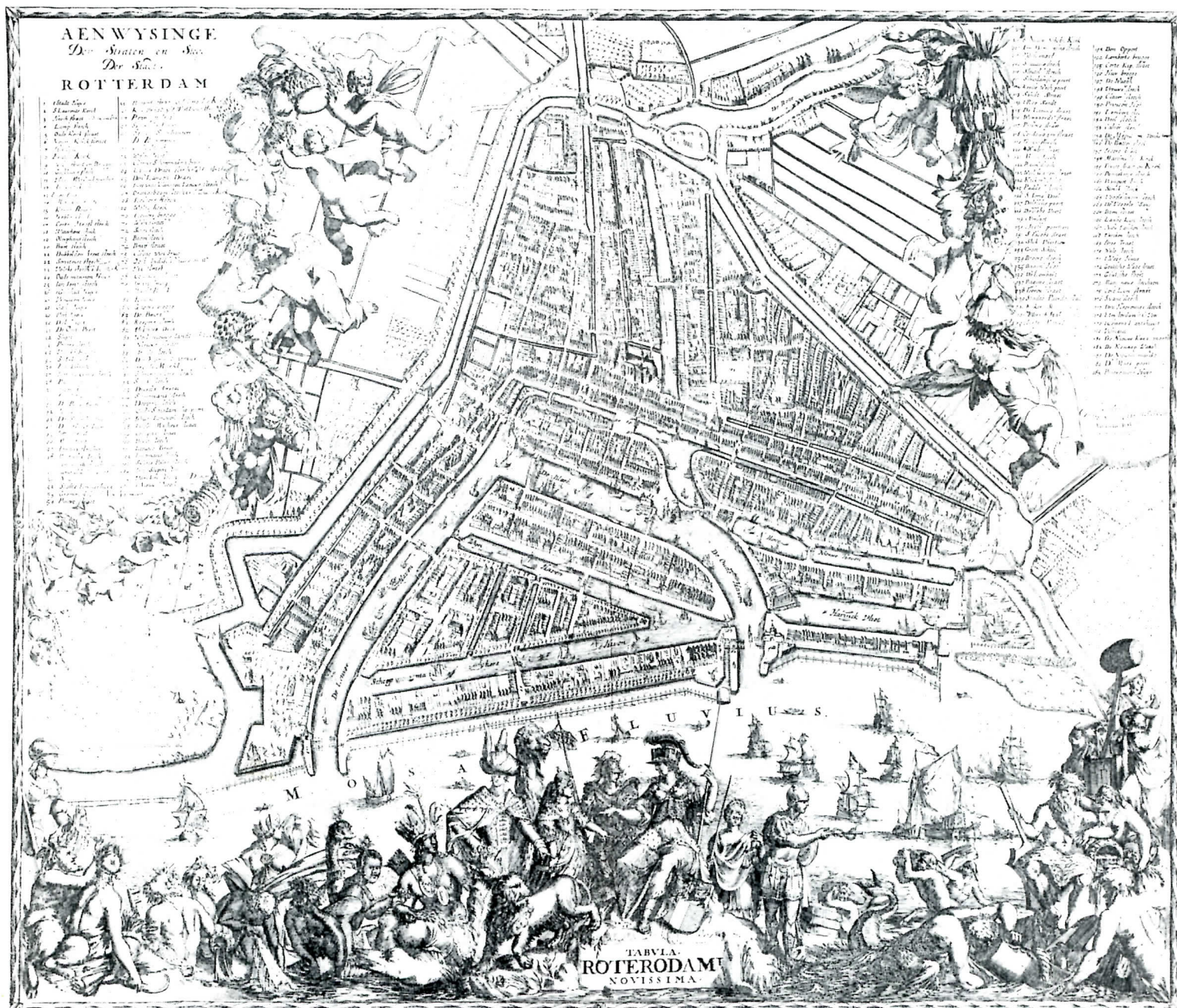


TUSSEN
**SCHIP
 EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
 VLOOT- EN WALPERSONEEL
 VAN SHELL TANKERS N.V.
 DECEMBER 1967



ROTTERDAM OMSTREEKS 1700

„Vrezen met grote vreze”

Jaren geleden ben ik eens met een groep jongens uit ons dorpje in Gelderland gaan kamperen in Wijk aan Zee. We kwamen daar aan op een avond en gingen na een schommelige reis met een gammele bus meteen naar bed, dat wil zeggen: we kropen in het stro.

De volgende morgen, het was toen zondag, eerst samen naar de kerk — en dat was nog gezellig ook — en daarna klommen we langs een smal pad de duinen op.

Nu waren er onder onze groep een stuk of vier jongens die nog nooit de zee hadden gezien.

Eén van die jongens, Freek, sjuwt met enige drukte het duin op en staat ineens bovenop met uitzicht op zee. Een stralend heldere dag. En de druktemaker Freek werd doodstil, hij zei geen woord meer, hij ging zitten en keek maar, hij keek maar. Eindelijk kwam er uit: „Wat is dat mooi!”

Ik moet vaak aan Freek denken. Hij is nu al getrouwd en vader van twee kinderen, maar als ik hem spreek hebben we het nog wel eens over die voor hem bijzondere ervaring. Ik zal proberen u uit te leggen waarom.

U hebt waarschijnlijk de zee onder vrijwel alle omstandigheden gezien. Vlak als een spiegel, maar ook met windkracht 10 of 12 of nog meer. Misschien ziet u het mooie er nog wel van af, misschien hebt u er al lang genoeg van. Misschien bekijkt u het heel zakelijk als de beste verbindingsmogelijkheid tussen de Perzische Golf en Rotterdam.

Er zijn wel meer mogelijkheden.

Freek vond het in elk geval mooi en de vele keren dat ik zelf gevaren heb, ben ik ook altijd weer eventjes onder de indruk gekomen van dit stuk schepping.

Maar, dat is niet het belangrijkste.

Ik zie in die houding van Freek iets terug van wat de bijbel noemt „vreze”. Dat is iets anders dan angst.

Van de herders die in de velden van Bethlehem de boodschap hoorden dat Jezus was geboren, vertelt Lucas: „Zij vreesden met grote vreze”.

Zo gauw je gaat proberen om het kerstgebeuren te begrijpen, lig je op de verkeerde koers. Dan loop je vast op de kust van je beperkte verstand en dan wordt het een ramp.

Je vergist je tussen bakboord en stuurboord en de bootsman weet van geen voor of achter meer. Kerstmis blijft een raadsel. De mensen die gestudeerd hebben zeggen: „God geeft Zijn Zoon aan de wereld”. Dan weet je nog niets.

De enige manier om het kerstgebeuren te benaderen is om net te doen als Freek. Stil te zijn. Te gaan zitten, op te letten en dan is het een geloofskreet als u dan zegt: „Wat is dat mooi!” Freek snapte van die zee helemaal niets. Hij probeerde het ook niet. Hij kende geen zeekaarten, hij wist niet eens dat zee-water zout was, hij had nog nooit van plankton gehoord en nog nooit een zeemeew gezien.

Maar, hij voelde wel aan: dit is toch iets bijzonders.

Als u zover komt om lezend of borend over dat kindje in de kribbe, 1900 en zoveel jaar geleden, te zeggen: „Dat is toch iets bijzonders!”, dan hebt u een vlotte kans op een gezegend Kerstfeest.

Ds. F. J. DUN

N.H. predikant te Hummelo (Gld.)
oud-vlootpredikant

„Weet, dat uw verlosser leeft”

Deze woorden maak ik tot de mijne nu ik mij richt tot alle zeevarenden en hun familieleden van Shell Tankers die zich christenen noemen en het willen zijn. Woorden als deze immers zouden geen inhoud hebben voor hen die God in hun leven en in dat van de hele mensheid niet aanvaardden. Voor de christenen onder ons is het kerstfeest echter een dag, een tijd die we met vreugde en dankbaarheid viëren als het begin van onze verlossing. Al leven we in een moeilijke tijd, een tijd van spanningen en veranderingen op alle gebieden, toch komt het kerstfeest op ons af als een bevrijding uit de spanningen waarin en waaronder we leven. Ook al wordt er in deze tijd gesproken van God is dood, ook al zijn veel dierbare tradities in ons religieus leven ondersteboven gehaald en verdwenen, toch durven we mogen en kunnen we vandaag de boodschap van Christus aan u doorgeven: „Weet, dat uw verlosser leeft”.

