

TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT- EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
AUGUSTUS 1969



# COMMODORE-WISSELING

Vrijdag 11 juli 1969: een regenachtige, windige dag; omstandigheden die een Commodore-wisseling met het gebruikelijke strijken en voorhijsen van de Commodore-vlag van Shell Tankers N.V., boven het stuurhuis van het s.s. „Macoma”, niet in de hand werkten.

Toch was de stemming in de salon van het s.s. „Macoma”, liggend aan steiger 103 in Europoort, er niet minder om. En geen wonder: niet alleen waren vertegenwoordigers van vloot en kantoor bijeengekomen om kapitein L. H. de Vries, die wegens pensionering de dienst der Maatschappij ging verlaten, de Commodore-vlag te zien overdragen aan zijn opvolger op de „Macoma”, kapitein W. Kuijper, doch tevens viel de scheidende Commodore de eer te beurt om uit handen van Ir. B. Wilton, Voorzitter van het Veiligheidsinstituut, een gedenkbord voor het schip in ontvangst te nemen, daar 12 maanden lang geen enkel ongeluk op dit vlaggeschip was voorgevallen. „En geen wonder” — om de woorden van Ir. Wilton tijdens zijn toespraak aan te halen — „bij de Shell is de veiligheid als het ware een ingebouwde zekerheid. Maar de natuur is soms sterker dan alles wat je leert. Aan boord kunnen er onveilige situaties zijn die je juist niet verwacht. En als er dan 12 maanden zijn verlopen zonder ongevallen, dan komt dit voor rekening van allen samen: het schip, zijn kapitein en de bemanning. Wat de „Macoma” gepresteerd heeft in het afgelopen jaar is een inspiratie voor de bedrijven aan de wal, waar

*veiligheid betrachten nog altijd gemakkelijker is.”*

Na de overhandiging van een Delfts blauw bord, met toepasselijke tekst, dat een plekje aan boord krijgt om de geleverde prestatie ook volgende opvarenden voor te houden, voerde de heer D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V., het woord, die de schijnwerper op de persoon van kapitein De Vries richtte en daarbij o.a. het volgende zei:

*„Commodore De Vries, ruim een jaar geleden ontving u uit handen van uw voorganger, kapitein H. A. H. Hijlkema, de Commodore-vlag. Nu is uw opvolger, kapitein Kuijper, aan de beurt om de vlag weer van u over te nemen, in verband met uw pensionering.*

*Bij een pensionering als vandaag loop ik zo wel eens de persoonlijke file van de betrokkene door en dat heb ik vanmiddag dan ook weer gedaan. Men zegt wel eens: wat weet men eigenlijk uit al die beoordelingen, de condities. Welnu, ik houd vol dat over zo'n aantal jaren, men wel degelijk een gefundeerde indruk krijgt.*

*Uw condities, kapitein De Vries, zijn in zes woorden samen te vatten: uitstekend zeeman, goed officier, vakkbekwaam gezagvoerder. Dat is ook een van de oorzaken geweest dat u vorig jaar tot Commodore werd benoemd. U maakte als een van de eersten kennis met de V.L.C.C.'s, met de „lightning exercises”, met*

*de eerste helikopter-belofde op proefbasis. Velen na u zullen van uw ervaring profiteren.”*

Nadat de heer Rodenburg namens alle aanwezigen, en verder namens de gehele vloot en het kantoor, kapitein De Vries nogmaals dank had gebracht voor hetgeen hij voor de Shell heeft gedaan en de scheidende Commodore een prettige pensioentijd temidden van zijn gezin had toegewenst, richtte hij het woord tot kapitein W. Kuijper.

*„Het is haast 30 jaar geleden dat u als stuurmansleerling in dienst trad. De gehele tweede wereldoorlog hebt u doorgevaren en in die tijd bent u ook getrouwd. In 1951 werd u benoemd tot 1e stuurman, in 1961 tot gezagvoerder. U hebt op vele van onze grote schepen dienstgedaan en wij hopen dat u op de „Macoma” lang, goed en veilig zult mogen varen.”*

Nadat de nieuwe Commodore van Shell Tankers N.V. de Commodore-vlag had aangeboden gekregen — immers, het slechte weer maakte het noodzakelijk de overdracht symbolisch te doen geschieden — vertolkte een der jongere officieren van de „Macoma” de gevoelens van staf en Chinese bemanning door namens alle opvarenden — met een kort woord — „hun” gezagvoerder een geschenk aan te bieden waarvan — naar spreker hoopte — de gepensioneerde kapitein De Vries



*Ir. B. Wilton, voorzitter van het Veiligheidsinstituut, biedt Commodore De Vries de traditionele trofee aan voor „één jaar varen zonder ongelukken”.*

## BIJ DE VOORPLAAT :

*(V.l.n.r.): Commodores W. Kuijper en L. H. de Vries gefotografeerd tijdens de toespraak die de heer Rodenburg, voorafgaande aan de Commodore-wisseling, hield.*

Onder het toezien oog van de „Macoma“-mascotte draagt oud-Commodore De Vries de commodore-vlag, en daarmee in feite het Commodoreschap, over aan zijn opvolger, Commodore Kuijper.



tijdens zijn „groot“ verlof nog veel plezier zou kunnen beleven.

Een smeedijzeren kaarsstandaard — door veler vlijtige handen aan boord vervaardigd, waarbij de gezellen zich niet onbetuigd hadden gelaten — alsmede een projectiescherm en platenbon vormden de zichtbare betuiging van genegenheid en vriendschap voor de scheidende kapitein, die hierdoor kennelijk verrast was.

Met enkele toepasselijke woorden overhandigde de heer Rodenburg aan oud-Commodore De Vries een replica van de vlag waaronder hij zo voorspoedig en efficiënt, en bovenal — getuige het wandbord — zo veilig heeft gevaren.



De heer Rodenburg wenst Commodore Kuijper geluk met zijn eervolle benoeming.

Langs deze weg dank ik allen hartelijk die belangstelling toonden bij mijn promotie tot Commodore van Shell Tankers N.V.

W. Kuijper

## MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Door een noodzakelijke uitbreiding van het personeel bij Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., welke maatschappij, tezamen met Shell Nederland N.V. en Shell Tankers N.V., domicilie heeft in het Shell-Gebouw, is door de Directies van deze drie maatschappijen besloten in een nieuw kantoorgebouw gelegen aan de Vijverhofstraat hoek Zomerhofstraat (op slechts enkele minuten gaans achter

het Shell-Gebouw) twee verdiepingen te huren ter huisvesting van een veertigtal employés.

Als uitvloeisel hiervan zullen — vermoedelijk eind augustus — de sectie DFP/4, alsmede de „Profit Improvement Plan-unit“ van Shell Tankers N.V. in de nieuwe kantoorruimte worden ondergebracht; zij blijven aangesloten op de telefooncentrale van het Shell-Gebouw.



## BRAND IN UITLAATGASSENKETEL VAN HET M.S. DIONE OP 14 MAART 1969

Zoals wij reeds in „Tussen Schip en Ka" van april jl. mededeelden werd, naar aanleiding van bovengenoemd ongeval, in opdracht van onze Directie een officieel onderzoek ingesteld om de feiten en oorzaken van het voorval in bijzonderheden vast te leggen en bovenal na te gaan hoe de brand voorkomen had kunnen worden.

Hiertoe werd op 18 maart jl. een Technische Commissie van Onderzoek samengesteld, bestaande uit drie technici en een veiligheidsinspecteur, allen in dienst van Shell Tankers N.V.

Het rapport dat deze commissie onlangs uitbracht laten wij hieronder volgen, voorzien van enkele foto's.

Het m.s. „Dione", groot 70.870 DWT, gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, kwam op 31 januari 1967 in de vaart. De voortstuwing geschiedt door een Stork 9SW 85 hoofdmotor afgesteld op een normaal vermogen van 18.000 PK bij 116 omw. per minuut. Als brandstof wordt gebruikt bunker C olie met een maximum viscositeit van 3500 sec. Redw 1. Bij vol vermogen is het cilindersmeerolieverbruik 320 liter per 24 uur, hetwelk overeenkomt met 0,65 gr./apk./hr. Type cilindersmeerolie Shell Alexia 40. Het gemiddelde krukstamsmeerolieverbruik bedraagt ongeveer 100 liter per 24 uur. Type krukstamolie is Shell Melina 30. De temperatuur van de uitlaatgassen bedraagt bij vol vermogen 320 à 340 graden C.

Om de warmte in de uitlaatgassen te benutten is een uitlaatgassenketel van het type „Senior" ingebouwd. Fig. 1 geeft de opstelling weer van hoofdmotor en uitlaatgassenketel. Om het warmte-opnemende oppervlak zo groot mogelijk te maken zijn de pijpen voorzien van aangelaste stalen „fins"; fig. 2 laat een detail hiervan zien. Het water gaat door de pijpen, de gassen strijken erlangs. De pijpen zijn met bochtstukken aan elkaar gelast en zodanig verbonden dat één lengte ontstaat. Het geheel is gegroeped in een omkasting.

De werking is als volgt: „Wanneer op zee de beide oliegestookte ketels afstaan, wordt water uit de waterhouders van de ketel(s) via een circulatiepomp door de gebundelde pijpen van de uitlaatgassenketel geperst. Het gevormde stoom/watermengsel wordt afgescheiden in de stoomhouder van de ketel(s). De aldus gevormde stoom wordt via een bundel van pijpen (deze zijn niet van „fins" voorzien) door de afvoergassen ongeveer 25 graden C oververhit en doet dienst voor het drijven van de turbo-generator en huishoudelijke doeleinden. Fig. 3 geeft schematisch het systeem weer. Dit systeem werd in de jaren 1963-1964 ontwikkeld en werd toegepast op de „D" en „N"-schepen.

Het m.s. „Dione" rapporteerde drie maanden nadat het schip in de vaart was een vervuiling van de afgassenketel, welke op de reis Es-Sider/Lavera schoonbrandde, hetgeen gepaard ging met vonken uit de schoorsteen. Er werd geen schade aan pijpen, fins of aan de omkasting geconstateerd. Om dergelijke branden te voorkomen dan wel te verminderen werd in samenwerking met Shell International Marine (MRT/2) besloten om bij de garantiedokking roetblazers te plaatsen, hetgeen in februari 1968 werd uitgevoerd.

Op 14 maart 1969 te 10.28 uur vertrok het m.s. „Dione" in ballast uit Rotterdam met bestemming Perzische Golf. De loods werd te 11.35 uur ontscheept. De weersgesteldheden waren zodanig - variabele wind, zee en mist - dat met afwisselend vermogen gevaren moest worden, omwentelingen varieerden van 30 tot 60 per minuut. Enige malen werd achteruit gedraaid met ongeveer 80 omw. per minuut. De bediening van de hoofdmotor geschiedde direct vanaf de brug.

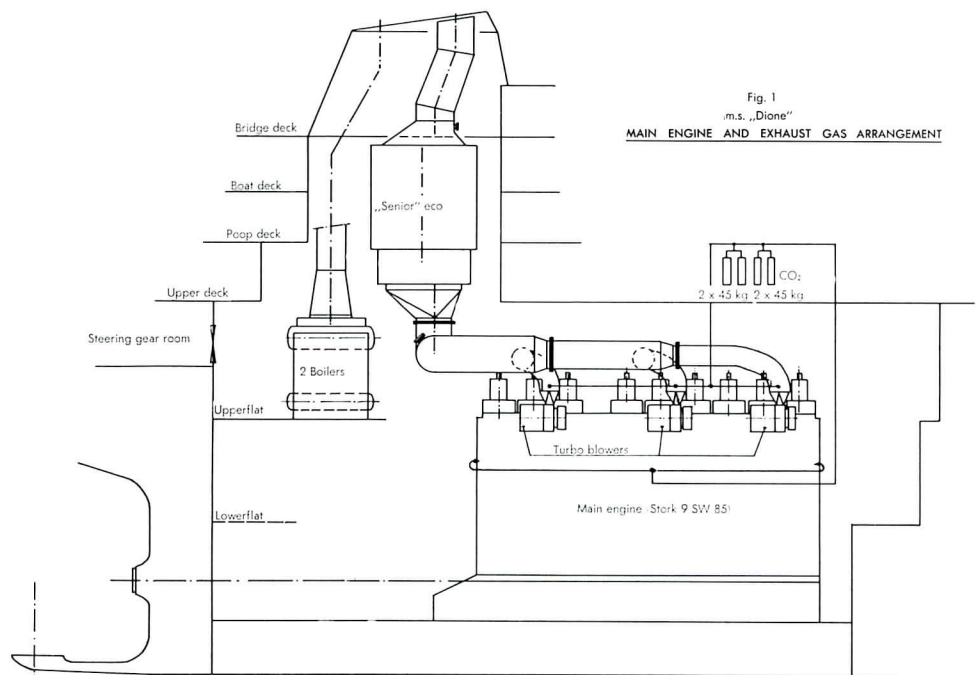
Te 16.28 uur bemerkte de 5e werktuigkundige een rode gloed in het bovengedeelte van de uitlaatgassenketel. De 5e werktuigkundige rapporteerde dit direct aan de Hoofdwerktuigkundige en de 2e werktuigkundige, die zich in de controlekamer bevonden. Nadat de Hoofdwerktuigkundige zich van de ernst van de brand had overtuigd werd de brug te 16.30 uur verzocht de hoofdmotor te stoppen waaraan onmiddellijk gevolg werd gegeven. Geconstateerd werd dat de brand in de uitlaatgassenketel zich snel naar beneden verplaatste. Algemeen brandalarm

werd gegeven, waterslangen uitgero'd en s'uitrol uitgevoerd.

