. J. Viergever, T. J. van Lammeren, W. I. van der Burght;
4e wtk.: C. L. M. Mazairac, G. H. Willems, H. H. P. F. Janssen, J. A. Elbert, W. Overeem, J. Verhagen, M. P. Roon, W. J. Adema, R. Koudstaal;
5e wtk.: J. A. C. Gerretse, W. G. de Leeuw van Weenen, J. Schillemans, R. de Vries, R. J. Fortanier, A. Molenaar, M. H. Tijdeman, P. F. M. Kösters, G. T. Verwoert, L. P. Wildvank, L. A. van Beelen, W. A. den Baas, J. A. G. Calen, T. E. Westra, F. C. Boer;
stag. wtk.: H. G. Besselink, J. L. Pool, H. Roelvink, J. T. G. Verwey, L. van der Woerd, W. R. H. van der Meer, M. A. J. Krijvenaar, M. Speelberg, H. L. P. Hutter, B. J. Krakowczyk.
sch. voorman: C. Voorspuij, C. F. M. Hartman;
sch. vakman 1: R. Hennequin, J. de Gans, J. J. van Triet;
sch. vakman 2: G. C. Wiegant, J. A. Huissoon;
sch. gezel a/w: B. M. Brinkman, J. M. Pierneef, C. T. J. Snel, G. Buys, M. Kumentas, S. J. van der Heide, G. J. H. Mulenburg, C. N. M. Prins, J. W. P. Grommen, M. K. G. H. Booms, L. A. Douma, J. Poot, K. G. J. Schefferlie, M. de Roo, P. van der Linden;
aank. sch. gezel a/w: H. van der Werf, S. L. Hoogeveen, J. H. F. M. van de Kerkhof, P. van Eenige, J. Vriendjes, G. Ekkelenkamp;
hoofd voeding: J. M. Maaskant, L. J. W. Broenink, W. Haanepen, E. Kost, M. W. B. Kitzen;
sch. kok: C. van Zal;
aank. kok: L. H. Thibaudier;
hoofdbediende: G. J. Vrielenk, A. R. Tanasale;
bediende: P. Schot, J. A. Schuiten;
bediende (a/d): G. J. van Rijn, M. Frenay, L. de Kramer, R. J. Romijn;
koksmaat: A. A. Heykoop;

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abina: wnd. 1e stm. J. M. E. Korteweg, stag. stm. F. J. Ringersma, radio-off. M. K. Bierlee, hfd. wtk. G. J. Visscher, 3e wtk. F. van Boogaard, wnd. 4e wtk. J. de Klerck; sch. vakman 1 J. J. Snijders, sch. vakman 2 D. Kooyman;
m.s. Acila: radio-off. R. Meyer, hfd. wtk. L. J. van Onselen, stag. wtk. P. M. Groeneveld;