Christus leeft onder ons en houdt zich met ons bezig, ook al zou het vandaag geen kerstfeest zijn. Hij is en leeft vandaag onder ons niet op een andere manier dan de andere dagen van het jaar. Zijn aanwezigheid onder ons en zijn bezig zijn met ons wordt ons vandaag echter meer tastbaar omdat we op het kerstfeest het begin van die aanwezigheid, van dat zich met ons bezighouden herdenken. In ons diepste wezen weten en voelen wij ons christenen, verbonden met Hem die door Zijn Vader tot ons gezonden werd. Maar niet altijd geven wij ons er rekenschap van, niet altijd houden wij rekening met deze verbondenheid. Zoals de eerste mensen, die oorzakelijk werden dat God ons zijn Zoon beloofde te zenden om de breuk tussen Hem en de mens te herstellen, drijven wij in ons leven ook wel van Hem weg. Pas wanneer we geen reddingsboei meer in de buurt zien, waaraan we ons kunnen vastklampen, beginnen we om hulp te roepen. We worden weer eens wakker geschud uit de sleur van het dagelijkse leven als de hoogtepunten uit het kerkelijk leven op ons af komen. O ja dat is waar! Het is bijna Pasen, Pinksteren, Kerstmis.

Nu is het Kerstmis. Hoevelen van u zijn er weer op zee of ergens ver van huis in de buurt van een pijpleiding. Want in vele gevallen kunnen we niet spreken van een tanker in de haven. Ondanks die prozaïsche omstandigheden van schip, zee, olie, scheiding van de u meest dierbaren, is de boodschap van het kerstfeest „Weet, dat uw verlosser leeft”, ook voor u. Intimiteit, aanwezigheid van uw dierbaren, kribbe en kerstboom kunnen uw stemming verhogen en u er toe brengen het kerstfeest te viëren met een nachtmis, met een mooie kerkdienst in een feestelijk versierde kerk, met het zingen van de ons dierbare kerstliederen. En toch hoe dierbaar dit alles ons kan en mag zijn, het raakt niet de kern van de boodschap. Uw verlosser leeft voor u ook zonder dit alles.

Ook voor u op die tanker ergens ver van huis, ook voor uw familieleden die u in deze dagen meer dan anders missen, ook voor de soldaten aan beide kanten van het front in Vietnam, ook voor de hongerige mens, waar ze ook zijn, ook voor de zieken en stervenden. Voor de hele mensheid is Christus op deze wereld gekomen. Ons allen biedt Hij zijn goedheid en liefde. Ons allen wil Hij bevrijden, verlossen. De enige voorwaarde is dat wij Hem aanvaardden. Deze liefde en goedheid die aangeboden worden, kunnen pas effect hebben als wij op dit aanbod, ja zeggen.

Liefde en goedheid waaraan de mensheid zo zeer behoefte heeft, zullen via eenieder van ons op onze evenmens moeten overslaan. We hebben immers niet alleen de relatie God - mens, maar ook wij mensen zijn onderling verbonden, op elkaar aangewezen, van elkaar afhankelijk. Als God ons in Christus liefde en goedheid heeft geopenbaard en gebracht, dan zullen via ons die Hem erkennen, aanvaardden en beleven, deze liefde en goedheid gestalte moeten krijgen in het leven van iedere dag in onze omgang met collega's aan boord, met onze familieleden thuis en in alle omstandigheden waarin wij met onze medemens in aanraking komen. Misschien juist vooral in de omgang met die mensen die Hem niet erkennen of die door oorlog, onderdrukking, vijandschap, ellende, ziekte en dood de levende Christus niet meer kunnen onderkennen.

Wij hebben dan de opdracht in het leven van iedere dag met daden te getuigen van de boodschap van dit kerstfeest: „Weet, dat uw verlosser leeft.” Zo wens ik u allen, mijn vrienden en bekenden, een Zalig Kerstfeest.

C. VAN DER BURGH, havenaalmoezenier

ROTTERDAM / HEDEN EN VERLEDEN

*In 't verleden ligt het heden,
in het nu wat worden zal.*

Willem Bilderdijk (1756—1831)

Wij zouden u willen uitnodigen eens mee te gaan naar het dak van het Shell-Gebouw aan het Hofplein in Rotterdam. Hiervandaan hebben we een prachtig uitzicht over de stad aan de Maas en omgeving ervan; in het noordoosten zien wij op een heldere dag zelfs Gouda liggen. Kijken we in de richting van de rivier de Maas, die in de geschiedenis van Rotterdam zo'n belangrijke rol heeft gespeeld, dan zien we in de verte de contouren van de grote boten van de Holland-Amerika Lijn, meer naar het Westen toe een groot aantal kranen, die de Rotterdamse haven de faam hebben bezorgd van een snelle en goed geoutilleerde haven (foto 1).

Als wij nu onze blik eens naar beneden richten, zien we het Hofplein, met een eindeloze stroom auto's, brommers, fietsers en voetgangers, alle keurig in de ban gehouden door een overvloed aan verkeerslichten.

Aan de Schiekade-zijde van het Shell-Gebouw staat een, voor hedendaagse begrippen, bescheiden kantoorpand van 6 etages; aan de noordzijde wordt het Shell-Gebouw begrensd door het viaduct van de spoorlijn Amsterdam-Dordrecht. Daarachter het Shell-parkeerterrein, een mammoet-school en verdere nieuwbouw langs de Schiekade (foto 2) en weer verder lopend over het dak zien wij (foto 3) het Pompenburg, met — de aftakking naar rechts — de Goudse Singel. Links op de voorgrond de voormalige Heliport, omgetoverd tot tijdelijke tentoonstellingshallen, die echter gezien het bedrag besteed aan de constructie ervan, wel de weg zullen gaan van zoveel noodgebouwen en winkels na de oorlog in Rotterdam en nog wel enkele tientallen jaren zullen blijven.

Als wij in gedachten nu eens een 1000 jaar teruggaan en wij stellen ons voor op dezelfde plaats te staan, wat zouden we dan zien? Water, zandplaten, riet, maar niet veel meer. Wanneer we kaarten bekijken van de kust van Holland in vroeger tijden, dan blijkt dat de kuststrook heel wat grilliger was dan nu. Weliswaar zijn de in die tijd gemaakte kaarten niet altijd even nauwkeurig gezien de geringe belangstelling die er in die tijd bestond voor wat verder was dan een dag gaans, maar op basis van bodemonderzoek heeft men later toch vrij betrouwbare kaarten kunnen samenstellen, die aantonen dat de Maas als een grote delta in de Noordzee uitmondde, en waar nu Rotterdam als wereldstad haar kantoren herbergt met rechtstreekse telexverbindingen met alle belangrijke plaatsen op de aardbol, was het water toen nog heer en meester.

Wel waren er reeds een groot aantal verzandingen, maar het water had er nog vrij spel. Wist u overigens dat het Rode Zand zijn naam te danken heeft aan de kleur van het zand, dat daar een ondiepte vormde? Mogelijk lagen in die tijd, tussen de vele kreken verscholen, kapers op de loer en wachtten op een passerende vrachtaarders om op die wijze in hun levensbehoeften te voorzien; doch dit zijn slechts gissingen. Het is wel zeker dat — veel later — dankzij inpolderingen vanuit Schiedam, dat in die tijd belangrijk was, meer land ge-

wonnen werd en in dit verband mag de naam van Gravin Aleidis, de weduwe van Graaf Jan van Arjennes van Henegouwen, niet ongenoemd blijven. Zij bezat een huis, Te Riviere genaamd, aan de linkeroever van de Schie. Ook Wolphert van Bosselen uit Zeeland heeft tot het ontstaan van Rotterdam het zijne bijgedragen. Daar hij niet bepaald goed kon opschieten met de familie Arjennes, die hun belangen meer in Schiedam hadden, had hij zijn belangensfeer meer in het Rotterdamse gebied gelegd en de plaats Rotterdam mag hem dan ook wel bijzonder dankbaar zijn.