Daar het bekend was dat de brand in de uitlaatgassenketel woedde besloten Gezagvoerder en Hoofdwerktuigkundige geen CO<sub>2</sub> toe te laten in de machinekamer en uitlaatgassenleiding, doch te proberen het bedrijf gaande te houden en CO<sub>2</sub> pas als laatste redmiddel te gebruiken. De roetblazers werden voor enkele minuten tewerkgesteld, doch daar dit geen enkel effect had tot vermindering van de brand werd de stoomtoevoer afsluiter gesloten. Door water tegen de omkasting van de uitlaatgassenketel te spuiten trachtte men verdere uitbreiding van de brand te beperken.

Door de warmte, dampvorming en gebrekkige ventilatie ter plaatse geraakte een lid van de bemanning onwel. Hierna werd te 18.10 uur het skylight van het ketelruim geopend en een ventilator van de machinekamer bijgezet.

Gespoten werd vanuit de verbindingsdeur ketelruim/airconditioning-kamer, alsmede aan dek - aanvankelijk - tegen de buitenkant van de bui-





De noodzakelijke passage voor het uitdrijven van de uitlaatgassen van de hoofdmotor was geheel geblokkeerd

tenschoorsteen. Tussen 18.00 en 19.40 uur constateerde men een afname van de brand, doch deze laaide daarna in alle hevigheid op. Een verklaring kon men op dat moment hiervoor niet vinden. Te 21.00 uur was echter de brand weer onder controle en tot 22.30 uur blust men na. Gedurende de nachtelijke uren werden de uitlaatgassenketel en het verdere bedrijf gecontroleerd. Te 07.30 uur van de 15e maart constateerde de Hoofdwerktuigkundige dat de noodzakelijke passage voor het uitdrijven van de uitlaatgassen van de hoofdmotor geheel geblokkeerd was (zie bovenstaande foto); gebruik van de hoofdmotor was daardoor uitgesloten. Met behulp van sleepboten werd het schip naar Rotterdam teruggebracht.

In welke staat van vervuiling de uitlaatgassenketel aan boord van de „Dione” verkeerde is niet na te gaan, daar zowel uit de verhoren als

uit de machinedagboeken en onderhoudsrapporten gebleken is, dat de ketel vanaf de garantiedokking, februari 1968, niet is geïnspecteerd noch gewassen. Uit de verhoren is verder gebleken dat de bedrijfsresultaten geheel normaal bleven en dat er geen enkele aanwijzing was die duidde op enige vervuiling.

De warmte welke vrijkomt bij een roetbrand als in een uitlaatgassenketel van deze constructie, dient te worden afgevoerd via het circulatiewater in de pijpen en via de uitlaatgassenstroom van de hoofdmotor. Wanneer er geen watercirculatie in de pijpen plaatsvindt wordt het pijp-materiaal plaatselijk door de intense warmte oververhit, verliest zijn sterkte en bezwijkt. Op het m.s. „Dione” stond de circulatiepomp af, pijpenbundels waren gevuld met water en om eventuele hoge drukken in de bundels te vermijden stonden de non-return valves op de ketel in „open” positie, zie fig. 3.

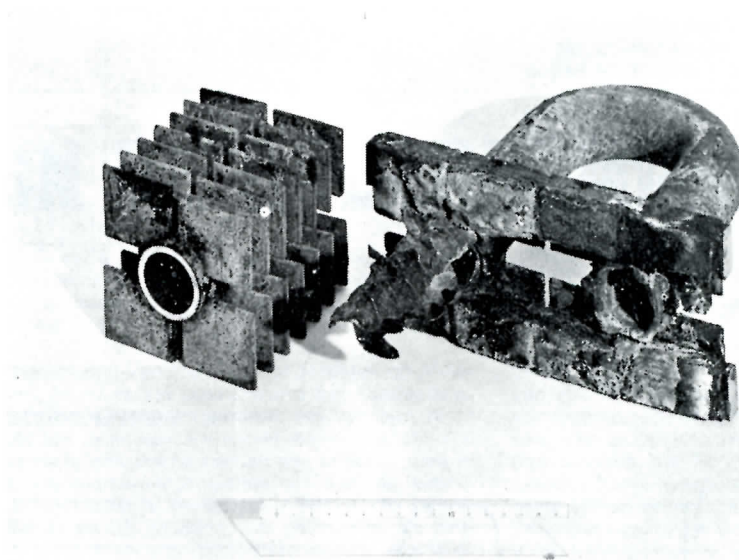
Door het bezwijken van een pijp kwam er stoom vrij. Wanneer nu stoom over een brandende roetlaag stroomt en verhit wordt boven de 1200 graden F (649 graden C) dan gaat de stoom zich ontleden in waterstof en zuurstof.

#### Ontstaan en oorzaak van de brand

Het ontstaan van de brand moet gezocht worden in het afzetten en ophopen van verbrandingsresten tussen de „fins” van de economiser en generatiepijpen en wel op die plaatsen waar de snelheid van de gassen in de uitlaatgassenketel, mede door de vorm, gering, nul of zelfs tegengesteld gericht is. Dit kan een langzaam opbouwend proces zijn ondanks dat op geregeerde tijden roetgeblazen wordt.

Aan boord van het m.s. „Dione” was de algemene regel dat roetgeblazen werd tijdens de wacht van de 2e werktuigkundige en dat dit geschiedde direct na vertrek uit een haven en daarna om de andere dag tot aankomst in de volgende haven. Er werd geen roet geblazen in de haven.

Zolang de roetaanslag - welke rijk aan koolstof is - niet in brand gaat, is er geen enkel gevaar; echter, het is algemeen bekend dat wanneer een roetaanslag lang genoeg aan een vochtige omgeving blootgesteld wordt, deze zich gedeeltelijk gaat onthechten en omkrult, het contact met het staal van de pijp om warmte af te geven is daardoor sterk verminderd. Wanneer nu gassen van betrekkelijk lage temperatuur - 150 à 200 graden C - hierlangs strijken gaat het omgekrulde roetlaagje gloeien. Wanneer de gassenstroom voldoende groot is zal dit resulteren in een vonkenregen uit de schoorsteen. Indien de gassenstroom echter gering is, zoals bij draaien van de hoofdmotor met 30 tot 60 omwentelingen per minuut, dan blijven de gloeiende deeltjes langer tussen de pijpen en verzamelen zich gemakkelijker op die plaatsen waar reeds opeenhopingen zijn gevormd. Wanneer voldoende gloeiende deeltjes hier terecht gekomen zijn dan kan de „koek” gaan branden.



Wat er overbleef van één der pijpen

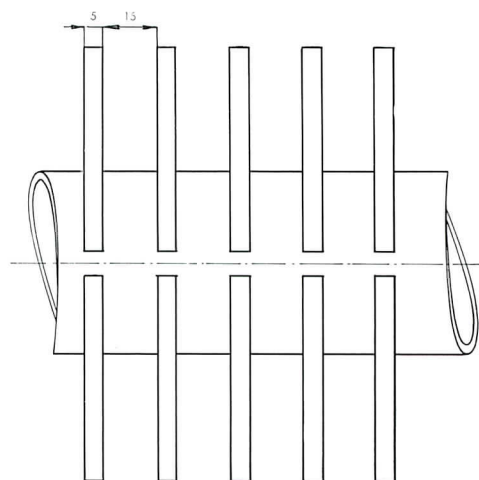
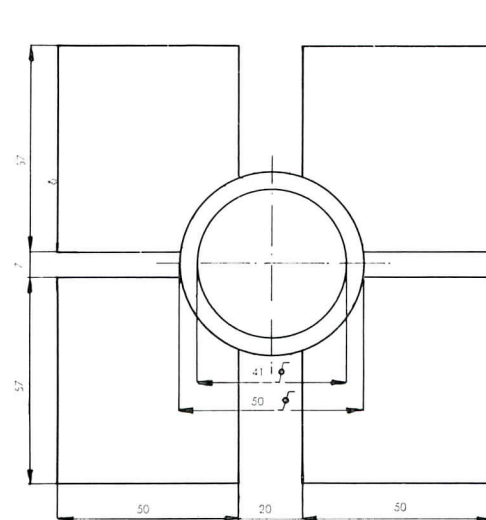


Fig. 2

DETAIL OF FINNED TUBES SCALE 1 : 1



Bovenaanzicht „economiser”

Met de aanwezigheid van hoog verhit staal ontstaat een reactie welke zo lang aanhoudt totdat één van beide is opgebruikt, te weten het staal of het water in de pijpenbundels.

Onder bepaalde omstandigheden is het zelfs mogelijk dat, wanneer alleen staal overblijft, de reactie doorgaat door de oxydatie van het staal. Door het stoppen van de hoofdmotor werd de uitlaatgasenstroom praktisch tot nul teruggebracht, afvoer van warmte via de uitlaatgasen vond niet meer plaats, zodat het grootste gedeelte van de warmte in de ketel bleef en de reactie nog bevorderde.

In het begin van de brand heeft men de roetblazers voor enkele minuten bij gehad; of dit de brand heeft aangewakkerd is moeilijk te beoordelen.

Bezien wij fig. 4 „Intensity of the fire according Chief Engineer's impression” dan is de brand vanaf 16.30 uur gevoerd door de aanwezigheid van water in de pijpenbunde's. Door de vrij lange tijdsduur van 2½ uur moet de pijp welke bezweken is, zich vrij hoog in de ketel hebben bevonden. De mogelijkheid moet echter niet uitgesloten worden dat ook nog wat stoom van de oliegestookte ketel via de non-return valves op de stoomhouders naar de uitlaatgassenketel

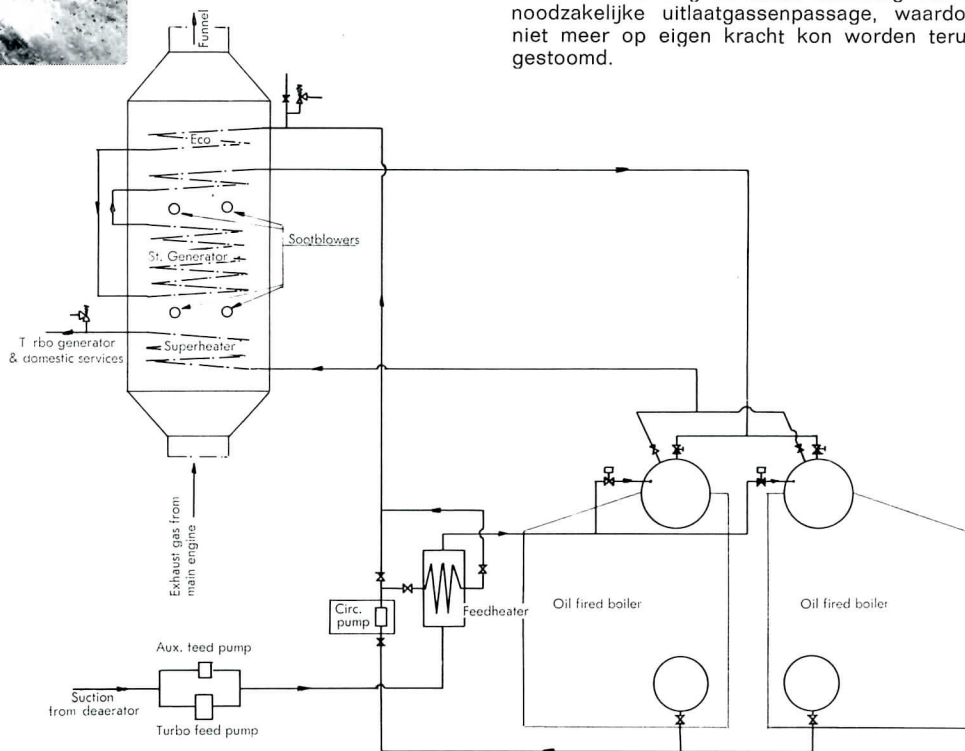


Fig. 3 SCHEMATIC ARRANGEMENT OF EXHAUST GAS BOILER SYSTEM m.s., „Dione”