m.s. Acmaea: 2e stm. A. J. Kappers, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, 4e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. A. K. Vennik; sch. vakman 1 D. Kipperman;
m.s. Acteon: wnd. gezagv. R. Jousma, 2e stm. B. W. Bakker, stag. stm. J. F. A. Heeren, G. Y. M. van Rooy, radio-off. J. J. A. Versteeg, 2e wtk. I. J. Albrechts;
s.s. Capiluna: gezagv. H. W. Vermaas, 2e stm. C. van de Vrie, 4e wtk. J. de Wit, 5e wtk. P. Hesselink; sch. vakman 1 P. M. Hendriks, sch. gezel a/w E. F. Rogers, S. J. Wollrabe, aank. sch. gezel a/w B. Faber, koksmaat F. A. A. Brakkee;
s.s. Capulonix: sch. gez. a/w E. M. Meyer, E. P. Kesauly, hoofd bediende H. J. Denies;
m.s. Cinulia: 3e wtk. P. D. Koudenburg;
m.s. Crania: 5e wtk. T. M. Brandt, stag. wtk. R. G. Kooiman, R. A. J. de Vries; sch. vakman 2 A. O. Koetje;
m.s. Dallia: 1e stm. C. L. Heyboer, 2e stm. E. Hietbrink, stag. stm. H. van Bostel, radio-off. H. W. P. A. de Ridder, 5e wtk. M. J. Hoekman, L. A. A. Visser; stag. wtk. R. C. M. Melman, sch. voorman G. J. van Delft, sch. vakman 1 J. P. de Landes, sch. gez. a/w P. C. Groen, bediende (a/d) W. W. Mohede;
m.s. Daphne: sch. gez. a/w P. Luijten;
m.s. Diadema: wnd. 2e stm. R. J. van Haarst, 4e stm. M. C. Swart, 3e wtk. L. F. Kruyt;
m.s. Diloma: 1e stm. F. F. Ates, 2e wtk. T. Bakker, 5e wtk. C. A. Jansen;
m.s. Dione: wnd. 1e stm. A. J. W. Rommes, 2e stm. P. H. Jacobs, hfd. wtk. H. H. Apfel, wnd. 4e wtk. B. L. C. Maas, 5e wtk. P. C. M. Boonen; sch. vakman 1 L. van der Velden, sch. gez. a/w A. J. van Dormolen, bediende A. Vrolijk;
m.s. Dosina: 5e wtk. R. R. Vijber; bediende (a/d) P. R. Duynstee, koksmaat D. S. A. de Jong;
m.s. Felania: gezagv. J. Verhoeven, hfd. wtk. N. C. van der Vecht, 4e wtk. J. A. Goudzwaard; hoofd voeding W. W. Huygen;
m.s. Felipes: 1e stm. R. W. Overdijkink, wnd. 3e stm. W. A. Engelen, hfd. wtk. O. A. van der Want, 3e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, 4e wtk. W. J. Stam; sch. gez. a/w J. H. Oosterhof, C. Vogelzang, J. van de Meer, A. de Krey, P. M. van der Toorn, aank. sch. gezel a/w C. Smolders, H. C. Wessemius, sch. kok D. O. J. Meulebrouck, hoofd bediende H. Domselaar, bediende M. van de Bergh, J. J. P. Vaessen;
m.s. Fossarina: wnd. 3e stm. W. M. de Bruyn, radio-off. P. A. de Lange, 3e wtk. J. P. P. van Alebeek;
m.s. Fossarus: gezagv. J. van der Zouwen, 3e stm. A. A.

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



P. J. Prenen
4e stm.



C. Groenendaal
4e stm.



T. J. M. Louwen
4e stm.



R. J. Verspoor
5e wtk.



B. A. Kloosterman
5e wtk.



T. M. Brandts
5e wtk.

Schmidt, stag.stm. Y. de Boer, G. B. H. Stienissen, J. A. Valk, radio-off. C. P. Verschoor, hfd.wtk. J. R. Almsa, wnd. 3e wtk. A. J. Zon; sch. gezet a/w L. G. Smit, A. van der Windt, P. Buis, B. L. Quist, A. R. Oosterhof, aank. sch. gezet a/w O. Heerlien, G. B. den Hertog, hoofd voeding G. van Driel, jongen a/w J. Jager; **m.s. Fulgur:** sch. gezet a/w W. C. L. Augustus, aank. gezet a/w H. van der Laaken; **m.s. Fusus:** hfd.wtk. J. Wielart, 3e wtk. J. J. van Vondel; sch. kok G. H. H. Lammers; **s.s. Khasiella:** hoofd voeding H. Scharloo; **s.s. Kylix:** wnd. 2e stm. H. A. Kamsteeg, 4e stm. T. J. M. Louwen, radio-off. T. Vegter; **s.s. Laconica:** gezagv. K. Poort van Ingen, stag.stm. J. H. van Zanden, H. J. A. Verhoeven, 5e wtk. R. J. Verspoor, stag.wtk. A. M. M. Duyn, M. van der Valk; **s.s. Latirus:** gezagv. J. L. Muyskens, wnd. 1e stm. J. van