De bewoners van Rotterdam, als wij het gehucht uit die dagen reeds deze naam mogen geven, waren voornamelijk vissers. Rotterdam betekende nl. niet veel; ze had geen verbinding met de andere Hollandse steden en viel dan ook niet te vergelijken met b.v. Dordrecht, dat door zijn natuurlijke ligging als doorvoerhaven gold voor Holland, Brabant, Vlaanderen, Gelre en het Rijnland. De vooruitzichten voor de nederzetting van vissers in het Rotterdamse gebied waren dus niet al te gunstig.

Het moge echter pleiten voor de vooruitstrevendheid van onze voorouders dat zij, ondanks de concurrentie van het nabije Schiedam en de tegenwerking van de natuur, die door voortdurende verzandingen de waterverbinding over de Maas dreigde af te sluiten, zich wisten te handhaven, ja zelfs hun nederzetting wisten uit te breiden, zodat zich in de loop der tijd ook enkele wevers en andere ambachtslieden in dit gebied vestigden. Een natuurlijk gevolg van deze uitbreiding was, dat ook de geldschieters

der middeleeuwen, de Lombarden, zich in Rotterdam vestigden en zo langzamerhand er een nederzetting ontstond, die een woordje mee ging spreken. Hiervan getuigt ook de aanwezigheid van een herberg voor doorgaande reizigers. Wij spreken nu evenwel al over het einde van de dertiende eeuw.

Dat deze plaatselijke industrie aan het opkomen was, impliceerde niet dat de oorspronkelijke bewoners, de vissers, in het gedrang waren gekomen. Integendeel, de visvangst was nog steeds de belangrijkste bron van bestaan. En bij vis moet je wat drinken. De bierbrouwerijen en de mouterijen hadden dan ook al vaste grond gekregen in deze stad, temeer daar de Maas in die tijd zo helder was, dat het water beroemd was als grondstof voor de vervaardiging van bier.

Wat had de burger in die tijd nog meer nodig? Hij kon zich nu kleden en voeden en in beperkte mate handel drijven. De Rotterdammers streefden er echter naar ook een officieel erkende stad te worden, met de voordelen die daaraan verbonden waren. Graaf Willem IV was hiertoe wel bereid tegen betaling van 100 pond; op 7 juni 1340 kreeg Rotterdam dan ook stadsrecht, nadat het tevoren reeds poortrecht had verkregen.

Het hiervoor reeds genoemde Rode Zand was in die tijd nog niet in het stadsgebied begrepen. Dit werd pas geannexeerd toen later van hertog Aelbrecht toestemming was verkregen grachten om de stad te graven en het stadsgebied te vergroten met het ambacht Cool, dat eigendom was van de heer Willem van de



Wateringe en zijn vrouw, Janne van Teylingen. Zo ontstond de Coolvest, later Coolsingel genoemd.

Het Rotterdamse gebied was dus voor hedendaagse begrippen nog klein. Op de Meent was de stadswaarde, zoals de naam zelf al aangeeft. Als straat komt zij niet eerder voor dan in de eerste helft van de 16e eeuw.

In de 14e eeuw was — vergeleken met de grote Hollandse steden — Rotterdam echter toch nog niet belangrijk. Dit kwam voornamelijk door de afwezigheid van een goede verbinding met het achterland. Schiedam was nog steeds belangrijk om van Dordrecht maar te zwijgen.

Delft — ook een belangrijke stad in die tijd — wist van Graaf Aelbrecht van Beieren, die Holland, Zeeland en Henegouwen bestuurde, het recht te verwerven een eigen uitmonding in de Merwe (zoals de Maas toen nog heette) te maken. Het door deze stad gegraven kanaal mondde toen uit bij het huidige Delfshaven, dat dus zelfstandig was, maar onder de hegemonie van het Delftse stadsbestuur stond.

Schiedam begon op den duur de nadelen te ondervinden van zijn ligging aan een binnenbocht van de Merwe, waardoor verzandingen optraden, waartegen in die tijd weinig kon worden gedaan. Rotterdam daarentegen lag aan een buitenbocht, hetgeen later zijn vruchten zou afwerpen. Onze voorouders getuigden wederom van een vooruitziende blik. Op eigen kosten groeven de Rotterdammers een kanaal naar de Schie, waardoor ze in één klap een eigen verbinding met het achterland, met name Delft, kregen. De vaart werd gegraven vanaf de Leuvehaven en voerde door de stad via het huidige Haagse Veer, Hofplein en de Schiekade naar Overschie, waar zij uitmondde in de Schie.

Zij vormde de laatste schakel die nodig was om van Rotterdam een doorvoerhaven te maken, nodig om de stad tot bloei te brengen. Was Rotterdam tot dan toe voornamelijk bekend als vissersstadje met wat bierbrouwerijen en bescheiden handel, nu wist zij spoedig ook de wolverschepingen in handen te krijgen en vormde aldus de overslaghaven voor de uit Engeland ingevoerde wol, ter verdere verscheping, door de Schie, zoals de vaart spoedig werd genoemd, naar de draperiesteden Delft en Leiden.

Rotterdam begon dus een aardig woordje mee te spreken en met het stadsrecht dat zij in 1340

had verworven, mogen wij dus in het vervolg werkelijk spreken over de „stad” Rotterdam, een stad met wallen, poorten en wat de middeleeuwse krijgskunst verder noodzakelijk maakte om zich tegen jaloerse buren te verdedigen.

De kaart die op de voorpagina van dit nummer is weergegeven, is gemaakt omstreeks 1700, maar de stenen stadsmuren waren reeds in het midden van de 16e eeuw tot stand gekomen, al was toen de huizenbouw niet zo ver gevorderd als op bedoelde kaart is getekend.

Laten we nu deze kaart eens wat nauwkeuriger bekijken. Wij zien, dat de stad begrensd wordt door wat thans zo ongeveer de Coolsingel, Schiedamse Vest en Goudsesingel zijn. Dit wil echter geenszins zeggen dat buiten deze grachtenkring in het geheel geen stadswoners woonden. Er waren, ook in die tijd, reeds vele gegoede burgers, die een buitenhuis(je) hadden. Ook hadden zich reeds blekers en touwslagers (Lijnbaan) buiten de stad zelve gevestigd, voornamelijk in het ambacht „het Cool”. Maar de Schout en zijn ridders droegen geen verantwoording voor hun veiligheid.

U ziet op deze kaart duidelijk de toegangspoorten tot de stad, waarvan wij — gezien ons uitgangspunt het Shell-Gebouw is — met name noemen de Delftse Poort (bovenaan) en het vlak daarbij (iets naar rechts) getekende Hofpoortje. Deze Delftse Poort was evenwel geheel afwijkend van de Delftse Poort zoals velen die nog van vóór de oorlog aan het Hofplein kennen. Oorspronkelijk heette ze ook niet Delftse Poort, maar Noordpoort, ook wel St. Jorispoort, naar de heilige die de draak bevocht. Van deze poort wordt reeds melding gemaakt in het charter van 1373. Men moet zich echter van de poort in de veertiende eeuw, nabij het huidige Hofplein, geen al te grote voorstelling maken. Uit oude stadsrekeningen blijkt, dat na een stevige storm regelmatig de schade moest worden hersteld, evenals aan de omheining van de stad. De poorten bestonden in die tijd uit een houten regelwerk aan palen, waartegen „wagenscotten”, uit het hart gezaagde eiken planken, waren bevestigd.