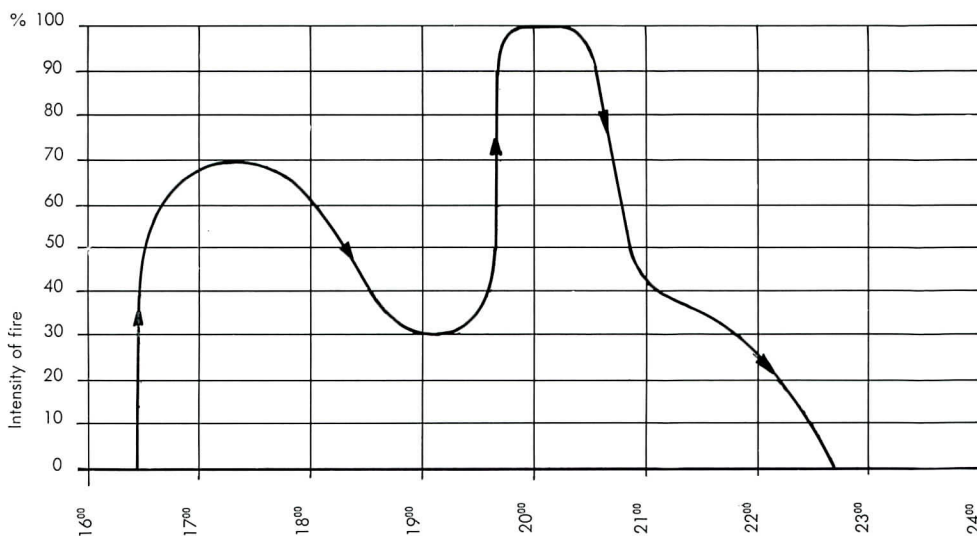


Fig. 4

INTENSITY OF THE FIRE ACCORDING CHIEF ENGINEER'S IMPRESSION  
m.s. „Dione” 14-3-1969

werd gevoerd. Deze afsluiters zijn na de brand in de machinefabriek geperst, doch bleken dicht te zijn.

Rond 19.00 uur had men de brand onder controle doch ongelukkigerwijs heeft men om deze tijd de deur van de schoorsteen geopend en water in deze ruimte gespoten, zie fig. 5. Daar de beplating van de binnenschoorsteen rood gloeiend stond, zijn er door de plotselinge afkoeling vier krimp-scheuren ontstaan. Het zeewater dat door deze - verborgen - scheuren in de vuurhaard terecht kwam, veroorzaakte een verheviging van de brand die zo lang duurde dat praktisch de gehele generatie- en economiserbundel verbrandde. Vermoedelijk is het zeewater de oorzaak van de zware slakvorming en totale afsluiting van de noodzakelijke uitlaatgassenpassage, waardoor niet meer op eigen kracht kon worden teruggestoomd.

Uit het onderzoek is gebleken dat men over het algemeen zeer weinig afweet van het bestaan van waterstofbranden. Er is weinig lectuur hierover, nog minder over het bestrijden van een waterstofbrand.

Ofschoon de aanzuigopeningen van de turbo-blowers niet zijn afgedicht om de trek in de ketel te verminderen, had dit, indien dit wel was gebeurd, geen enkele invloed gehad op het doven van het vuur, omdat een waterstofbrand zichzelf onderhoudt. Toelaten van CO<sub>2</sub> in de uitlaatgassen- en spoelluchtleding is evenmin uitgevoerd omdat men het niet verantwoord achtte het scheepspersoneel bloot te stellen aan weglekkend gas en tevens omdat het CO<sub>2</sub>-gas zich in de machinekamer zou verzamelen, van waaruit het door de gebrekkige ventilatie (sluitrol) niet afgevoerd kon worden.

Uit berekeningen is gebleken dat wanneer men het gas uit de vier CO<sub>2</sub>-flessen in de uitlaatgassen- en spoelluchtruimte had toegelaten, de spoelluchtruimte van de hoofdmotor geheel en de uitlaatgassenleiding voor ongeveer 90% zou zijn gevuld. Indien aldus aan de onderzijde van de uitlaatgassenketel een „blanket” was gevormd dan had dit evenmin enige invloed gehad op het doven van de brand daar - zoals hierboven reeds vermeld - een waterstofbrand zichzelf onderhoudt. Betwijfeld wordt of, indien grotere hoeveelheden CO<sub>2</sub>-gas toegelaten had-

den kunnen worden, dit enige invloed had gehad op vermindering of doven van de brand en wel door: a) het geringe koelend effect van CO<sub>2</sub>-gas en b) het mogelijk verdringen van het CO<sub>2</sub> door het gevormde waterstof- en zuurstofgas.

Men kan zich afvragen of men onder de gegeven omstandigheden juist heeft gehandeld om de buitenomkasting nat te spuiten en welk afkoelend effect dit heeft gehad op de vuurhaard. Om met het laatste te beginnen, dit heeft geen enkel effect gehad op de afkoeling van de vuurhaard, daar deze te intens woedde en te ver van de beplating was gelegen. Met het afkoelen van de omkasting heeft men echter wel bereikt dat de beplating niet is bezweken en daardoor een uitslaande brand met mogelijk grotere schade is voorkomen.

Uit het onderzoek is verder gebleken, dat de behandeling van het ketelwater op de juiste manier plaats vond, er is geen inwendige corrosie gevonden.

#### Hoe had deze brand voorkomen kunnen worden?

1. Door op geregelde tijden (3 maanden) te inspecteren en te wassen, alleen inspecteren is niet voldoende, er kunnen verborgen ophopingen zijn die men niet kan zien.
2. Door de circulatiepomp bij vertrek uit de haven in bedrijf te stellen.
3. Doordat aan punten 1 en 2 in het onderhavige geval niet was voldaan, was het wenselijk geweest om het water dat zich in de pijpenbundels bevond af te tappen, ten-

einde aldus de brandstof voor een „waterstofbrand“ weg te nemen.

4. De hoofdmotor niet te stoppen en liefst volle kracht te blijven varen; de afvoergassen hebben ondanks hun temperatuur van 320 graden C een afkoelend effect t.o.v. de temperatuur van circa 1600 graden C van de vuurhaard en verdrijven tevens de waterstof en zuurstof van de vuurhaard. In de positie waarin het m.s. „Dione“ verkeerde — het schip bevond zich namelijk in dichte

mist — was dit echter moeilijk te realiseren. Door het Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam is wetenschappelijk onderzocht welke nevenfactoren van invloed kunnen zijn geweest. Eén van de nevenfactoren hebben we reeds aangehaald, nl. oxydatie van het staal.

Noot: Ten behoeve van de informatie der Groepsmaatschappijen zijn de benamingen in de tekeningen in het Engels aesteld.

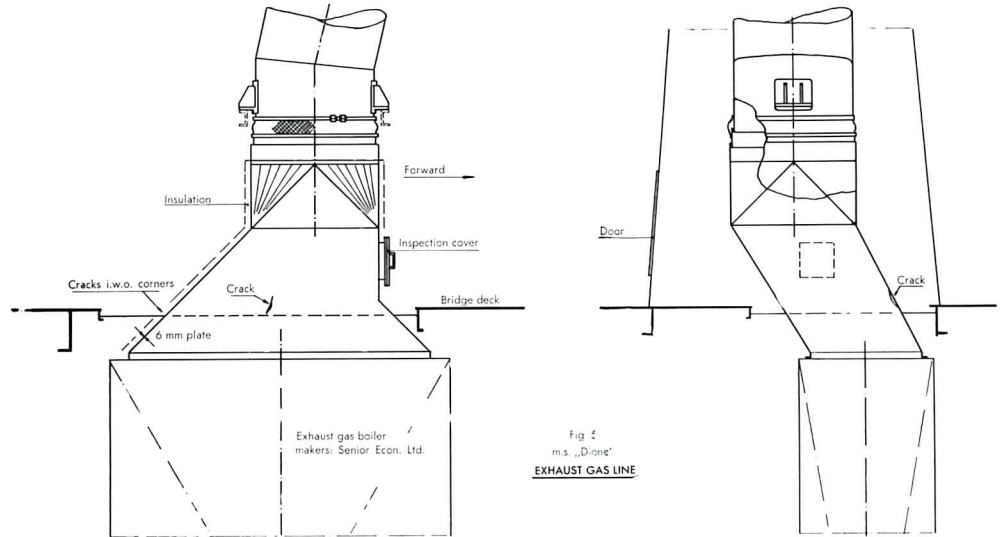


Fig 2  
m.s. „Dione“  
EXHAUST GAS LINE

# PARTICIPATIE IN DE ONDERNEMING (slot)

Tweede aflevering van de lezing die mr. G. A. Wagner, een der Directeuren van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, onlangs voor de Stichting Bedrijfskunde te Rotterdam hield. De eerste aflevering verscheen in de vorige editie van „Tussen Schip en Ka“.

## Nederland

In Nederland liggen de kaarten weer anders. Wij hebben ons na 1945 uit de oorlogsschade omhooggewerkt, vooral dank zij de goede samenwerking en het begrip tussen werkgeversorganisaties en vakbonden. Hier moeten we de Stichting van de Arbeid met ere noemen. Nog steeds vervult zij haar taak en heeft zij invloed, niet alleen officieel, maar ook doordat men gezamenlijk aan de tafel zit. En de vorm van de tafel doet er niet toe. Toch propageren de vakbeweging en vele politieke partijen een ingrijpende herziening van ons ondernemingsrecht en op veel punten zijn de werkgeversorganisaties bereid daaraan mee te werken. Zo zijn reeds twee belangrijke wetsontwerpen gereed gekomen.

## Jaarrekeningen

Het eerste betreft de inrichting der jaarrekeningen van ondernemingen. Hiermede hangt samen dat de Regering een wetsontwerp inzicht heeft gesteld inzake de uitbreiding van de publikatieplicht. Dit is een ontwikkeling die ik van harte toejuich. Trouwens, verschillende moderne ondernemingen hebben al geruime tijd voldaan aan wat binnenkort zal worden voorgeschreven. De administratieve zorg en moeite die deze openheid met zich brengt zijn goed besteed: zij vergroten de interne discipline en het begrip van buiten.

## Recht van enquête

Het tweede aanhangige wetsontwerp betreft de uitbreiding van het recht van enquête. Ook dit

is gezond al kan men er in onderdelen op afdingen. In de eerste plaats wordt het aandeelhouders gemakkelijker gemaakt om van hun recht gebruik te maken. En voorts wenst het voorstel dit recht ook toe te kennen aan erkende centrale werknemersorganisaties en aan de procureur-generaal te Amsterdam. Persoonlijk ben ik niet helemaal gelukkig met de rol van de centrale werknemersorganisaties omdat daardoor aan de eigen werknemers een te kleine plaats wordt ingeruimd. Goed is echter dat de centrale werknemersorganisatie slechts kan optreden op verzoek van een vakvereniging die leden te onder de werknemers van het bedrijf en nadat deze vergeefs heeft gepoogd het probleem met directie en commissarissen uit de weg te ruimen. Bovendien moet eerst de ondernemingsraad gehoord zijn. Voorts regelt het wetsontwerp met zoveel woorden wat er met het resultaat van het onderzoek, als het daartoe komt, moet gebeuren. Er kunnen tijdelijke en blijvende voorzieningen worden gelast zoals schorsing of vernietiging van een besluit van directie of commissarissen en van de algemene vergadering van aandeelhouders; ook schorsing of ontslag van een of meer bestuurders of commissarissen, tijdelijke aanstelling van anderen en nog andere maatregelen. Als ultima ratio kan de ondernemingskamer van het Hof te Amsterdam die ter zake de nodige bevoegdheden zal krijgen zelfs de ontbinding der vennootschap gelasten.