Ruiven, 2e stm. H. J. Lenstra, 3e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk. P. J. Farla, C. A. M. Loeff; **s.s. Macoma:** wnd. 2e stm. P. L. van der Vos, 2e wtk. G. J. A. de Ruiter, 3e wtk. J. G. van der Poel; sch. voorman A. J. Tinkhof, sch. vakman 1 F. W. Bosson, R. W. van Rooyen, sch. gezet a/w J. G. M. van Heugten, F. T. M. Pisarowitz, bediende (a/d) A. Cumming, jongen a/w V. J. M. Terra, C. R. van der Berg, P. den Hamer, A. H. C. M. van Riel, A. I. M. J. van den Broek, M. Starrenburg, R. Bakker, R. Gleysteen; **s.s. Marinula:** 2e stm. A. L. M. Nagelkerke, 5e wtk. K. Wagenaar, C. G. Haasnoot, stag.wtk. W. H. Kuiper, A. M. P. Dekker, J. J. de Wit, T. J. Veenstra: capataz A. Aragunde de la Torre, man. esp. R. Crespo Rivas, 2man. I. Pazo Alonso, mar. int. A. Alonso Alvarez, J. Alvarez Conde, M. Cabral Molanes, M. Carballo Suppo, F. Carrera Covelo, A. Cordeiro Santos, D. Fandino Rodriguez, jefe de f. J. S. Duran Barros, coc. A. Estevez Solino, cam. maydo J. A. Dasilva Villaronga, cam. J. Amoedo Otero, J. R. Somoza Vasquez; **s.s. Meta:** radio-off. C. J. Twilt, 5e wtk. D. Struyk; **s.s. Mytilus:** gezagv. P. Janssen, 1e stm. J. W. Nieuwerf, radio-off. J. Dijkema, hfd.wtk. P. J. de Lange, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 3e wtk. H. W. Hennik, 4e wtk. T. den Dekker, 5e wtk. B. A. Kloosterman; **m.s. Niso:** gezagv. J. Bosman, wnd. 1e stm. D. M. Alderlieste, 3e stm. J. Schol; **s.s. Ondina:** radio-off. J. A. van der Werf, 3e wtk. C. A. van Esveld, stag.wtk. R. Bomhof; hoofd voeding A. A. Turkenburg; **s.s. Onoba:** wnd. 3e stm. L. Onderweegs, radio-off. M. G. Coenraads, 5e wtk. K. L. J. van Steenberg; **s.s. Sepia:** 2e stm. F. van Bommel; sch. vakman 2 C. P. Grammer; **m.s. Tagelus:** hfd.wtk. C. P. de Waard; **s.s. Viana:** gezagv. L. van der Valk, 4e stm. C. Groenendaal; **s.s. Vitrea:** wnd. hfd.wtk. A. P. de Groot, 3e wtk. N. P. Dekker, wnd. 4e wtk. W. M. de Vries, 5e wtk. L. van der Valk; **s.s. Zafra:** hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, 3e wtk. R. A. de Lijster, stag.wtk. J. van der Harst; **s.s. Zaria:** radio-off. M. Klap, hfd.wtk. E. Jousma, stag.wtk. D. W. van Heyst. sch. vakman 2 J. G. J. Rebergen.

Uit dienst getreden

4e stm.: B. J. A. A. van Iersel, F. B. Koek; 3e wtk.: B. van Os; 4e wtk.: H. L. Hendrison; 5e wtk.: H. A. van Altena; A. G. J. Suijskens; hoofd voeding: C. H. Rijnvis; scheepsvakman 2: R. G. Twiest.

Met pensioen

gezagv.: G. Heising.