De toenmalige Delftse Poort, die uit de 14e eeuw dus, had een houten voorpoort, welke buiten de stadsvest lag. Deze was via een valbrug bereikbaar. Dergelijke verdedigingswerken waren in die tijd voldoende, immers, de aanvallers maakten slechts gebruik van katalpulten voor het werpen van stenen, terwijl de

„infanterie” slechts met houwelen en andere slag- en steekwapens was uitgerust. Pas toen de vuurwapenen hun intrede deden bij de strijd, achtte men het nodig de vijand wat verder van de poorten en muren te houden, reden waarom verschansingen buiten de poorten werden aangelegd, o.a. bij de Delftse Poort tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twisten, zulks in opdracht van Jonker Frans van Brederode. Volgens enkele geschiedschrijvers zou hieraan het voor de oorlog nog bekende „Slagveld” ongeveer gelegen op de open plek tegenover het kantoorgebouw, zijn naam te danken hebben, doch zeker is dit geenszins. Het was eerst omstreeks 1540 dat met de bouw van de tweede Delftse Poort werd begonnen. Als bouw materiaal gebruikte men nu steen, ook het Hofpoortje, dat in de op de frontpagina afgedrukte kaart is te zien op korte afstand van en ten oosten van de Delftse Poort. Overigens, het is het „Hofpoortje” waaraan ons huidige Hofplein zijn naam te danken heeft; vroeger heette het plein nog Hofpoortplein, doch dit werd in de volksmond spoedig „Hofplein”, bij besluit van B. & W. van 15 januari 1868 bekrachtigd. Tussen de twee poorten werd een versterkte muur aangelegd. Een zekere Gerrit Gerritsz had het toezicht op de bouw, doch de leden van het Sint Barbaragilde, die de versterkingen uitvoerden, wisten kennelijk wel hoe ze deze stadstimmerman-opzichter konden bedriegen; tussen de buitenmuren werd de ruimte namelijk soms met puin en aarde opgevuld in plaats van met metselwerk, hetgeen bij opgravingen is komen vast te staan. Qua architectuur won deze tweede Delftse Poort het evenwel glansrijk van de Delftse Poort zoals de ouderen onder ons die zich nog van vóór de tweede wereldoorlog zullen herinneren. Vermoedelijk is de poort gereedgekomen in het jaar onzes Heren 1545. Aan de voorzijde was de poort over de vest uitgebouwd en van een voorpoort voorzien. Het poortlichaam was in plattegrond vrijwel vierkant, in het midden bevond zich de doortrit met aan weerszijden drie dienstvertrekken. De westelijke vertrekken werden als gevangenis en later als een „borgerskortegaard”, een onderkomen voor de stadswacht, gebruikt. In 1663 onderging de poort een wijziging: de voorpoort en vaste brug werden gesloopt en hiervoor in de plaats werd een ophaalbrug gelegd; bovendien werden de gevels afgebikt en opnieuw met baksteen bekleed.

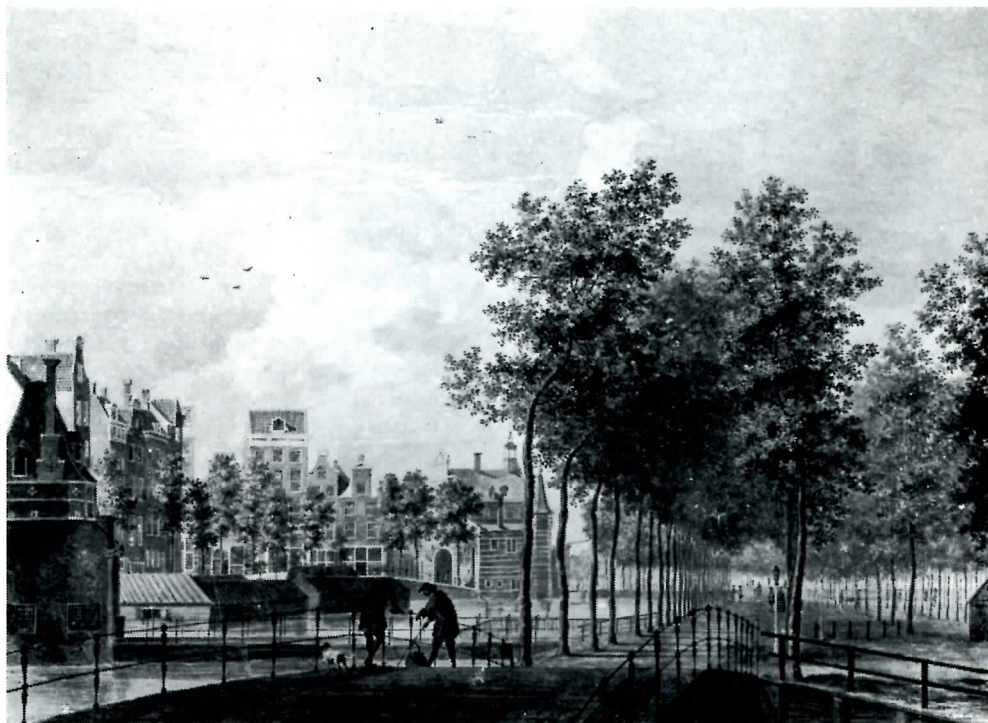


De fundering van de poort en muren bestond uit een houten roosterwerk, dat uit twee lagen eiken balken bestond. De ruimte tussen de vloeren van de poort, en ook van de stadsmuren, werd opgevuld met plukken veenmos. Dit veenmos zwelt wanneer het water heeft opgenomen en daardoor werden de gaten goed afgesloten; een methode die reeds in het jaar 800 werd toegepast voor het breeuwen van schepen, waarvan het bewijs is geleverd bij de vondst van een houten vaartuig nabij Utrecht, daterend uit de 9e eeuw (deze boten werden toen vermoedelijk reeds in de kustvaart gebruikt en zullen ongetwijfeld Rotterdam gepasseerd zijn).

De stenen waaruit de vloer van de toenmalige Delftse Poort bestond waren zeer verschillend van formaat en soort; er zijn bij de opgravingen bij de reconstructie van het Hofplein na de oorlog ook verschillende lagen over elkaar gevonden, waaruit men de conclusie meent te mogen trekken, dat ook in die vroegere tijden de Rotterdamse bestrating aan verzakking onderhevig was, een verschijnsel dat wij nog dagelijks kunnen meemaken om het Shell-Gebouw.

De hierboven beschreven poort werd in 1766 gesloopt wegens bouwvalligheid en omdat, met de steeds verder vorderende krijgskunst, handhaving van een dergelijke verdediging toch weinig zin meer had.

U merkt, dat wij al meer om ons Shell-Gebouw zijn gekomen bij onze mijmeringen over heden



Het Hofplein omstreeks 1750. Aquarel (vermoedelijk) van L. Brasser.

Reproductie — Fototechnische Dienst, Gemeentewerken - Rotterdam

en verleden. Laten wij nu eens verder rondkijken, maar wel even in de 17e en 18e eeuw en nabij het Shell-Gebouw blijven. De hierboven afgebeelde reproductie van een aquarel uit ± 1750, vermoedelijk vervaardigd door L. Brasser, is een kijkje in de richting van het Shell-Gebouw, ongeveer vanaf het voormalige Heliport-terrein, vlakbij het huidige spoorviaduct over het Pompenburg. U ziet geheel links het reeds genoemde Hofpoortje, daarachter de brug ongeveer over wat wij thans de Delftse Vaart noemen en vervolgens de tweede, hierboven uitvoerig omschreven Delftse Poort.

Indien u uw blik laat gaan over het belommerde plein, kunt u in gedachten het Shell-Gebouw aan het einde van de bomenrij plaatsen. Dit plein heette in 1498 Aesvelt, later werd het Aelstvelt. Het water dat u op deze reproductie

ziet, heette toentertijd de Kolk. De brug op de voorgrond leidt over de Rotte, die toen vlakbij het spoorviaduct uitmondde.

Het geheel lag dus buiten de stadsmuren en wij kunnen dan ook niet zeggen, dat ons Gebouw in de oude stad ligt, integendeel, eerst veel later is Rotterdam zich gaan uitbreiden tot ver buiten zijn middeleeuwse omlijsting. Ook dat is weer een geschiedenis op zichzelf, nog afgezien van het feit, dat wij — als wij onze blik laten rondwalen vanaf het dak van het Shell-Gebouw — nog veel meer aan onze ogen zien voorbijtrekken. Hierop willen wij graag in een volgend artikel terugkomen, waarbij dan tevens meer zal worden ingegaan op hetgeen in de allernaaste omgeving van het Shell-Gebouw en met name in de laatste paar eeuwen is gebeurd.

W. W.

COLLECTIEVE ONGEVALLEN- VERZEKERING VLOOTPERSONEEL

Voor 1968 blijft de premie voor de collectieve ongevallenverzekering ongewijzigd, t.w. 0,5⁰/₀₀ van het verzekerde bedrag voor werknemers en f 15,— voor medeverzekering van de echtgenote.