## Ondernemingsraden

Een belangrijke ontwikkeling is ook dat onlangs

de S.E.R. unaniem zijn Advies inzake herziening van de Wet op de Ondernemingsraden heeft vastgesteld, waarin een compleet voorontwerp van wet is opgenomen, dat veel verder gaat dan hetgeen het Rapport Verdam enige jaren geleden heeft voorgesteld. Dit Advies wenst — zoals U bekend zal zijn — de bevoegdheid van de raden aanzienlijk uit te breiden. Ook hieraan wil ik graag steun verlenen, al zijn er vanzelfsprekend zekere nuances waarachtar men een vraagteken kan zetten. De O.R. zal, in de gedachtengang van het ontwerp, niet slechts recht krijgen op periodieke informatie inzake het personeelsbeleid, maar daarover ook advies moeten geven; er zal overleg (dat is meer dan informatie) moeten zijn over de economische gang van zaken in het bedrijf en dit impliceert financiële informatie die de O.R. inzicht geeft in de solvabiliteit, liquiditeit en rentabiliteit. Dan spreekt het voorstel van tijdige informatie en overleg ten aanzien van vele andere belangrijke maatregelen waaronder verplaatsing of opheffing der onderneming, uitbreiding of inkrimping van de economische activiteiten etc. Ik geloof dat dit allemaal goed is maar een groot vraagteken zet ik bij het voorschrijf de O.R. te informeren over voorgenomen benoemingen en ontslagen van directieleden. Hiermede komt men op een moeilijk terrein en ik geloof dat we discussie van deze voornemens met de ondernemingsraad niet verplicht moeten stellen. Mijn reserve zal ik over enige ogenblikken toelichten. In het algemeen moeten trouwens deze uitgebreide rechten praktisch worden gehanteerd ten einde nadeel voor de onderneming te voor-

komen dat zo licht kan voortvloeien uit ontijdige en al te open deliberaties in te wijde kring over delicate en vertrouwelijke zaken. Het wetsontwerp houdt hier gelukkig rekening mede door op verschillende plaatsen „het belang der onderneming” met name te noemen als een rem op al te grote uitvoerigheid en openheid. Ik zou ook nog willen noemen dat de S.E.R. aan de O.R. het recht wenst te geven met een of meer commissarissen te vergaderen en dit lijkt mij juist. Tenslotte juich ik het toe dat er een Centrale Ondernemingsraad kan worden ingesteld voor verbonden ondernemingen als de betrokken ondernemingsraden dat wensen.

Er is dus in Europa heel wat in beweging en wat Nederland betreft zijn er officiële en in het algemeen goede voorstellen aanhangig die naar we mogen aannemen in hoofdzaken ongewijzigd zullen worden aangenomen. Daarnaast zijn hier in de laatste tijd van verschillende zijden allerlei ideeën gelanceerd om de structuur van naamloze vennootschappen te wijzigen, sommige met het doel om de werknemers een rechtstreekse representatie in de leiding te geven, andere met het oogmerk om de vakbeweging — al dan niet met inschakeling van de werknemers — of de overheid (als hoedster van het algemeen belang) zeggenschap in de leiding van de vennootschappen te geven. Ook over deze zaken zal de S.E.R. advies aan de regering moeten uitbrengen.

### Participatie

Voor al dit streven heeft men het woord „Participatie” gevonden, het speelt bij bedrijven maar ook elders. Ik wil er graag iets dieper op ingaan en daarbij vooral spreken over de voor- en nadelen. In elke vorm van participatie in de onderneming komt het begrip **mede** voor — de werknemers willen meedoen, meer dan vroeger.

Men spreekt van  
mededelen  
medeweten  
medespreken  
medezeggen  
medetoezien

### Mededelen

Bij mededelen denkt men aan de z.g. winstdeling. Hierbij gaat men er van uit dat de werknemer recht heeft op zijn loon plus een deel van de winst — hij deelt de laatste met de kapitaalverschaffers. Is dit juist? Is er sprake van recht? En zo ja, uit welken hoofde? Naar mijn mening kan men van een recht op winstdeling in gemoede niet spreken. Ik beroep mij hierbij niet in de eerste plaats op juridische gronden, want het recht kan veranderd worden als er goede redenen voor zijn. Wanneer men dit doet moet men echter wel bedenken dat men de private eigendom aantast terwijl men aan de andere kant de eigendom zoveel mogelijk wil spreiden. Ik zal mij ook maar niet beroepen op het feit dat „het recht op winstdeling” ingaat tegen de klassieke leer — deze stelt immers dat de arbeid betaald wordt en het kapitaal beloond (of niet) door winst die overblijft nadat alle kosten gedragen zijn, ook die van de arbeid — als er ten minste wat overblijft. Wel acht ik dit onderscheid nog steeds van kracht, maar het is thans gewoonte de zaken te bezien door de sociale bril en dat doende kom ik tot dezelfde conclusie: het loon moet billijk worden vastgesteld, dat is een sociale eis en, zoals we al eerder zeiden, in het belang van het bedrijf. Maar wanneer dat gebeurt, is er geen grond voor nog een extra materiële beloning in de vorm van een deel van de winst. Trouwens, waar blijft het correlaat van verliesdeling? De belegger — en we mogen noch zijn gewicht noch zijn sociale rechten vergeten — zal bij de beoordeling van de onderneming waarin hij een aandeel heeft of kan krijgen uitgaan van de

nettowinst waarin hij kan delen — niet van de winst waarvan de werknemer een deel ontvangt. Een andere zaak is dat een bedrijf, in overleg met zijn werknemers, kan besluiten een percentage van het loon uit te keren in de vorm van een deel van de winst, maar het blijft dan loon en het gebeurt op grond van overwegingen die in dat bedrijf gelden, en niet als gevolg van een algemeen geldende regel van recht of rechtvaardigheid. Ik zou zo'n bedrijf trouwens willen aanraden zich goed te bedenken vóór het tot dit systeem overgaat, want het kan al snel ondervinden hoe moeilijk het is geen winst uit te keren als er geen winst is of minder, en zo komt er op den duur van het winstdelingselement weinig terecht.

Een andere zaak is een bonussysteem voor bijzonder goede prestaties gerelateerd aan de winst die over een bepaalde periode gemaakt werd. Dit is uiteraard van beperkte toepassing. Tenslotte nog deze kanttekening: sommige bedrijven stellen hun werknemers in staat van tijd tot tijd aandelen in eigen onderneming te verkrijgen. Dit kan een vorm zijn van winstdeling, als de aandelen om niet of op gemakkelijke voorwaarden beschikbaar worden gesteld. In het algemeen geloof ik dat we het moeten toejuichen wanneer de werknemer een financiële participatie verkrijgt in zijn eigen onderneming, dan speelt hij twee rollen en heeft hij rechtstreeks belang bij beide elementen, kapitaal en arbeid. Maar daarvoor is het systeem van winstdeling natuurlijk niet nodig.

### Medeweten

Het medeweten is de simpelste vorm van de niet-materiële participatie. Zij is onontbeerlijk en dit wordt in feite door niemand meer ontkend, hoewel er in sommige kringen toch nog een merkwaardige terughoudendheid bestaat. In de eerste plaats is het noodzakelijk dat de werknemer zijn rechten en plichten kent — mirabile dictu ontbreekt daar vaak veel aan. Dan moet hij weten wat de concrete doelstellingen van het bedrijf zijn, wat er omgaat en welke resultaten bereikt worden. Hoever dit gaat hangt vanzelfsprekend af van de aard en omvang der onderneming en van de plaats en het niveau van de werknemer. Persoonlijk ben ik geneigd de kring van informatie niet te nauw te trekken, m.a.w. ik geloof dat het goed is vrij royaal te zijn in mededelingen die het bedrijf betreffen — tussen twee haakjes ook naar buiten. Een gulden regel is ook dat men alle mededelingen aan de aandeelhouders en aan het publiek zo mogelijk vroeger maar zeker niet later aan de werknemers dient te verstrekken. Het hoe en in hoeverre hangt van vele omstandigheden af, er is verschil tussen een open onderneming en een gesloten onderneming, tussen grote en kleine bedrijven, maar in wezen blijft de zaak dezelfde: het is bijzonder gewenst om het personeel zoveel mogelijk te vertellen over eigen positie, rechten en plichten, redelijke toekomstverwachtingen etc. en omtrent het bedrijf in het algemeen. Men moet zeer goede redenen hebben om uitzonderingen te maken. De bewijslast rust op hem die relevante informatie niet verstrekt.

In de moderne en goed geleide onderneming vindt vanzelfsprekend veel informatie plaats als deel van het normale werk, omdat zovelen moeten meedenken. De bedrijfsleider die onderneemt is en alleen maar opdraagt, luistert, besluit en controleert sterft uit, behalve in zeer kleine zaken, in feite is hij al een anachronisme. De interne afhankelijkheid van alle onderdelen van het apparaat wordt steeds groter. Dit noopt tot informatie en bevordert het medespreken. Maar het is niet voldoende. Vooral bij het zeer grote bedrijf of bij de sterk geautomatiseerde onderneming bestaat het gevaar dat mensen tot nummers worden gereduceerd en een voortdurende en bewuste inspanning om dit tegen te gaan is vereist.

### Medespreken

Ik heb al enige malen het medespreken genoemd. Ook dit is een goede zaak al moet men zich om praktische redenen hierbij wel tot een kleinere kring beperken. Een deel gebeurt vanzelf bij de gewone werkzaamheden, precies als bij de informatie. Maar er is toch een zeer bewust streven nodig om consultatie tot een levensgewoonte te maken. De ondernemingsraad speelt een gewichtige rol, zowel bij informatie als bij consultatie maar ik ben ervan overtuigd dat zelfs vele bedrijven die een ondernemingsraad hebben er niet voldoende gebruik van maken. Men moet de nieuwe stijl nog leren.

Maar men moet ook de tegengestelde fout vermijden door zo verheugd te zijn met dit apparaat dat de informatie en consultatie institutionaliseert en verbreedt dat men deze aspecten verder maar vergeet en overgaat tot de orde van de dag. Ik bedoel eigenlijk dat informatie en consultatie thans tot de orde van de dag behoren. De moeilijkheid is de grens te trekken en het bedrijf gezond aan de gang te houden zonder belemmerd te worden door een overmaat van gedachtenwisseling. Dat is een zaak van wijs beleid waaraan alle betrokkenen moeten meewerken. En waartoe zij in de praktijk van de onderneming moeten worden opgevoed. Ik ken bedrijven die deze problemen zo ernstig hebben opgevat dat ze in eigen gelederen een sociaal-psychologisch onderzoek hebben ingesteld. Wat wil de medewerker als hij spreekt van participatie? Ze willen bijna allen méér — vooral meer medeweten en medespreken. Om hieraan te beantwoorden moet het bedrijf op e.k niveau van supervisie, d.w.z. overal waar mensen toezicht hebben op mensen, de gedachte doen post vatten en het bewustzijn verdiepen dat voor alle managers op dit terrein een grote persoonlijke taak ligt. Dat is de achtergrond van wat men wel „participatieve management” noemt, die gesteld wordt tegenover andere en oudere stijlen — de sociale theorie wijst op een ontwikkeling van autocratic naar paternalistic management die zich via consultatieve management naar het participatieve moet neigen. In wezen spreekt men hier van een mentaliteitsverandering, want vroeger achtte men dit soort progressie niet zo nodig. En dat vroeger ligt nog maar 10 of 20 jaren achter ons. Er zijn goede hulpmiddelen: cursussen, discussiegroepen, een modern systeem van stafrapportage waaraan een gesprek met de werknemer is verbonden. Maar in hoofdzaak hangt het resultaat van de leiders af. Het voorbeeld aan de top is van kardinale betekenis.

### Medezeggen

Voert deze gedachtegang niet zonder meer naar medebeslissen, naar medezeggenschap? Men kan zeggen dat automatisch in medespreken een zekere mate van medebeslissen ligt opgesloten: men komt bij een goed gesprek over een zaak waarin een beslissing moet worden genomen heel vaak tot een gezamenlijke conclusie. De geraadpleegde heeft dan medebeslist. Hoe complexer de affaire, des te vaker komt dit voor; bij een goed geleid bedrijf bestaat de medezeggenschap in hoge mate, vaak zonder dat men er zich rekenschap van geeft. De wens tot het z.g. participatieve management is soms vervuld voordat men er erg in heeft. Maar ook hier is veel ruimte voor verbetering: het komt maar al te dikwijls voor dat de juiste man niet geraadpleegd wordt of dat hem niet of niet tijdig verteld wordt wat er gaat gebeuren, of zijn advies aanvaard is, en zo niet, wat de doorslag gegeven heeft. Vele bedrijfsleiders menen het te druk te hebben om voldoende aan hun medewerkers te denken tot ze hen persoonlijk nodig hebben. Dat is onaardig en inefficiënt. Dezelfde manager zal zich wel tweemaal bedenken voor hij een kostbare machine ongebruikt laat staan of verkeerd inschakelt. Maar veel voorstanders van medezeggen-



schap willen nog een stuk verder gaan: ze wensen de werknemers mede op de stoel van de leiding te zetten om formeel deel te nemen aan de bedrijfsbeslissingen. Waarom en waartoe? De motieven komen naar mijn inzicht op het volgende neer:

- Men denkt op die wijze een grotere bijdrage te kunnen leveren tot de verwezenlijking van de doelstelling der onderneming.
- Men hoopt betere waarborgen te krijgen voor het materiële welzijn van de werknemers.
- Men wil de arbeidsvreugde vergroten.
- Men zoekt een uitlaat voor geldingsdrang en zucht tot macht.