Overplaatsing

1e stm.: J. V. Kruit – Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis.

Tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: M. F. D. Becx – Shell BP Nigeria; 2e stm.: B. Koppe – Saba Shell Petroleum Co. Labuan; 3e wtk.: M. Kik – Curaçao Oil Terminal.

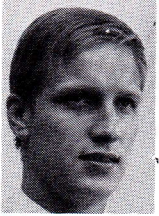
Onze vlootjubilaren



R. N. Groen
hfd.wtk.
25 jaar op 13.10.79



H. C. P. Schmit
Jongbloed 4e wtk.
10 jaar op 13.10.79



T. J. van Lammeren
3e wtk.
10 jaar op 15.10.79



J. van der Zouwen
gezagv.
25 jaar op 16.10.79



J. Tulnebreyer
sch. gezet a/w
10 jaar op 24.10.79

Terug van tijdelijke tewerkstelling

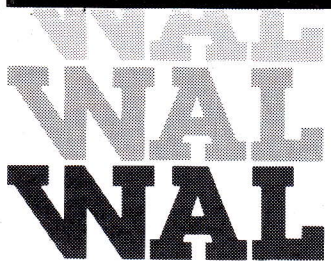
1e stm.: F. F. Ates – Shell International Petroleum Co. Londen; 4e wtk.: L. J. Criens – Shell Co. of Qatar Ltd.

Aangesteld als

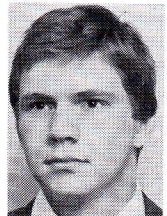
gezagv.: M. A. Messelaar; 1e stm.: A. van Leeuwen, F. J. Kronenberg; 2e stm.: B. van Gulpen, E. Hietbrink, C. J. van Essen, F. van Bommel; 3e stm.: L. H. G. J. H. Glansbeek, B. Kerver, L. F. F. T. van Oudvorst, Z. M. J. van Vliet, C. F. T. Smit, A. E. R. van de Griend, R. van der Bos; 3e wtk.: F. W. Mooiweer; 4e wtk.: M. P. Roon, J. de Wit, J. J. van Herk, B. E. Broekhuysen, R. L. J. Collette, J. W. Jongkind, P. P. Rolff.

Behaalde diploma's

3e stm. G. H. V.: J. A. Goudzwaard; 'A/B-th.': S. A. Dijkwel; J. T. G. Verweij; R. M. van Sonsbeek; T. van Beek.



Interne Mutatie
M.i.v. 1-6 J. van Oterbeek van DFP/3 naar DFF/4



In dienst
M.i.v. 1-9 M. van Aelst-DFM/5-

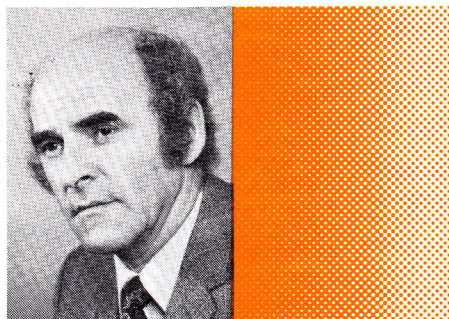
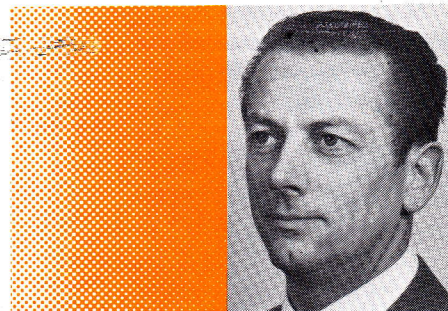
MET PENSIOEN