Deze premies zullen voor onze vlootofficieren, alsmede voor de scheepsgezellen die een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd met onze Maatschappij hebben aangegaan en die zich voor bedoelde verzekering hebben aangemeld, in de gageberekening over december worden ingehouden. Aangezien de gageberekening normaliter eerst tijdens verlof aan het vlootpersoneel worden gezonden, zal deze categorie verzekerden middels een schrijven aan hun huisadres bevestiging ontvangen dat de verschuldigde premie is verrekend. Bedoeld schrijven zal uiterlijk per ultimo januari 1968 in hun bezit zijn. Deelnemers wordt in hun eigen belang aangeraden na te gaan of de premie inderdaad is ingehouden.

Voorts wordt een ieder verzocht in eventuele correspondentie met R. Mees en Zoonen over aangelegenheden de collectieve ongevallenverzekering betreffende, te vermelden dat hij bij Shell Tankers N.V. werkzaam is.

HET VERVOER PER TANKER (slot)

Voor het eerste deel van dit artikel, dat een Nederlandse bewerking is van een door „Group Trade Relations” van Shell International Petroleum Company Ltd. te Londen verzorgde uitgave (SBS 67/108), gedateerd augustus 1967 en getiteld „Trends in Tanker Transportation”, verwijzen wij naar de vorige editie van dit maandblad (pagina 2 t/m 4).

Grenzen van besparingen door grotere tankers

In het algemeen zijn er technisch weinig hinderpalen en er wordt gesproken over tankers tot 800.000 ton. Er zijn echter beperkingen bij het gebruik van zeer grote tankers en de meest voor de hand liggende ervan is eenvoudigweg het huidige gebrek aan vaargeulen, ligplaatsen en andere havenfaciliteiten van voldoende afmetingen in de belangrijkste laad- en losgebieden. Op pagina 7 treft u een opgave aan van het beperkte aantal Europese oliehavens die voldoende geoutilleerd zijn voor deze grote schepen.

Enige van ouds bekende havens zijn slechts toegankelijk voor volbeladen schepen van, althans volgens de huidige maatstaven, slechts geringe grootte. Deze havens kunnen niet uitbreiden eenvoudig omdat de mogelijkheden daartoe niet aanwezig zijn. Hamburg valt onder deze categorie, de diepte van de Elbe beperkt de diepgang voor de schepen tot minder dan 10,8 meter. Hetzelfde geldt voor Antwerpen dat, niettegenstaande kostbare maatregelen, niet toegankelijk zal zijn voor volbeladen schepen boven de 65.000 d.w.t. Aan de Noordzee zijn er momenteel slechts twee belangrijke havens die betrekkelijk diep vaarwater hebben (voor tankers met omstreeks 15 meter diepgang) namelijk Rotterdam (Europoort) en Slagenstangen (Oslo Fjord). Rotterdam ontvangt nu de grootste hoeveelheid ruwe olie die Europa op één enkel punt binnenstroomt. Er zijn vier grote raffinaderij-complexen met een doorzet van 34 miljoen ton per jaar, ook is er het beginpunt van een belangrijk pijpleidingstelsel naar het Rijn/Roergebied in Duitsland. De huidige waterdiepte bij Rotterdam beperkt de diepgang van tankers tot ongeveer 15 meter; de

Nederlandse regering heeft echter een ingrijpend baggerplan voor de toegangsweg bekend gemaakt, gericht op het aanlopen door volbeladen schepen van rond 200.000 ton (met een diepgang van circa 18,5 meter) tegen 1970.

Twee andere belangrijke loshavens in Europa zijn Lavera (Marseille) en Le Havre. Naast deze grote havens is er nog de mogelijkheid om gedeeltelijk te lossen in één haven en daarna met verminderde diepgang naar een andere haven te gaan om daar het lossen te voltooien, bijv. Europoort en Thameshaven (in het Verenigd Koninkrijk).

In enkele delen van de wereld waar zich geen geschikte havens bevinden, kunnen door de éénpunts-meerboei (het resultaat van pionierswerk door de Shell) aansluiting gevend op laad- en losleidingen, geschikte meerplaatsen in diep water voor zeer grote tankers worden geschapen in open zee.

Het gebruik van een dergelijk systeem zal het mogelijk maken reusachtige tankers te gebruiken voor de verscheping van ruwe olie in sommige gebieden waar dit anders onmogelijk zou zijn.

Nog een beperking, zelfs in normale omstandigheden, is dat de grootste beladen tankers niet door het Suezkanaal kunnen. Aangezien tot zeer onlangs de uitbreidingsplannen van de Suezkanaal-autoriteiten niet verder gingen dan een maximum diepgang van 12 meter, die ongeveer overeenkomt met die van een 65.000 tonner, bracht dit de gehele industrie ertoe te denken aan zeer grote schepen waarbij het economisch gerechtvaardigd zou zijn beladen om de Kaap te varen en in ballast door het Suezkanaal te gaan. Dit was een overweging die geleid heeft tot de grootte en afmetingen van de bovengenoemde schepen.

In verband met het aanzienlijke aantal door Shell-maatschappijen en de andere grote olieconcerns bestelde zeer grote schepen, hadden de Suezkanaal-autoriteiten (vóór de jongste sluiting) zeer ambitieuze plannen voor vergroting van het kanaal, waarbij tegen 1972 een toelaatbare diepgang van 14,4 meter — voor een 115.000 tonner — en tegen 1976 van 18,6 meter — voor een 200.000 tonner — zou worden gerealiseerd. Nu moeten beladen schepen boven de 65.000 ton van het Midden-Oosten naar Noordwest-Europa varen om Kaap de Goede Hoop — een bijna tweemaal zo lange afstand als die door het Suezkanaal en de Middellandse Zee. Het is duidelijk dat de kosten per ton op een kortere reis lager zijn, maar bij de huidige doorvaartrechten is het nog steeds goedkoper indien grote schepen rond de Kaap gaan.

Toch is het op een rondreis Midden-Oosten-Europa geboden, dat het meren, laden en lossen zo snel en efficiënt mogelijk gebeurt, wil men de besparingen door grotere tankers uitbuiten.

Automatisering van schepen

Veelbelovende technische ontwikkelingen zijn verwezenlijkt in het geautomatiseerde tankschip „Dolabella”, een Frans schip van 70.000 ton, dat door Shell International Marine en Société Maritime Shell wordt gebruikt als proefschip. Op dit schip komen alle bedieningen samen op één plaats, zodat het schip geheel vanaf de brug en daadwerkelijk door één man kan worden bediend.

Op de bedieningsorganen is een computer aangesloten, die momenteel niets anders doet dan de werking van de machine-installaties controleren, eenvoudige berekeningen maken en registreren en waarschuwen bij onregelmatigheden.

Bij de verdere ontwikkeling van dit experiment is het uiteindelijke doel de computer in de circuits op te nemen, zodat deze niet alleen fouten rapporteert maar zelf corrigerend optreedt. De kosten zijn

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



J. W. STERRINGA
per 10.11

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



J. POOT
scheepskok
per 2.11

ONZE VLOOTJUBILARIS



P. RAAMS
matroos
1957 - 19.11 - 1967

nog steeds de beperkende factor bij net op grote schaal realiseren van dit soort ver doorgevoerde systemen.

Nadat het machinekamer-complex minder ingewikkeld was gemaakt om aanschafings- en onderhoudskosten te vermindere- en ter vereenvoudiging van de bediening, lag het voor de hand dat werd nagegaan in hoeverre automatische bedieningssystemen konden worden toegepast ter besparing van mankracht zonder daarbij uiteraard de veiligheidsmarges te verlagen.

Gages maken 10 tot 20 procent uit van de voor rekening van de eigenaar komende exploitatiekosten van een tanker en het streven om deze kosten te verlagen is gepaard gegaan met een gestadige stijging van de gages. Tezelfder tijd worden door technische vorderingen de onderhouds- en bedieningsproblemen aan boord vereenvoudigd — voorbeelden zijn: meer overzichtelijke dekindeling, verbeterde verfsystemen, vereenvoudigde tankschoonmaakwerkzaamheden.