Tegen de eerste drie bestaat vanzelfsprekend niet het minste bezwaar: de voorspoed van het bedrijf moet allen na aan het hart liggen, het welzijn van de werknemer moet zoveel mogelijk door de onderneming worden gewaarborgd en het is zeer goed om de arbeidsvreugde te bevorderen. Het vierde motief is niet onverdeeld sympathiek: zucht tot macht is een gevaarlijke neiging en er is bepaald geen noodzaak om de paden daartoe te plaveien. Geldingsdrang in de vorm van een gezonde ambitie mogen wij natuurlijk allerminst verwerpen en het bedrijf moet er ruimte voor laten — dat bleek al uit hetgeen ik gezegd heb. Maar dit schiept geen „rechten” die de natuurlijke harmonie van het organisme dat onderneming heet verstoren. En dit geldt a fortiori wanneer het gaat om de geldingsdrang van personen of organisaties die buiten het bedrijf staan.

Om terug te keren naar de lofwaardige doelstellingen, heeft men voor haar verwezenlijking de medezeggenschap nodig? In een goed geleid bedrijf naar mijn overtuiging stellig niet, d.w.z. een bedrijf dat de beginselen waarvan ik boven de voornaamste schetste aanvaardt en in praktijk brengt. De werknemers spelen hun eigen rol in de dagelijkse gang van zaken. Ze weten in hoofdzaak wat er om gaat buiten hun eigen functie en ze worden persoonlijk of bij vertegenwoordiging geraadpleegd over vele gewichtige problemen. Aan de bedrijfsbeslissingen nemen velen deel als elementen van de interne organisatie. Dit is medezeggenschap en deze vorm van medezeggenschap is veel natuurlijker dan die andere, waarvan zo veel en zo luid wordt gesproken en die vaak politiek geladen is. Hier komt naar voren hoe alle medewerkers, elk op zijn plaats, tot hun recht kunnen komen door deskundigheid op eigen terrein waaraan de organisatie recht moet laten wederen. En zo hebben capabele werknemers de gelegenheid op te klimmen om tot lagere en hogere niveaus van de leiding te gaan behoren, afhankelijk van kennis en kunde en prestatie. Dit alles moet de arbeidsvreugde vergroten. Hun materiële verzorging wordt in de arbeids-overeenkomst geregeld en door een veelzijdige sociale wetgeving.

Men zal mij tegenwerpen dat deze ideale toestand in weinig ondernemingen volledig bestaat en ik ontken dat niet. Ik heb al enige malen gezegd dat de onderneming goed geleid moet worden en ik heb ook gewezen op de noodzaak tot mentaliteitsverandering. Daaraan moet nog bijzonder veel gebeuren, maar de drang der omstandigheden, de geest des tijds werkt steeds meer mee. Het is onbillijk om het bedrijfsleven van onze dagen in zijn geheel te verwijten feodaal te zijn: het is wáár dat de moderne onderneming haar grootste vijand heeft in de conservatieve bedrijven die openheid, voorlichting en discussie schuwen. Deze vijand moet worden overwonnen en er staan verschillende wegen open. Zij zullen tijd vergen. Men bedenke ook dat niet alle ondernemingen gelijk zijn en derhalve kan men moeilijk te specifieke spelregels opstellen die voor alle gelden.

De vraag blijft of voor dit alles de formele medezeggenschap nodig is. Ik bestrijd dat met

## MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE

De heer **A. H. W. Karelse** zal ná zijn pensionering op 1 oktober a.s. tot een nader te bepalen datum op het kantoor blijven optreden als coördinator van het team dat op de vloot een onderzoek instelt in het kader van het Profit Improvement Plan.

Met ingang van 16 augustus a.s. zal de sectie DFP/7 worden opgeheven, daar de heer Karelse van laatstgenoemde datum af voor onze Maatschappij uitsluitend werkzaamheden verricht als lid van bovenvermeld team.

In verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zal de heer **J. C. W. Schuller tot Peursum** - chef DFP/4 (Personeelsvoorlichting) met ingang van 1 januari 1970 de dienst der Maatschappij verlaten en worden opgevolgd door de heer **W. N. Wouters** - thans werkzaam in de sectie DFF/4 (Vertalingen, Correspondentie en Documentatie), die op 18 augustus a.s. naar DFP/4 zal worden overgeplaatst.

Als opvolger van de heer Wouters is de heer **F. M. van der Kolk** op 1 augustus jl. van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. overgegaan in dienst van Shell Tankers N.V. - sectie DFF/4.

kracht, wanneer er mee beoogd wordt de werknemers **als zodanig** op de stoel van de bedrijfsleiding te zetten. Ik zeg: als zodanig, omdat de bedrijfsleiding zelf steeds meer uit employés bestaat. Maar zij zijn benoemd op andere gronden dan de voorkeur van de werknemers. De manager die in eerste instantie verantwoording schuldig is aan de werknemers — want dat zou het resultaat zijn — is een contradictio in terminis. Men kan niet leider zijn en geleide. De bedrijfsleiding is er voor de gehele onderneming. Kan men dan de werknemers het recht geven mede te werken aan de keuze van de leiding? Het klinkt zo democratisch dat de verleiding groot is om ja te zeggen. Maar wat bruikbaar is in de politiek — omdat alle andere systemen zoveel slechter zijn — gaat niet op in een leger, op een schip of in een onderneming. Men moet er niet aan denken wat de gevolgen zouden zijn van een openlijke of verkapte verkiezingsstrijd in de bedrijven — en er zou stellig minder zekerheid zijn dat de juiste man op de juiste plaats komt dan vandaag. Dit is het soort vernieuwing die in onze maatschappij-opvatting geen grond heeft en die de doelmatigheid van de onderneming zou aantasten. Ook ten koste van de werknemer. De politieke democratie kan slechts blijven bestaan bij een degelijke economie en die eist de efficiëntie van de onderneming.

### Medetoezien

Moet ditzelfde gezegd worden van medetoezien? Zover zou ik niet zonder meer willen gaan. Het welzijn van de werknemers in de onderneming is zulk een groot goed dat men niet lichtvaardig ernstige suggesties tot controle mag afwijzen. Daarom heb ik uiteengezet dat de strekking van de voorstellen tot uitbreiding van het z.g. enquête-recht gezond is. Uitermate gezond zelfs. En wat moeten we denken van de werknemerscommissarissen? Hier hebben we eigenlijk weer te doen met dezelfde contradictie die we constateerden bij de medezeggenschap: is het juist om de bedrijfsleiding onder **toezicht** te stellen van degenen aan wie zij leiding moeten geven? Men kan dat naar mijn inzicht moeilijk verdedigen in het licht van de doelstelling der onderneming. Ik denk hierbij niet aan zaken als de naleving van veiligheid en sanitaire voorschriften maar aan aspecten die het bedrijf meer ingrijpend raken. Wel lijkt het mij verstandig om bij de samenstelling van de Raad van Commissarissen rekening te houden met het sociale element, door daarin personen op te nemen die een bijdrage kunnen leveren op het stuk van de menselijke verhoudingen in het bedrijf. Dit zou bij de wet kunnen worden voorge-

schreven en onderworpen aan het uitgebreide recht van enquête. Zodoende bereikt men een extra steun voor de Directie op een zeer belangrijk terrein en men vergroot het vertrouwen binnen en buiten dat de zaak in goede handen is en dat alle aspecten van de verantwoordelijkheid der leiding zoveel mogelijk tot hun recht komen.

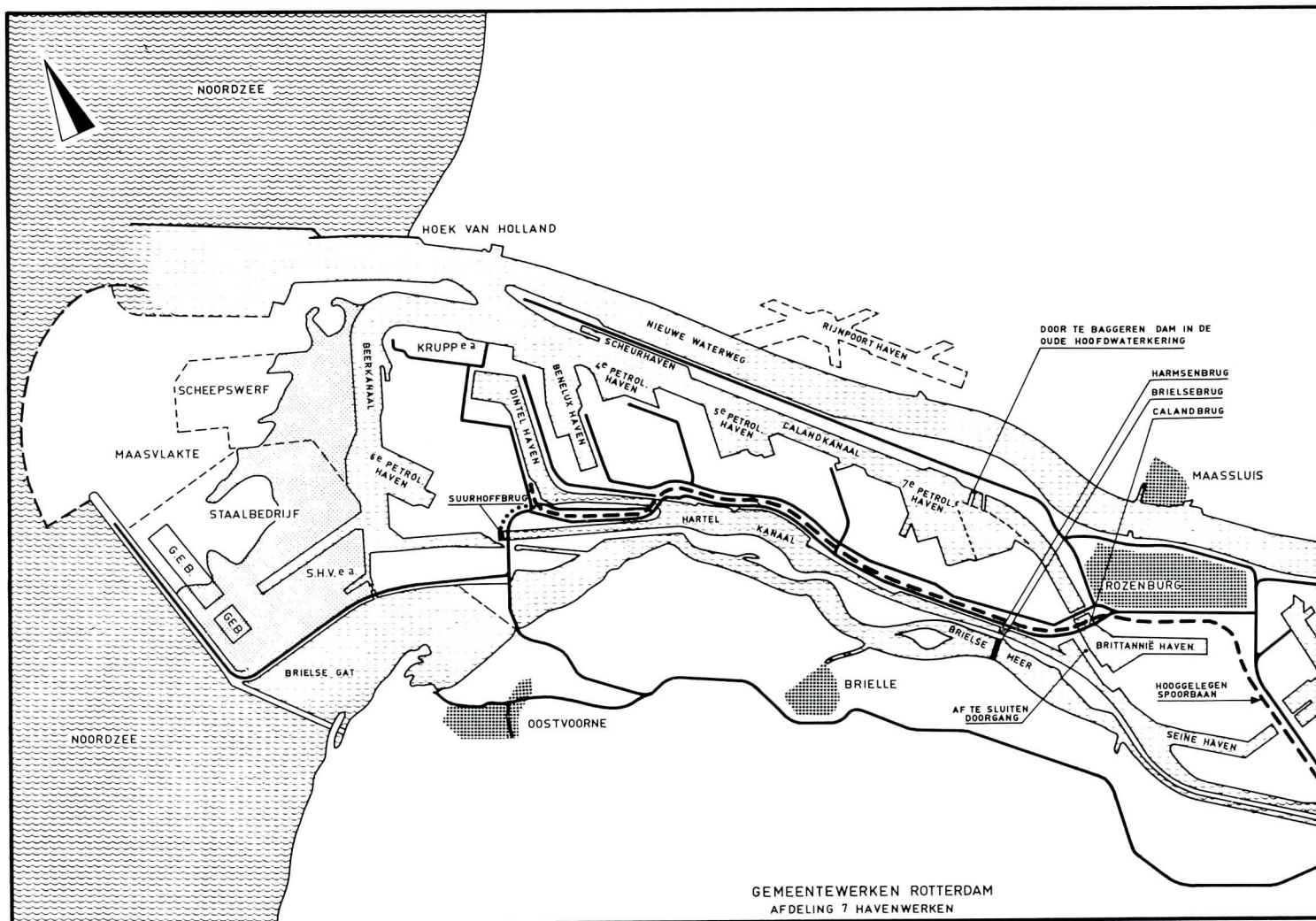
### Vakverenigingen

Verschillende malen sprak ik over de werknemers, over de noodzaak hen te laten medeweten en zoveel mogelijk te doen medespreken. Het lijkt mij verkeerd (en ik duidde daarop al bij de bespreking van het recht van enquête) in hun plaats de vakvereniging te stellen, tenzij de werknemers van het bedrijf dit uitdrukkelijk wensen, want het gaat om een essentiële relatie binnen de onderneming. Men moet zelfs aan deskundige en objectieve buitenstaanders geen autonome rechten geven, want zij zijn geneigd elementen te introduceren die de doelmatigheid van de onderneming niet dienen. De vakvereniging speelt natuurlijk een onmisbare rol in ander verband, vooral als vertegenwoordigster van grote groepen werknemers bij de vaststelling van de arbeidsvoorwaarden. En bij de discussie over eminente zaken zoals ons onderwerp van dit moment, de participatie in de onderneming.

Ik heb getracht, na enige woorden over de situatie in verschillende landen, de voornaamste aspecten van ons probleem te belichten, die eigenlijk algemeen gelden. Daarbij heb ik vanzelfsprekend enige concrete ontwikkelingen belicht in Nederland. En ik wees op de internationale interdependentie. Misschien mag ik nogmaals onderstrepen dat bij de toenemende internationalisering van de bedrijven waarmee ook lokaal ingestelde belanghebbenden en belangstellenden rekening moeten houden, de structuur van de onderneming in Nederland ook buiten de grenzen de aandacht trekt. Is zij goed en duidelijk dan bevordert zij het economische verkeer met anderen. Is zij slecht en inefficiënt dan zullen alle betrokkenen daarvan de nadelige gevolgen ondervinden. Vooral de internationale onderneming moet hiermede ernstig rekening houden.