De heer **J. W. Bakker** behaalde destijds zijn vaartijd bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Halcyon Lijn, verkreeg het diploma 3e Rang in april 1949 en – geheel in overeenstemming met zijn voorkeur die hij via het sollicitatieformulier had kenbaar gemaakt – werd op 14 december 1949 als 3e stuurman voor de N.V. Curaçaose Scheepvaart Maatschappij aangenomen. Dezelfde dag vertrok hij met de vrachtboot naar Engeland om de volgende dag te Middlesborough op de 'Glessula' zijn dienst aan te vangen. Dat schip werd daar toen afgebouwd en hij maakte daarop onder andere ook de reis

naar Curaçao. Overigens deed hij – enige malen onderbroken voor lokaal verlof – op dit schip dienst tot half mei 1951, maar in die eerste periode in de West kwamen vervolgens ook andere eenheden van de lokale vloot aan de beurt.

Na verlof in Nederland werd het in december 1952 weer dienstdoen in het Caraïbisch gebied, maar door de ontwikkelingen aldaar ging hij eind mei 1953 over in dienst van de Petroleum Maatschappij 'La Corona', stapte op de 'Cleodora' en werd in februari 1954 voor zijn volgende verlof te Singapore afgelost. Er volgden twee dienstperiodes in de Oost, voor de helft als 'Officer in Charge' op 'small craft' rond Nieuw Guinea, maar daarna werd het voor hem herhalingsoefening in de West, op G-schepen en de 'Sandpiper'. Om vanaf medio 1959 onveranderlijk dienst te doen op de diepzeevloot 'op alle wereldzeeën', eerst nog als 2e stuurman, vanaf september 1962 als 1e stuurman. In de laatste hoedanigheid deed hij in 1966/67 voor anderhalfjaar in Nigerië dienst op lokale vaartuigen.

Na zijn terugkeer volgden nog dienstperiodes op de 'Viana', 'Diadema', 'Capulonix' en 'Krebsia', waarna hij op 14 september 1970 met het commando over de 'Kalydon' werd belast. En zoals gebruikelijk sindsdien gevolgd door vele andere, zoals o.a. de 'Zaria', 'Philidora', 'Diloma', 'Fulgur', 'Macoma' en 'Meta'. Op zijn stabiele recht-toe-recht-aan-manier leidde hij steeds zijn schepen, als laatste de 'Laconica', waarop hij eind augustus zijn verantwoordelijkheden in de Perzische Golf aan zijn opvolger overdroeg.



De heer **J. P. Jongbloed** behaalde het BS-diploma destijds te Vlissingen en zijn jaar vaartijd op de 'Klipfontein' van de V.N.S. Nadat hij in september 1949 zijn 3e rang had verkregen, solliciteerde hij bij onze maatschappij en zijn arbeidsovereenkomst met de N.V. Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot

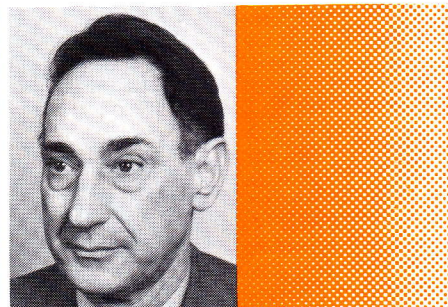
Maatschappij dateert van 1 januari 1950. Kort daarna vertrok hij met de 'Oranje' naar Singapore, reisde vandaar met de 'Bursa' naar Pladjoe door om er op 24 februari van dat jaar als 4e stuurman op de 'Armilla' te stappen. Met de 'Corilla' vormde deze gedurende zijn eerste dienstperiode zijn werkterrein. Na verlof werd het 'Officer in Charge' op de 'small craft' bij Sorong en daarna de 'Liseta', met regelmatig reizen Pladjoe-Singapore. Na nogmaals verlof keerde hij ten derde male naar de Oost terug, maar daarna heeft zijn vaargebied in feite – zoals gebruikelijk – alle wereldzeeën omvat. Na in oktober 1961 de stap naar 1e stuurman te hebben gemaakt, volgde in februari 1968 promotie tot gezagvoerder, hoewel hij in een eerder stadium reeds zes weken als zodanig op de 'Koratia' had dienstgedaan.