De bezetting van de „Dolabella” was oorspronkelijk bepaald op 31 man maar naarmate meer ervaring wordt opgedaan, zal het wellicht mogelijk zijn deze te verminderen. Zelfs op de oudere schepen, conventioneel ontworpen en gebouwd, hebben in de laatste paar jaar studies van de bemanningsschalen en benodigde werkkrachten aangetoond dat een belangrijke herindeling van de arbeidskrachten kan worden doorgevoerd met als resultaat beter en meer onderhoudswerk aan boord, of een vermindering van de totale bezetting, of beide. Dit wordt allereerst bereikt door een beperkte uitwisselbaarheid tussen het op historische gronden gescheiden dek- en werktuigkundige personeel op tijdstippen dat er veel werk te doen is en door bepaalde functies uit te breiden. In de tweede plaats door de werkzaamheden van de opvarenden samen te voegen en zo één enkele werkploeg voor al het onderhoudswerk te vormen, voorts door de hogere officieren aan boord, onder voorzitterschap van de gezagvoerder, in gezamenlijk overleg een werkschema te laten samenstellen.

Ongeveer 20 Shell-schepen (Engelse, Nederlandse en Franse) varen nu met de nieuwe bemanningssamenstelling, en andere zullen volgen; er is echter een grens aan de besparingen die op deze wijze kunnen worden verkregen. Verdere vorderingen op dit gebied hangen af van de toepassing van belangrijk verbeterde of volledig geautomatiseerde instrumenten en machines, meermethoden en ladingbehandeling.

De Shell-maatschappijen bevinden zich in de voorste gelederen bij de voortschrijdende rationalisatie van het gebruik van mankracht.

ZILVEREN DIENSTJUBILEUM VAN KAPITEIN W. J. DE HAAN

V.l.n.r.: mevrouw C. M. de Haan-Buckle, kapitein W. J. de Haan en de heer D. Rodenburg



Op 12 oktober jl. was kapitein W. J. de Haan vijftienvintig jaar in dienst van onze Maatschappij.

Aangezien hij op die datum aan boord van het s.s. „Philine” dienst deed, werd de jubilaris eerst tijdens zijn verlof, en wel op 7 november jl., vergezeld van zijn echtgenote, door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, ontvangen. Bij die gelegenheid reikte de heer Rodenburg

hem, in bijzijn van de heren L. F. van den Belt (DFP) en A. H. W. Karelse (DFP/1), het embleem voor vijftienvintig jaar dienst uit.

Na een receptie in de Directie-lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw, bood de heer Van den Belt de heer en mevrouw De Haan een lunch aan, waaraan de heren G. den Bakker (DFM), G. P. Beekman (DFM/12) en Karelse mede aanzaten.

Scheepsbouw en voortstuwing

Tot besluit twee vermeldenswaardige technische ontwikkelingen van de laatste jaren.

De eerste hiervan is de opmerkelijke vooruitgang in de scheepsbouwmethoden, met als belangrijkste factor de toepassing van hoogwaardig staal, zodat dünnere en lichtere staalplaten kunnen worden gebruikt. Dit ging gepaard met de ontwikkeling van betere systemen voor corrosiebestrijding waardoor de extra staaldikte vroeger vereist ter compensatie van corrosie in de tanks, kon worden verminderd. Wat de machine-installatie betreft: de hogere voortstuwingskracht nodig voor een zeer grote tanker is verhoudingsgewijs veel minder dan de grotere vervoerscapaciteit. Bij de 200.000 tonners wordt de voortstuwingskracht geleverd door stoomturbines die één enkele ongeveer 43 ton wegende schroef aandrijven, die slechts 85 omwentelingen per minuut maakt.

De turbines ontvangen stoom van één enkele stoomketel, met een hoog rendement, en niet van twee naast elkaar opgestelde stoomketels, zoals in de oudere schepen. Het gebruik van één grote stoomketel (met als reserve een kleine nood-stoomketel) geeft de scheepsontwerper meer armslag en vereenvoudigt tevens de afstandbediening.

Samenvatting

De huidige situatie samenvattend kan worden gesteld dat alle Groepsmaatschappijen onophoudelijk streven naar

het verschepen van ontzaglijke hoeveelheden olie over zeer grote afstanden tegen de laagst mogelijke prijs. Al naar gelang de specifieke omstandigheden waarmede zij te maken krijgen, zullen de Groepsmaatschappijen de voordeligste „mêlering” van transportmethoden gebruiken. Daar tankers daarin een groot aandeel hebben, levert Shell International Marine een zeer belangrijke bijdrage tot verlaging van de kosten, waardoor het rendement van de investeringen wordt verhoogd. Dit is van vitaal belang voor het financieren van toekomstige projecten.

EUROPESE HAVENS MET OUTILLAGE VOOR GROTE TANKSCHEPEN

Maximale grootte (per 1.7.1967)

Haven	Lengte (meter)	Diepgang (meter)
Triëst	275	15,9
Taranto	261	15,1
Finnart	*	16,5
Genua	246	12,1
Lavera	295	14,4
Le Havre	270	14,7
Milford Haven	300	16,5
Rotterdam	360	15,0
Slagenstangen (Oslo Fjord)	288	14,7
Wilhelmshaven	285	14,1
Tranmere	270	13,5
Thameshaven	284	13,5

* Geen lengtebeperking

FLEET MANAGER

KAPITEIN C. J. VAN DE WEIJER

MET PENSIOEN

In verband met zijn pensionering per 1 oktober jl. nam kapitein C. J. van de Weijer op 13 oktober, tijdens een receptie in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw, afscheid van Directie en collega's van Shell Tankers N.V.

Tezamen met zijn echtgenote en dochter werd hij omstreeks half vijf door de voorzitter van het afscheidsc comité, kapitein F. van Tongeren, binnengeleid in de lunchkamer, waar onze Directie en een groot aantal collega's, zowel van de vloot als van het kantoor, oud-collega's en relaties bijeen gekomen waren. Nadat kapitein Van Tongeren aandacht had gevraagd voor de heer Rodenburg, trad laatstgenoemde naar voren voor het uitspreken van de volgende toespraak:

„Kapitein Van de Weijer, mevrouw Van de Weijer, dames en heren, Twee weken geleden hebt u, kapitein Van de Weijer, uw laatste rapport als Fleet Manager aan mij uitgebracht.

Nu staat u aangetreden voor het front van de troep om straks het afscheidsc defilé af te nemen.

Deze terminologie kwam als vanzelf in mij op toen ik met stijgende belangstelling uw verrichtingen in de oorlogsjaren doorlas; jaren die een belangrijke episode in uw leven hebben gevormd.

Met velerlei taken, te veel om op te noemen, bent u, tussen september 1941 en september 1945, na uw opleiding tot Luitenant ter Zee/Waarnemer, door de Koninklijke Marine belast.

Aan de uitvoering van vele gevaarvolle opdrachten hebt u deelgenomen, waarvan ik wil noemen uw deelname aan anti-invasie patrouilles en vluchten voor onderzeebootbescherming door het R.A.F. Dutch Squadron 321 en de vluchten achter de vijandelijke linies tussen mei en september 1945.

Ook na de oorlog, en wel tot 1 september 1948, toen u de Koninklijke Marine verliet, hebt u, onder andere als Artillerie Officier, veel verdienstelijk werk verricht.

Na het behalen van uw diploma eerste rang in december 1948, keert u dan in dezelfde maand terug bij de Shell.

U hervatte daarmee uw loopbaan bij onze Maatschappij, die u op 11 september 1933 als stuurmansleerling was begonnen. Ik noem de namen van uw schepen, die ongetwijfeld bij u en de ouderen onder ons vele herinneringen zullen oproepen: „Mamura”, „Macuba”, „Genota”, „Aletta”, „Poseidon”, „Anastasia”, „Angelina”, „Ocana”, „Magdala” en „Saidja”.

In januari 1941, toen u bij de Koninklijke Marine te Soerabaja in werkelijke dienst werd opgeroepen, deed u als tweede stuurman dienst op de „Mesarong”.

Op 9 maart 1949 zien wij u in dezelfde rang op het s.s. „Saidja”, tot u enkele maanden later — op 1 juli 1949 — tot eerste stuurman werd bevorderd.

Na zowel als eerste stuurman en waarnemend gezagvoerder op ver-

Begroeting door onze Directeur, de heer D. Rodenburg.



Het afscheidscadeau van vloot en kantoor: Havengezicht van Rotterdam

schillende schepen te hebben dienstgedaan, werd u op 1 juli 1955 als gezagvoerder aangesteld.