Mijne heren, ik heb willen zeggen dat mijn antwoord op de vraag om participatie in de onderneming positief is. Ik pleit voor openheid en mentaliteitsverandering ten aanzien van de menselijke verhoudingen bij vele leiders van kleine en grote bedrijven, maar tevens waar schuw ik tegen een aantasting van de structuur der onderneming waarvan wij allen nog zoveel te verwachten hebben.

# EERSTE VOLGELADEN REUZENTANKER KAN NOG DIT JAAR IN EUROPOORT VERWACHT WORDEN



Situatieschets Europoort

Nog dit jaar zal het mogelijk worden dat tankers van 220.000 ton met een volle lading, dat wil zeggen: met een diepgang van 62 voet, Europoort binnenlopen.

Het Calandkanaal en het Beerkanaal zijn al op de vereiste diepte gebracht, en de „geul” komt nog vóór het eind van dit jaar ook zover. Er ligt nog een drempel tussen de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal (het verbindingsstuk tussen de twee waterwegen, ten zuiden van Hoek van Holland), maar ook dat zal nog dit jaar worden verholpen.

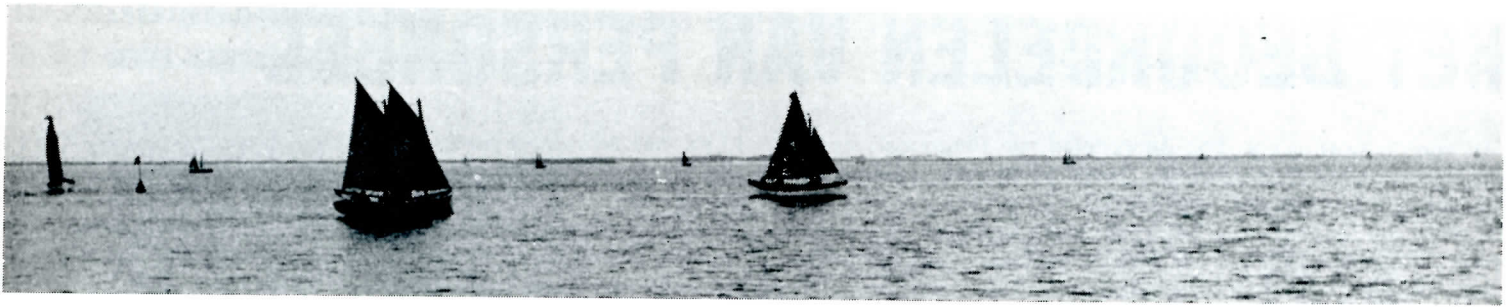
Het Calandkanaal moet in verband met deze grotere schepen bovendien verbreed worden.

Het verder uitbaggeren van de verbinding tussen de Waterweg en het Calandkanaal is een karwei dat slechts korte tijd zijn nut zal afwerpen. In 1972 zal namelijk deze doorgang vervangen zijn door de meer westelijk gelegen „eigen” toegang naar het Europoort- en Maasvlaktegebied. Dan zal buiten de oorspronkelijke kustlijn, en tussen de nieuwe havendammen reeds een scheiding worden gemaakt tussen de

Waterweg en de route voor de reuzenschepen naar Europoort-Maasvlakte.

Met het maken van die nieuwe toegang is in de herfst van vorig jaar reeds begonnen. De voortgang ervan hangt nauw samen met de bouw van de nieuwe havendammen in verband met de stroming. De „oude” toegang, die nu uitgediept gaat worden, zal dan worden dichtgemaakt.

(Ontleend aan Dagblad Scheepvaart)



De „Onoba“ (geheel rechts) op weg naar de finish, op de voet gevolgd door de „Bennekom II“ (geheel links).  
Foto: mevr. Th. J. Jongeneel-van der Spek, echtgenote van kapt. D. Jongeneel.

## Zeilwedstrijden te Den Helder

Op 5 en 6 juli jl. werden de traditionele zeilwedstrijden gehouden welke jaarlijks worden georganiseerd door de Koninklijke Marine Jachtclub. Daar de Koninklijke Marine Jachtclub dit jaar haar 70-jarig bestaan viert, hadden de wedstrijden een nog feestelijker karakter dan gewoonlijk. Aan de wedstrijden werd door acht klassen vaartuigen deelgenomen, variërend van de grote jachten uit de RORC I klasse tot de modelsloepen van de Koninklijke Marine en de Koopvaardijloepen. Aan de wedstrijd voor koopvaardijloepen werd door zes rederijen deelgenomen, te weten:

No.	Naam sloep	Stuurman	Maatschappij
1.	't Ruitertje	H. J. Wiekhart	v. Nievelt/Goudriaan & Co.
2.	Samalona	J. J. Verbaan	S.M.N.
3.	Lloyd Rapide	H. Walenkamp	K.R.L.
4.	Randfontein	P. v. Gulik	V.N.S.
5.	Bennekom II	D. F. H. Schornagel	K.N.S.M.
6.	Onoba	J. R. Cupido	Shell Tankers N.V.

De wisselprijs „OLIVIA“\*, welke in 1962 door Shell Tankers aan de K.M.J.C. werd aangeboden, vermeldt de volgende winnaars:

1962	Shell Tankers	J. W. van de Berg
1963	Shell Tankers	A. G. van Gent
1964	K.N.S.M.	D. F. H. Schornagel
1965	K.R.L.	J. de Neef
1966	Shell Tankers	J. W. van de Berg
1967	K.N.S.M.	D. F. H. Schornagel
1968	K.N.S.M.	D. F. H. Schornagel

Wanneer iemand de wisselprijs driemaal achtereenvolgens of in totaal vijfmaal wint, blijft deze definitief in het bezit van de winnaar, zodat dit jaar ten koste van alles geprobeerd moest worden de wisselprijs uit handen van de K.N.S.M. te krijgen.

Onze sloep „ONoba“ heeft eerst bij de N.D.S.M. een „dokbeurt“ ondergaan, waarbij zij van binnen en buiten van een nieuwe verflaag is voorzien en de mast en ra zijn gevernist, zodat wij deze keer met een in alle opzichten representatieve boot voor de dag konden komen.

De eerste wedstrijd, zaterdag 5 juli, werd begünstigd door prachtig zeilweer. Het was zonnig en er stond een stevige westelijke wind.

Tijdens de start om 8.40 liep er een sterke vloedstroom, zodat tegen de stroom en tegen de wind begonnen moest worden, hetgeen een moeilijke opgave was. Alleen de sloepen die hun startpositie onder de wal hadden gekozen konden de stroom „dood“ zeilen, omdat de stroom ter plaatse minder sterk was.

Ook onze sloep had positie gekozen dicht onder de wal en al kort na de start konden onze deelnemers, door met korte slagen te laveren en zodoende dicht onder de wal te blijven, een kleine voorsprong nemen, die gedurende de eerste ronde van de te zeilen route kon worden behouden, met de „Bennekom II“ dicht op onze hielen. Tijdens de tweede ronde moesten we onze voorsprong afstaan aan de „Benne-

kom II“, die 3 minuten voor de „Onoba“ de finishlijn passeerde, waarbij de „Onoba“ in de laatste minuten van de strijd nog gehinderd werd door de Texelse veerboot.

Als derde eindigde de „Lloyd Rapide“, gevolgd door „Randfontein“, „Samalona“ en „'t Ruitertje“.

Zondag 6 juli waren de weersomstandigheden totaal anders, er was een overdekte lucht en er woei een zwakke oostelijke wind.

De start was om 9.20, er liep evenals de vorige dag een sterke vloedstroom. Er moest tegen zon gezeild worden, zodat voor de stroom gestart moest worden, hetgeen het grote risico met zich mee bracht voortijdig de startlijn te passeren. Dit overkwam twee van de deelnemende sloepen namelijk de „Lloyd Rapide“ en „Randfontein“, welke sloepen middels een vlaggesein teruggedroepen werden om opnieuw te starten.

Al vrij spoedig na de start wist de „Onoba“ de leiding te nemen om deze gedurende de eerste ronde niet meer af te staan. In de tweede ronde wist de „Bennekom II“ weer een kleine voorsprong te nemen, doch op een „voor de winds rak“ lieten wij de „Bennekom II“ in ons kielzog en passeerden wij met ruime voorsprong de finish.

Voor het „voor de winds rak“ was een spannende en zenuwslopende fase van de strijd omdat tegen stroom zeilende de leiding beurtelings door de „Bennekom II“ en „Onoba“ werd overgenomen.

Tijdens de prijsuitreiking, welke werd verricht door Schout bij Nacht J. van Dapperen, bleek dat de „Onoba“ de wisselprijs, hoofdprijs en 1e prijs had veroverd, zodat de „Olivia“-trofee na een afwezigheid van 2 jaren nu weer in ons bezit is.

Vermeld zij nog dat wij de wisselprijs thans viermaal hebben gewonnen; het volgend jaar kan ons dus definitief in het bezit brengen van deze prijs.

Als 1e prijswinnaar werd ons een boek uitgereikt „Zeilen“, terwijl de 2e prijswinnaar, de „Bennekom II“, een boek kreeg met als titel „Hoe leer ik sneller zeilen!“ Wij zullen volgend jaar dus op onze „qui vive“ moeten zijn en letterlijk en figuurlijk alle zeilen moeten bijzetten!

De bemanning van de „Onoba“ bestond uit de heren: J. R. Cupido - D. Jongeneel - J. E. Rakers - Hans Jongeneel - Nic. van 't Woudt.

De einduitslag was:

Totaal uitslag	Naam van het jacht	Totaal punten
1	Onoba	32
2	Bennekom II	32
3	Lloyd Rapide	12
4	Randfontein	9
5	Samalona	8
6	't Ruitertje	7

\*) De Shell-tanker „Olivia“ werd onderweg van Abadan naar Australië op 14 juli 1942 door vijandelijke oppervlakte-strijdkrachten over de gehele lengte in brand geschoten en tot zinken gebracht.

Hoewel de zee bedekt was met brandende benzine, zag de 3e stuurman kans met enige bemanningsleden een sloep te water te laten. De bemanning bestond uit de 3e stuurman, 3 scheepswerktuigkundigen, waarvan één zwaar gewond, en een achttal Chinese leden der bemanning.

Na een verschrikkelijke tocht van ongeveer een maand, waarin bijna 2000 zeemijlen werden afgelegd, werd Madagaskar bereikt. Bij het bereiken van de kust werd nog schipbreuk geleden en slechts 4 overlevenden bereikten de vaste wal.

# HET BEOORDELEN VAN PERSONEEL

Dat een onderwerp als „Het Beoordelen van Personeel” een levendige discussie kan uitlokken, bleek op 26 juni jl., nadat door de heer J. Blaauwkamer, chef DFP/5, een inleiding over dit onderwerp was gehouden in het kader van „Lezingen voor Personeel”, ter verbetering van de onderlinge communicatie.

De heer G. den Bakker, adjunct-Directeur en aanwezig namens het „management team”, heette allereerst de aanwezigen welkom en gaf vervolgens het woord aan de heer Blaauwkamer, die in zijn inleiding een uiteenzetting gaf over beoordelingssystemen, waarbij hij o.a. het volgende releveerde. Beoordelen is niet iets van deze tijd. Echter, het complexer worden van onze samenleving brengt met zich dat meer beoordelingen expliciet moeten worden geformuleerd. Ook kan worden gesteld dat thans meer beslissingen moeten worden genomen gebaseerd op beoordelingen van anderen. Het behoeft derhalve geen betoog dat de laatste tijd meer aandacht wordt besteed aan de wijze waarop beoordelingen dienen te worden opgemaakt en dat er richtlijnen moeten worden gegeven volgens welke men zijn mening zwart-op-wit moet weergeven. Het doel van het beoordelen is te bevorderen dat een zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van de capaciteiten van het personeel.

Belicht werd dat een 2-jarige intensieve studie, waarbij de voor- en nadelen van verschillende beoordelingssystemen zijn onderzocht, heeft geleid tot de invoering van een nieuw beoordelingssysteem, hetwelk voor alle Groepsmaatschappijen hetzelfde is. Sinds 1 januari 1969 wordt dit nu doorgevoerd, te beginnen met het hogere kader.

In dit nieuwe systeem staat centraal een constructief gesprek dat plaatsvindt tussen chef en medewerker voordat de beoordeling wordt opgemaakt. Juist omdat dit gesprek zo'n belangrijk element is in het nieuwe systeem, zijn twee vragenlijsten (één voor beoordeelde en één voor beoordelaar) opgesteld om beiden te helpen zich op de bespreking voor te bereiden. Na het beoordelingsgesprek dient het ingevulde beoordelingsformulier alsnog aan de beoordeelde te worden voorgelegd.