Kapitein Jongbloed is voor velen in de walorganisatie een man geweest, die zijn mening niet onder stoelen of banken stak en als hij dat nodig oordeelde zijn op- en aanmerkingen op situaties, gebeurtenissen en omstandigheden op niet mis te verstane wijze naar voren bracht. Wij mogen rustig aannemen, dat hij op deze golfen te ook aan boord werd ervaren en door zijn intense betrokkenheid bij vak en functie zeker niet als 'makkelijk' werd gezien. Maar ongetwijfeld, evenals op kantoor, werd gewaardeerd als een man waarvan je steeds wist wat je aan hem had. Na de laatste jaren achtereenvolgens tweemaal de 'Mitra', de 'Zaria' en de 'Lepton' onder zijn bevelen te hebben gehad, sloot hij zijn actieve dienst bij ons af op de 'Meta' en droeg het commando begin augustus over aan zijn aflosser.

Na het BS-getuigschrift behaald te hebben trad de heer **B. C. Visser** op 29 maart 1945 als 'Engelandvaarder' te Londen in dienst als leerling-stuurman en werd enige weken later te Avonmouth op de 'Erinna' geplaatst.

Toen ruim een jaar later zijn vaartijd er op zat, keerde hij met de 'Carelia' als supernumerary vanuit Abadan naar Nederland terug.

Vervolgens ging hij aan de studie, behaalde het diploma SIII op 13 februari 1947 en tekende kort daarop een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot Maatschappij. Op 24 maart van dat jaar stapte hij te Antwerpen als 3e stuurman aan boord van de 'Omala', waarop hij een groot deel van zijn eerste dienstperiode dienstdeed. Alleen de laatste negen maanden werd het waarnemend 2e stuurman op de 'Macuba' alvorens hij half 1949 voor verlof en studieverlof naar Nederland terugkeerde. Na dit succesvol afgesloten te hebben volgde weer een dienstperiode met afwisselend Oosterse en Westerse vaart. Hij nam na verloop van tijd de studie voor SI op, maar dit



leverde niet direct succes op en toen dit begin 1957 aan het einde van zijn toenmalige verlof nog niet het geval was geweest, meende hij er goed aan te doen het dienstverband te beëindigen ten einde eerst zijn studie af te ronden. Waarbij hij wel de toezegging kreeg dat een sollicitatie zijnerzijds na het behalen van SI 'in gunstige overweging' zou worden genomen. Wat ook gebeurd is en resulteerde in zijn wederindienststelling op 1 november 1958. Maar gezien de snelle promoties in de periode van zijn afwezigheid heeft dit nogal verstrekkende gevolgen voor hem gehad, die op een

veel later tijdstip nauwelijks te compenseren zijn geweest. Na een aantal jaren dienst als 2e stuurman volgde op 4 november 1964 aan boord van de 'Atys' promotie naar de volgende rang. En negen jaar later, op 12 november 1973, werd hij met zijn eerste commando en wel over de 'Camitia' belast. Vrij kort daarna volgde ruim een jaar tewerkstelling binnen de walorganisatie. Daarna keerde hij terug naar zeedienst en had sindsdien onder andere het commando over de 'Arca', 'Acteon', 'Capisteria' en 'Dallia'. Gedurende zijn vorige verlof trad kapitein Visser in het huwelijk en gedurende zijn laatste dienstperiode op de 'Ondina' werd hij door zijn echtgenote vergezeld. Begin augustus droeg hij zijn commando over en reisde vanuit de Oost met zijn vrouw naar Nederland terug.

Nu de heren Bakker, Jongbloed en Visser met ingang van 1 november a.s. de dienst met pensioen gaan verlaten, wensen wij hun nog vele goede en gezonde jaren, met allen die hun dierbaar zijn.