Tal van tankschepen, zoals de „Ceronia”, de historische „Ondina”, „Crania”, „Kabylia” en de „Vasum” zijn daarna onder uw commando geweest. In het bijzonder zou ik willen noemen de „Vitrea” — onze eerste tanker waarvan de gehele opbouw op het achterschip was geconcentreerd — die in januari 1962 werd opgeleverd.

Als eerste gezagvoerder van onze vloot die op dit type schip ervaring had opgedaan, werd enkele maanden later, bij de oplevering van de „Onoba”, dit schip onder uw commando gesteld.

Op 8 september 1962 verliet u de „Onoba” om met ingang van 7 november van dat jaar op ons kantoor tewerkgesteld te worden, en wel op de Nautische Dienst.

Op 1 januari 1964 werd u met de leiding van deze sectie belast. Per 1 januari van het daarop volgende jaar volgde uw benoeming tot Fleet Manager van Vloot „A”, welke functie u tot uw pensionering op 1 oktober hebt vervuld.

Zoals zojuist opgesomd kunt u terugzien op een voortreffelijke staat van dienst.

Onze persoonlijke kennismaking dateert van 1931 toen wij gelijktijdig op de Rotterdamse Zeevaartschool kwamen.

Vooraf in de laatste drie jaar, waarin u rechtstreeks aan mij rapporteerde, heb ik u leren kennen als een loyale en betrouwbare medewerker en collega, waar ik veel steun aan heb gehad. Dit zowel door uw persoonlijkheid als door uw vaktechnische bekwaamheid als nauticus, kortom als beleidvol beheerder van de „A”-Vloot.

In het bijzonder wil ik hier noemen de zeer belangrijke en blijvende bijdrage die u, niet alleen aan ons, maar daarboven uit ook aan de Nederlandse Koopvaardij, geleverd hebt ten aanzien van de modernisering van de werkmethode en de rationalisering van de arbeid aan boord.

In dit verband wil ik, zeker niet op de laatste plaats, wijzen op het belangrijke aandeel dat u hebt gehad op het terrein van de aanpassing van de bemanningssamenstelling op de Nederlandse koopvaardijsschepen



rij van Marius de Jongere.

aan de voortschrijdende afstandsbediening en automatisering.

Ik zeg u dank voor de vele en belangrijke diensten die u de Koninklijke Shell Groep in het algemeen en de Nederlandse Shell-vloot in het bijzonder hebt bewezen.

Mede namens uw collega's op de vloot en aan de wal wens ik u en mevrouw Van de Weijer nog vele jaren toe van welverdiende rust in goede gezondheid.

Ik wil deze wens bezegelen met een afscheidscadeau, in de hoop dat dit u steeds met vele goede herinneringen aan de jaren die achter u liggen zal doen terugdenken."

Vervolgens „onthulde” de heer Rodenburg een door de Rotterdamse zeeschilder Marius de Jongere vervaardigd schilderij van de Rotterdamse haven, dat hij aan kapitein Van de Weijer als afscheidscadeau van zijn collega's op de vloot en aan de wal aanbood.

Nadat kapitein Van Tongeren de telegrammen had voorgelezen die van verschillende schepen van onze vloot waren binnengekomen, maakte hij plaats voor kapitein Van de Weijer.

In zijn afscheidswoord bracht hij allereerst dank aan de heer Rodenburg voor diens vriendelijke woorden.

„Met uw begrip voor menselijke tekortkomingen en beperkingen heeft u steeds met uw adviezen en „bijsturen” het werken voor u, met u en onder u tot een genoegen gemaakt.”

Spreker wees er op dat hij als man van de zee veel afscheid genomen had, maar nooit van zovelen ineens.

„Afscheid doet mij altijd denken aan een station met een trein die vertrekt. Je staat op het perron en je zwaait. Iets van jezelf gaat mee met die trein. Een pensionering is zó, dat je in de trein zat, ergens bent uitgestapt en dan de trein nawuift.

Ik dank mijn collega's en allen met wie ik in de betrekkelijk korte periode dat ik aan de wal ben, heb mogen samenwerken.

Zonder te willen discrimineren wil ik de mensen van de voormalige afdeling Scheepsexploitatie noemen, de Nautische Dienst en, last but not least, van het Fleet Management.

Uw teamgeest, loyaliteit en werklust hebben mijn werk veelal licht gemaakt en geïnspireerd.

Ook wil ik van deze plaats dank brengen aan de velen die hier niet aanwezig konden zijn — mijn ex-collega's en mede-zeevarenden van onze vloot — voor hun goodwill en medewerking die ik in zo ruime mate heb mogen ontvangen.

Het is de vloot waar Shell Tankers om draait.

Wij merken er misschien te weinig van. De schepen liggen niet voor de deur. Zonder veel poespas wordt er gevaren.

De tijden van de lange contracten liggen ver achter ons. Er is veel verbeterd.

Wat er echter ook veranderd en verbeterd moge zijn, de zee en het schip vragen nog dezelfde aandacht als vroeger, misschien nog meer met het toenemen van de grootte en van de snelheid. Voor hen allen geldt nog steeds, en ik wil het hun als wens nog eenmaal meegeven: „Goede vaart en behouden thuiskomst!”

Ik dank u allen — Directieleden, vloot- en walemployés — voor het mij geschonken afscheidscadeau. Ik kan u verzekeren dat dit cadeau, waarmee een hartewens van mij in vervulling is gegaan, een ereplaats in mijn huis zal krijgen. Mocht het over driehonderd jaar als een beroemd meesterwerk uit de twintigste eeuw in een museum hangen, dan zal een klein plaatje met opschrift op de lijst herinneren aan dit afscheid.

Ik zou niet graag van de traditie willen afwijken om te besluiten met een dankwoord aan het lunchkamerpersoneel.

Heer Koenraads en uw medewerkers en medewerksters — om voor mijzelf te spreken — er heeft nooit iets aan gemankeerd. Uw vriendelijke en efficiënte service heeft zeker bijgedragen tot het scheppen en bevorderen van het prettige arbeidsklimaat bij Shell Tankers.

Ik dank u allen zeer.”

Na dit officiële gedeelte van de receptie bleven de genodigden, onder het genot van een aperitief, nog geruime tijd bijeen.

Onder de aanwezigen bevonden zich onder meer de heer J. H. Jonkman, Adjunct-Directeur van Phs. van Ommeren N.V.; de heer W. Wolthers, Adjunct-Inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam; de heren W. C. V. Loveland en C. J. Wennink van Shell International Marine Ltd.; de heer H. Poot, walkapitein van Shell Pernis en Bestuursleden van de C.N.O.O.K.S.

Wij hopen van harte dat alle goeds dat kapitein Van de Weijer bij zijn afscheid, zowel voor hemzelf als voor zijn gezin, voor de komende jaren werd toegewenst, ten volle in vervulling zal gaan.

Momentopname tijdens het afscheiddefilé. V.l.n.r.: de heer K. J. Heller, mej. H. M. W. Wensing (DFM/4), kapitein C. J. van de Weijer, mevrouw J. C. van de Weijer-Fenenga en mej. E. van de Weijer.



EEN GLOBALE VERKENNING VAN DE NEDERLANDSE AARDOLIE-INDUSTRIE

Samenvatting van een toespraak die Mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland N.V. en Voorzitter van de Vereniging van de Nederlandse Aardolie-industrie, op 26 oktober jl. voor de leden van deze Vereniging hield.

Mijne Heren,

De voornaamste reden om op dit tijdstip enkele algemene opmerkingen te maken met betrekking tot onze industrie is, dat naar mijn mening de huidige economische situatie en vooruitzichten een bezinning op de toekomst van de aardolie-industrie bijzonder wenselijk maken. Hiertoe is te meer aanleiding, gezien de plaats die deze industrie in onze economie inneemt. De Nederlandse aardolie-industrie telt in totaal zo'n vijftig grote en kleinere bedrijven, die werkzaam zijn op het gebied van de verwerking en distributie van olieproducten, waarbij de vele zelfstandige ondernemingen die zich uitsluitend op verkoop en transport toelagen dan nog buiten beschouwing worden gelaten.

Voor wat betreft de handel is onze industrie al vele decennia oud, maar haar formidabele groei is eigenlijk pas begonnen na de laatste wereldoorlog, toen de eerste raffinaderij aan de Waterweg opnieuw in bedrijf werd gesteld en uit het Oosten des lands onze eigen ruwe olieproductie begon te vloeien.