In de discussie die hierna volgde kwamen o.a. de beoordelingen van vlootfunctionarissen nog ter sprake, waarbij bleek dat beoordelingen maken voor deze categorie ook geen eenvoudige zaak is, mede gezien het feit dat vaak over een korte vaarperiode een beoordeling moet worden opgemaakt, hetgeen het verstrekken van summier gegevens in de hand werkt.

Wat wordt uiteindelijk met al deze beoordelingen gedaan? Zij dienen onder meer als basis voor de personeelsplanning, zowel op korte als op lange termijn; hierbij maakt men onder andere gebruik van „opvolgingsschema's” waarin vermeld: „men for jobs” en „jobs for men”. Voortdurend wordt ook wat dit betreft de vinger aan de pols gehouden, daar regelmatig besprekingen over personeel plaatsvinden. Hierdoor weet men over welke kwaliteiten men beschikt, waarvan zowel door S.T.N.V. als elders in de Groep een zo nuttig mogelijk gebruik kan worden gemaakt.

Gebleken is dat met deze maandelijkse lezingen niet alleen de onderlinge communicatie wordt verbeterd maar ook dat men, door de interessante onderwerpen die worden behandeld, een beter inzicht krijgt van wat op de diverse secties plaatsvindt.

J. B. M. O.

*V.l.n.r.: de heren J. Blaauwkamer - chef DFP/5, G. de Graaf - 5e werktuigkundige, J. B. M. Ouwens - DFM/22 en lid O.R., mej. J. R. R. Wils - DFM/3, de heren A. Roest - chef DFM/13, K. P. Biesiot - 4e stuurman, J. F. van der Heiden - 4e stuurman, A. F. H. Kragten - chef DFM/4, C. Westera - chef DFM/22, A. C. van Spijk - DFM/23, G. den Bakker - DFM, H. van Ommering - 1e pompman/bankwerker, J. J. A. Meijers - DFF/1, mej. E. M. C. Martinot - DFF/4c, en de heren P. Noordegraaf - DFF/3, R. J. Harting - DFF/3, H. A. Groenendijk - hoofd voeding.*



**17e ORIËNTATIEBIJENKOMST VOOR GEZAGVOERERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DIE OP MAANDAG 16 JUNI JL. IN HET SHELL-GEBOUW WERD GEHOUDEN**



V.l.n.r.: de heren G. den Bakker - DFM; C. E. van 't Woudt - gezagvoerder; L. F. van den Belt - DFP; J. M. Hillen - gezagvoerder; J. B. Biondina - hoofdwerktuigkundige; H. M. Stoll, arts - DF/1; J. M. Nobels - hoofdwerktuigkundige; G. W. Bakker - chef DFM/5; D. Rodenburg - Directeur;

F. A. de Kaart - gezagvoerder; J. P. Hasenack - hoofdwerktuigkundige; W. van Brakel - gezagvoerder; J. C. de Groot - gezagvoerder; J. F. Spiering - hoofdwerktuigkundige; J. van der Meyde - hoofdwerktuigkundige; J. E. Weidema - hoofdwerktuigkundige; M. de Jong - DFF; A. Boddé - gezagvoerder; J. R. Cupido - chef DFP/3.

Een kort maar krachtig verzoek dat wij onlangs ontvingen. Aan de wens van de aanvrager is inmiddels — zij het in foto's — voldaan.



**DE ONDERNEMINGSRAAD  
ALS VEILINGMEESTER**

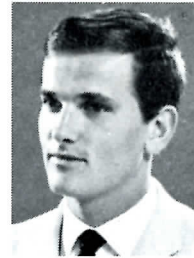
Dat de O.R. van het walpersoneel van Shell Tankers N.V. zijn activiteiten niet beperkt tot vergaderen e.d., doch ook bereid is de handen letterlijk uit de mouwen te steken, bewijst deze actiefoto genomen tijdens een veiling van afgekeurde kantoormeubelen, die zonder deze O.R.-ingreep zouden zijn afgevoerd. Nu is menig doe-het-zelver geholpen en, aangezien de opbrengst bestemd was voor de K.Z.H.R.M., het reddingbootje weer gespekt.



## ONZE VLOOTJUBILARISSEN



C. J. Clarisse  
2e stm.  
1959 - 3.8 - 1969



C. A. Koppendraaier  
2e stm.  
1959 - 11.8 - 1969



P. A. Ankerman  
3e wtk.  
1959 - 14.8 - 1969



J. Drogjt  
2e stm.  
1959 - 14.8 - 1969



R. van den Berg  
2e wtk.  
1959 - 15.8 - 1969



N. C. van der Vecht  
2e wtk.  
1959 - 15.8 - 1969



P. Puijpe  
2e stm.  
1959 - 15.8 - 1969



W. D. Hoogland  
3e wtk.  
1959 - 18.8 - 1969



F. K. J. Spangenberg  
3e wtk.  
1959 - 18.8 - 1969



J. P. Hendriks  
2e stm.  
1959 - 20.8 - 1969



R. van Kranen  
2e stm.  
1959 - 20.8 - 1969



C. C. van Essen  
3e wtk.  
1959 - 25.8 - 1969



J. Broekmeijer  
2e stm.  
1959 - 25.8 - 1969



W. J. M. Braeken  
3e wtk.  
1959 - 26.8 - 1969



E. Hoogvorst  
3e wtk.  
1959 - 26.8 - 1969



J. J. Jonkman  
2e wtk.  
1959 - 26.8 - 1969



G. H. Valk  
hoofd voeding  
1959 - 8.7 - 1969



M. Kumentas  
matroos  
per 15.7

## IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



J. K. Terpstra  
4e stm.  
per 5.7



P. A. D. Bouwman  
II.stm.  
per 6.7



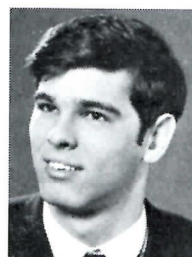
W. Krijger  
5e wtk.  
per 26.6



H. J. Geurts  
5e wtk.  
per 15.7



R. A. Smith  
II.wtk.  
per 16.6



L. J. Criens  
II.wtk.  
per 2.7



M. van Bethlehem  
II.wtk.  
per 3.7



J. J. Feenstra  
II.wtk.  
per 15.7



A. H. M. ter Linden  
II.wtk.  
per 5.7



C. R. van Santen  
II.wtk.  
per 15.7

## AFSCHEID BOOTSMAN VAN DER NEUT

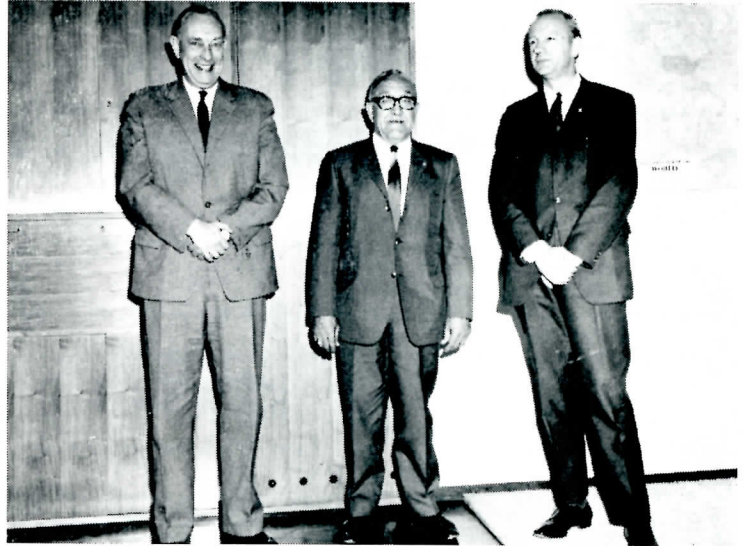
Op 1 juli 1969 heeft bootman M. J. van der Neut onze dienst verlaten.

Na gedurende 27 jaar alle rangen op de binnenvaart te hebben doorlopen trad de heer Van der Neut op 12 september 1955 als matroos bij onze Maatschappij in dienst. Op 17 april 1957 werd hij tot matroos/kabelgast en op 5 mei 1960 tot bootman bevorderd.

Zijn laatste schip was de „Diloma”, waarvan hij op 13 augustus 1968 voor verlof werd afgezonderd.

Op 24 juni werd de heer Van der Neut door de Directie ontvangen, waarna tijdens een gezellige lunch, waarbij ook mevrouw Van der Neut aanwezig was, nog vele goede herinneringen konden worden opgehaald.

Mede namens alle bekenden op de vloot wensen wij de heer Van der Neut nog vele gelukkige jaren temidden van de zijnen toe.



Bootsman Van der Neut tijdens het afscheid, geflankeerd door de heren L. F. van den Belt en E. van 't Slot.

## VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.6 t/m 15.7.1969)

### GEBOREN:

- 14.6: Corinne Birgitte, dochter van G. J. Knol, 3e stm., en mevrouw K. J. Knol-de Vries;
- 17.6: Monique, dochter van H. N. A. Snel, 1e stm., en mevrouw Ch. Snel-Borgmann;
- 27.6: Elisabeth Jacoba, dochter van J. J. M. van Kooten, 3e wtk., en mevrouw A. M. van Kooten-Roodbol;
- 30.6: Caroline Sarina, dochter van C. P. van Hoek, 3e stm., en mevrouw S. van Hock-Verkade;
- 1.7: Marinus Willem, zoon van J. M. Huygens, 2e stm., en mevrouw J. A. Huygens-de Feyter;
- 2.7: Menno Johan, zoon van R. Lenz, 5e wtk., en mevrouw G. A. Lenz-Muijskens.

### GEHUWD:

- 22.5: R. Hoogendoorn, hoofd voeding, met mej. S. E. van der Wildt;
- 23.5: R. Agema, 3e stm., met mej. G. van Poelje;
- 10.6: P. T. M. de Jonge, 3e stm., met mej. M. L. Arts;
- 20.6: J. E. Buitendijk, 5e wtk., met mej. M. Schroevers;
- 26.6: P. H. M. Maessen, 4e wtk., met mej. A. Gadiot;
- 27.6: P. F. Vermeulen, 3e wtk., met mej. T. Kete's;
- 1.7: A. J. Verheul, 3e stm., met mej. F. Verhaar;
- 3.7: G. van Riet, 3e stm., met mej. C. Buijs.

### AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: D. Rijk, G. P. Paulussen, J. W. Sterringa, J. L. Muijskens, E. H. Brameijer, J. H. A. Budding, H. J. Roncken, J. I. Boer, N. P. N. Reus, C. Vessies, J. Grillk;
- 1e stl.: A. C. Weide, H. van Slegtenhorst, M. Hus, W. Bosma, P. C. Rakké, H. H. J. Dijkhuizen, J. B. P. Imming, P. E. van der Veld;
- 2e stl.: L. A. Groendijk, W. Roselaar, G. Gerritse, J. Drog, C. L. Heyboer;
- 3e stl.: C. P. van Hoek, C. M. Honig, E. E. J. Eelman, J. Wassenaar, A. G. Kroon, D. C. Tazelaar, A. J. Verheul, D. van Eijk, M. Buth, M. Kruyshaar, A. A. J. M. Defesche, M. C. Kalkman, P. A. B. de Ruiter, J. W. Hendriks;
- 4e stl.: F. B. Visser, M. van der Heiden, B. J. H. Wortelboer, M. Lap; hfd.wtk.: T. H. J. Feldberg, J. Tekelenburg, H. Bax, W. J. van der Hoek, R. G. Pieters, D. Gooris, M. J. Moerland, C. L. H. Stocking Korzen, W. A. van Rooyen, R. N. Groen, J. de Bruijn;
- 2e wtk.: W. J. Meuldijk, T. E. Leeuwangh, C. J. den Hollander, J. Hensbroek, S. Neeleman, J. Visser, D. van der Hoek;
- 3e wtk.: F. W. Gakes, H. A. E. Wenas, J. H. S. van der Pas, C. C. van Essen, B. A. Sinnema, J. C. Zwart, T. P. M. Westhuis;
- 4e wtk.: J. Almekinders, J. C. Stenekes, R. Smits, J. W. van der Plas, A. Hoekstra, F. A. M. Vergroesen;

5e wtk.: R. A. Viergever, R. A. M. Haffert, H. H. van der Linde, J. T. van Lith, J. E. Buitendijk, J. W. van Hoof, F. van den Bogaard, J. G. P. A. Plantinga, D. W. de Boer, H. W. ter Haar, D. Zwierenberg, G. J. A. de Ruiter;

II.wtk.: M. Kik;

bootslieden: P. de Vries, T. H. van Vijmen, H. H. van Oostrum, H. C. den Daas;

1e pomplieden/bankwerker: J. J. van der Klev, F. W. Bosson, J. Brobbel;

2e pomplieden/bankwerker: R. Bakker, N. van Marwijk, L. A. T. Blanke-meyer;

bankwerkers: F. J. Trijelaar, J. Punt;

wachtassistent: J. den Hartog;

hoofden voeding: L. Deynen, P. van de Veur, H. Scharloo;

scheepskok: J. L. Anderson, D. Landstra.

### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

**m.s. Abida:** 3e stm. P. T. M. de Jonge, hfd.wtk. K. Toereppel, 2e wtk. J. Ommering, 4e wtk. K. Stobbe, II.wtk. R. A. Smith, bootman B. T. Hoogervorst, 1e pompmann/bankwerker R. C. R. van Rooyen, 2e pompmann/bankwerker J. van Scherrenburg, bankwerker P. A. Janse, wacht-assistent P. J. M. Toussaint;

**m.s. Acila:** gezagv. K. Frins, 5e wtk. K. Elshout, 5e wtk. P. D. Koudenburg, radio-officier J. Leeuwis;

**m.s. Acmaea:** 3e wtk. J. van Pijkeren, 5e wtk. H. Smeding;

**m.s. Acteon:** hfd.wtk. H. de Jong, 5e wtk. J. M. J. Hamers;

**m.s. Arca:** 3e stm. P. R. Lammers, 4e wtk. C. J. M. de Jong;

**s.s. Atys:** 2e wtk. K. J. Faasse, 4e wtk. L. J. Feunekes;

**s.s. Capiluna:** 5e wtk. J. M. Grimme, radio-officier P. L. Grootemaat;

**s.s. Capisteria:** II.stm. J. P. Fockema Andreae, 5e wtk. J. P. A. M. Ghuys,

5e wtk. H. P. C. Eken, II.wtk. H. Hof, II.wtk. P. J. Doest;

**s.s. Capulonix:** 1e stm. J. W. Bakker, 3e wtk. C. A. van den Kroonen-

berg;

**m.s. Cinulia:** 3e stm. J. Korving, wnd. 2e wtk. H. G. de Boer, wnd. 3e wtk. G. C. Sloof, 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen;

Bij mijn afscheid werd mijn vrouw en mij een prachtig cadeau overhandigd, een cheque waarmede een bijdrage werd geschonken voor een reeds lang gekoesterde wens: een geschilderd portret van mijn vrouw.

Dit portret zal mij en mijn gezin doen herinneren aan een goede tijd doorgebracht bij de Shell, waarvan de laatste tien jaren bij Shell Tankers, Shell Nederland en Shell Verkoop tegelijk.

Nogmaals dank hiervoor en voor Uw hartelijkheid bij mijn afscheid.

Dokter De Loos

**m.s. Crania:** hfd.wtk. J. van der Meijde, 4e wtk. P. A. N. J. de Hullu, 5e wtk. B. Eschendaal;

**m.s. Dallia:** 4e stm. A. J. W. Rommes, 3e wtk. L. P. A. de Winter, 2e pompman/bankwerker C. Beijer;

**m.s. Daphne:** 5e wtk. R. J. Rodolf, bootsman C. F. M. Hartman, 1e pompman/bankwerker A. W. de Rooy, hoofd voeding A. Onderstal;

**m.s. Diadema:** 2e stm. A. J. Both, II.stm. G. A. H. A. Molenaar, II.stm. G. Besier, II.wtk. S. van der Meulen, II.wtk. W. I. van der Burgh, II.wtk. J. J. P. Kuijper Boone, radio-officier A. K. Deurloo, bootsman H. Buurman, 1e pompman/bankwerker A. H. den Bode, 2e pompman/bankwerker J. Doolaar, bankwerker J. Stroosnijder, hoofd voeding W. C. Kapper, scheepskok J. J. A. Huyben;

**m.s. Diloma:** 5e wtk. A. J. A. de Groot;

**m.s. Dione:** 2e stm. A. Vlaar, 5e wtk. J. W. Goetjes, 5e wtk. H. C. den Ouden, 5e wtk. M. Veenstra;

**m.s. Dosina:** gezagv. H. E. Glansbeek, 1e stm. F. Minkels, 2e stm. P. Puijpe, 2e wtk. B. Oudkerk, 4e wtk. R. Gesterkamp, 5e wtk. P. Vijf-vinkel, 5e wtk. C. A. A. Rademaker, II.wtk. M. van Bethlehem;

**s.s. Kabylia:** radio-officier L. Toutenhoofd;

**s.s. Kara:** wnd. 1e stm. W. Kalkman, 3e stm. B. van Katwijk, 5e wtk. C. H. Kleywegt, radio-officier A. G. Plaisier;

**s.s. Katelysia:** hfd.wtk. J. F. Spiering, 3e wtk. J. Kruysse;

**s.s. Kelletia:** hfd.wtk. J. W. van Wegen;

**s.s. Kenia:** gezagv. R. E. van der Miesen, 3e stm. J. van der Klooster;

**s.s. Kermia:** 3e stm. R. G. de Haan, wnd. 2e wtk. K. P. Kaal;

**s.s. Khasiella:** 1e stm. G. Verbrugh, wnd. 2e stm. J. A. van Kesteren, 5e wtk. A. H. W. Klomp, bootsman H. L. Klop;

**s.s. Kopionella:** wnd. 1e stm. W. Drost, wnd. 2e stm. J. J. B. Roest, wnd. hfd.wtk. A. de Coninck, 5e wtk. J. C. Spijkerman;

**s.s. Koratia:** 5e wtk. W. Krijger, 5e wtk. J. M. Verburg;

**s.s. Korovina:** gezagv. G. F. de Boer, 1e stm. G. W. Bouma;

**s.s. Kosicia:** 5e wtk. E. S. Petrusma;

**s.s. Kosmatella:** 2e stm. M. F. D. Becx;

**s.s. Krebsia:** wnd. 2e stm. E. L. de Ruiter, wnd. 3e wtk. B. R. de Ridder, 5e wtk. C. A. van Esveld, 2e pompman/bankwerker J. Rosendal, hoofd voeding L. H. H. L. Leithuysen;

**s.s. Kryptos:** 3e stm. J. M. E. Korteweg;

**s.s. Kylix:** 3e stm. R. Agema;

**s.s. Lovellia:** gezagv. J. C. de Groot, wnd. 2e stm. M. Klein, hfd.wtk. Jac. Jansen, 3e wtk. P. F. Vermeulen;

**s.s. Macoma:** commodore W. Kuijper, 2e stm. J. de Kok, 5e wtk. H. Wesselman, 5e wtk. F. R. Lagerveld, radio-officier L. de Soete;

**s.s. Marpessa:** 3e wtk. J. W. van Putten;

**s.s. Metula:** wnd. 2e stm. F. M. J. van de Laar; 3e wtk. J. Smid, II.wtk. H. J. Sikkenga, II.wtk. M. C. Versloot;

**m.s. Neverita:** 3e wtk. T. Scholte, scheepskok J. L. Menger;

**m.s. Niso:** 3e stm. D. Schonenberg, 4e wtk. L. Vlastra;

**s.s. Ondina:** 1e stm. C. P. Donken, 2e wtk. J. B. van Haaster, 3e wtk. H. Blankvoort;

**s.s. Onoba:** gezagv. J. L. F. Vermeulen, 1e stm. H. H. Hacken, wnd. 2e wtk. G. J. van Neuren, wnd. 4e wtk. R. H. de Haan, 5e wtk. N. J. Gras;

**s.s. Patro:** 1e stm. S. Harders, 2e stm. W. van den Born, 3e stm. M. Groothuis;

**s.s. Philidora:** gezagv. J. Hagen, 3e stm. W. A. Mostert, 4e wtk. R. R. Brouwer, 5e wtk. P. A. Post, 5e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. P. Kooymaan, radio-officier A. A. M. Lapidaire;

**s.s. Philine:** gezagv. A. Tijsma, wnd. hfd.wtk. G. Vis van Heemst, 5e wtk. H. A. Meissner;

**s.s. Philippia:** gezagv. W. van Brakel, wnd. 2e stm. J. B. Krul;

**s.s. Sepia:** hfd.wtk. J. de Ruiter;

**s.s. Viana:** 1e stm. P. Snel, hfd.wtk. G. W. van Essen, 4e wtk. D. Westdorp, radio-officier D. J. Hage;

**s.s. Vitrea:** 2e wtk. W. Muis, 3e wtk. J. A. Starreveld, II.wtk. J. S. M. Jocker;

**s.s. Vivipara:** gezagv. T. G. J. Roeten, 3e wtk. H. van Ommering;

**s.s. Zafra:** gezagv. F. Menninga, wnd. 2e wtk. E. Hoogvorst, 5e wtk. A. Vis;

**s.s. Zaria:** wnd. 1e stm. M. P. J. Hage.

#### UIT DIENST GETREDEN:

gezagv.: N. P. N. Reus;  
3e stm.: B. Smit;  
4e stm.: F. G. Hamilton;  
II.stm.: F. B. M. Koster;  
hfd.wtk.: J. Meenderink;  
4e wtk.: J. C. Stenekes;  
5e wtk.: J. A. H. van Doorn;  
2e pompman/bankwerker: R. Bakker.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „CURAÇAOSCHE SCHEEP-VAART MAATSCHAPPIJ”:

4e wtk.: G. J. Verbeek.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. P. Puijpe, J. M. Huijgens, R. van Westendorp;  
1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. R. van Kranen, J. Mieras;  
2e stuurman G.H.V.: 3e stm. J. A. van Kesteren, J. B. Krul, M. Klein;  
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. M. Stammes, G. A. M. Dorren, C. Verburgt;  
„C”.: 2e wtk. A. de Coninck;  
„C-th”.: 2e wtk. J. Ommering, O. A. van der Want;  
„B”.: 3e wtk. G. J. van Neuren, E. Dallinga, P. F. Vermeulen, K. P. Kaal, A. K. van 't Blik, F. de Roos;  
„A/B-th”.: 5e wtk. R. H. de Haan, K. Stobbe, P. A. N. J. de Hullu, A. Vis;  
„A”.: 5e wtk. I. J. Albrechts, A. J. A. de Groot, H. Wesselman, J. A. Willems, K. Verf.

#### AANGESTELD ALS:

3e stm.: R. G. de Haan, P. Vijfhuizen, M. Kruyshaar, R. Lawerman, J. Korving, R. J. den Os, M. C. Kalkman, L. G. P. de Groot, F. Koster, J. W. Hendriks, J. van Ruiven, P. A. B. de Ruiter, M. Bal, J. C. A. C. M. Smits, B. Koppe, F. Hellendoorn, R. A. Ratelband, D. van Eijk, M. Buth, P. Steynis, A. A. J. M. Defosche, F. T. J. van Manen, J. M. E. Korteweg;  
2e wtk.: K. J. Faasze;  
3e wtk.: T. P. M. Westhuis, W. H. Hennink, M. J. Parent, P. Zappay, J. J. M. van Kooten, R. Sloof, J. A. Starreveld, J. Groeneweg, T. Scholte, J. W. Heiligers, J. T. IJskes, H. J. Lammertink, W. Verhagen, W. J. Grapendaal, J. C. Lanser;  
4e wtk.: L. J. Feunekes, J. A. M. Leer, J. H. S. Brijde, R. G. Hoeboer, F. C. Koens, J. J. J. Ludokuse, C. J. M. de Jong, J. P. van der Gaag, J. B. Krijnen, J. A. Brouwer, A. Meesters, A. B. P. Dill, M. van der Meulen, D. F. L. van Velzen, K. Koch, F. A. M. Vergroesen, K. Verf, A. Kerremans, E. P. Walop, R. Gesterkamp, E. de Jong, H. Nijhof, B. R. A. Jansen, H. Tesink, C. G. van der Zwet, B. R. Verhoog, J. J. Timmers, J. M. Brinks, R. I. Brouwer, J. L. de Bondt, J. A. Maassen, D. Westdorp, P. H. Dassen, J. M. van de Wal, A. Verweij, K. Stobbe, P. A. N. J. de Hullu, C. Swartjes, I. J. Albrechts.

#### BEVORDERD TOT:

1e pompman/bankwerker: J. Pronk, A. H. den Bode;  
2e pompman/bankwerker: J. Doolaar;  
bankwerker: J. Stroosnijder.

## MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.6 t/m 15.7.1969)

#### UIT DIENST:

1.7: W. de Loos, Arts - sectie DF/1 (pensioen);  
Mevr. K. C. den Uijl-Sonneveld - sectie DFF/1;  
E. J. Laban - sectie DFP/1;  
11.7: Mej. I. Vitters - sectie DFF/3.

#### Redactiecommissie:

G. W. Bakker  
A. Baljet  
I. J. A. van Dommelen  
G. H. van Leeuwen  
J. C. W. Schuller tot Peursum  
(voorzitter)  
W. N. Wouters

## tussen schip en ka

achtste jaargang no. 12 — augustus 1969

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN  
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF  
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE  
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:  
Redactie „Tussen Schip en Ka”  
p/a Shell Tankers N.V.  
Postbus 874, Rotterdam