Zo zijn we dan in ruim twintig jaar aangekomen op een punt waar onze totale verwerkingscapaciteit is toegenomen van één tot circa 40 miljoen ton per jaar, onze bruto investeringen tot ruim 3 miljard gulden en het aandeel van onze industrie in de energievoorziening van ons land tot niet minder dan ruim 60%.

Ook wat de werkgelegenheid betreft mag de betekenis van de olie-industrie in ons land niet worden onderschat. Natuurlijk: ons bedrijf is in hoge mate kapitaal-intensief en een getal van ruim 15.000 eigen werknemers is op zichzelf zowel als in vergelijking met andere bedrijfstakken weinig indrukwekkend. Vergeten wij echter niet de tienduizenden, niet tot onze directe werknemers behorende ondernemers en werknemers, die alleen al in de verkoop van onze producten hun bestaan vinden en de velen die op andere wijze bij de distributie van die producten zijn betrokken. Bedenken wij ook dat het oliebedrijf in de laatste tien jaar bij de Nederlandse industrie voor meer dan 2,5 miljard gulden aan orders heeft geplaatst, nog afgezien van de besteding van vele honderden miljoenen voor olie-activiteiten buiten Nederland. Het is dan ook duidelijk dat de betekenis van de olie-industrie voor de werkgelegenheid in Nederland vóór en vóór uitgaat boven hetgeen uit het getal van haar eigen werknemersbestand zou kunnen worden afgeleid.

Ik laat hier verder maar buiten beschouwing ontwikkelingen als die op het gebied van fundamenteel en toegepast wetenschappelijk onderzoek, die van verstrekkende betekenis zijn geworden voor onze nationale gemeenschap en daaruit nauwelijks meer kunnen worden weggedacht.

De instandhouding en verdere groei van de

olie-industrie is dus niet alleen van eminent belang voor onze energievoorziening maar evenzeer voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie in het algemeen. Tegen deze achtergrond zou ik thans met u een aantal factoren willen bezien die te maken hebben met de toekomstverwachtingen van onze industrie en met de voorwaarden waaronder die kunnen worden gerealiseerd.

Groeiend energieverbruik

Uitgaande van de diverse ter beschikking staande prognoses omtrent bevolkingsgroei, energieverbruik en verwachte verschuivingen binnen de energiemarkt komen we tot een geschatte toeneming van het aardolieverbruik in West-Europa van ongeveer 7% per jaar voor de volgende zeven jaar, terwijl dat percentage voor Nederland met zijn toenemende produktie van eigen aardgas iets lager, nl. op 5% ligt. Deze stijging is dus wel geringer dan die van de laatste tien jaar, toen onze omzetten met gemiddeld 13% toenamen, doch zij biedt nog een alleszins aantrekkelijk perspectief. De vraag die ons echter bezig dient te houden is of, en onder welke voorwaarden, deze groei zal kunnen worden gerealiseerd. Deze vraag moge op het eerste gezicht wat vreemd schijnen, doch ik hoop dat mijn verdere betoog duidelijk zal maken, waarom zij wel degelijk — en juist op dit ogenblik — aan de orde dient te worden gesteld.

Ik moge dan allereerst terugkomen op het al eerder genoemde kapitaal-intensieve karakter van het oliebedrijf, hetgeen met zich brengt dat uitbreiding in de eerste plaats betekent investeringen — en belangrijke investeringen. De omvang hiervan zal van geval tot geval verschillen, doch volgens recente schattingen kan worden gesteld dat voor één ton per jaar aan nieuwe capaciteit een investering in alle fasen van het bedrijf van gemiddeld circa 350 gulden moet worden verricht. Op deze basis zou de olie-industrie, om aan een uitbreiding van de Nederlandse behoefte met slechts 1% te voldoen, in en buiten Nederland in totaal een bedrag van ruim 80 miljoen gulden moeten investeren. Dit cijfer is uiteraard — als alle gemiddelden — niet exact, maar het geeft wel een indruk van de orde van grootte waarover we praten, als we het hebben over de benodigde investeringen bij een groei van het olieverbruik van 5% per jaar, dat is in zeven jaar 41%.

Ik heb eerder in mijn betoog al gewezen op de enorme bedragen die onze olie-industrie in het verleden in Nederland heeft geïnvesteerd, en wie de huidige activiteiten in en om de Nieuwe Waterweg zowel als elders in den lande gadeslaat, is licht geneigd een voortzetting van deze ontwikkeling als vanzelfsprekend te beschouwen. Zo eenvoudig ligt echter de situatie niet. Natuurlijk zal bij vrijwel elk van onze bedrijven bij voorbaat een zekere geneigdheid tot investeren bestaan om daarmee zijn toekomstige plaats in een groeiende markt te verzekeren en zo mogelijk te vergroten. Doch geen van hen zal hiertoe in feite overgaan zonder zich ernstig te verdiepen in de vraag naar de mogelijkheden van een rendement dat een der-

gelijke stap economisch verantwoord maakt. Het is het antwoord op deze vraag dat tenslotte bepalend is voor het tot stand komen van investeringen van de aangeduide omvang.

Kosten en opbrengsten

Hoe dit antwoord zal uitvallen is en blijft in hoge mate afhankelijk van twee factoren: kosten en opbrengsten. Ik zou daarom op deze twee elementen wat verder willen ingaan. Het is langzamerhand wel tot iedereen doorgedrongen dat de kostenontwikkeling de laatste jaren onrustbarend is geweest. In acht jaar tijd (1958-1966) steeg het prijspeil met 30%, de loonkosten per werknemer met meer dan 90%. Deze algemene cijfers kunnen tevens veilig als indicatie van de specifieke situatie in de olie-industrie worden beschouwd. Hoewel onze industrie in deze jaren tot de sterkst expanderende behoorde, is ook onze omzetstijging geenszins voldoende gebleken om deze kostenstijgingen op te vangen. Evenmin hebben wij, zoals sommige andere bedrijfstakken, daarvoor in onze opbrengsten compensatie kunnen vinden. Integendeel, terwijl de algemene inflatie in versneld tempo voortging, vertoonden onze prijzen juist een tegengestelde tendens. Want niet alleen bleven de prijzen die de afnemers gemiddeld voor onze producten betaalden min of meer op hetzelfde niveau, doch hierin zat ook nog een goed stuk optisch bedrog, veroorzaakt door de toenemende last van de indirecte belastingen. Bezieet men de prijsontwikkeling zonder belastingen, dus het bedrag per eenheid produkt dat in feite aan onze bedrijven toevloeit, dan blijkt dat de gemiddelde prijs over de genoemde periode op de binnenlandse markt zelfs met ongeveer 22% is gedaald. Daarbij blijft dan nog buiten beschouwing de eveneens niet onbelangrijke daling van de gemiddelde opbrengst als gevolg van de verschuiving van het totale pakket in de richting van de relatief goedkope zwaardere produkten. Voor de export was de prijsdaling per ton nog groter, nl. ruim 28%. (Ik spreek hier natuurlijk over de periode vóór de recente Suez-crisis). Door verbetering van de organisatie, verbeterde werkmethode, automatisering en andere efficiency-verhogende maatregelen is de olie-industrie er tot dusverre in geslaagd, ondanks de toenemende bedrijfslasten, de continuïteit en de noodzakelijke expansie van haar bedrijven te verzekeren. Wij behoren dan ook — en ik zeg dit met een zekere trots — tot de meest efficiënte bedrijven ter wereld. Er is echter een grens aan wat in dit opzicht nog mogelijk is en er is dan ook geen hogere wiskunde voor nodig om in te zien, dat, als het geschetste verloop van kosten en prijzen op deze wijze zou blijven doorgaan, binnen niet al te lange tijd een punt bereikt wordt, waarop — alle rooskleurige marktprognoses ten spijt — handhaving van het huidige investeringsniveau in onze industrie moeilijk, zoal niet onmogelijk wordt. Ik meen dat voor sommigen onzer dit punt al niet ver meer achter de horizon ligt.

De grote pot: een gevaarlijk misverstand

Met de constatering dat investeringen „ergens”

zoals dat tegenwoordig heet, hun geld moeten opbrengen, wordt bepaald geen nieuwe economische waarheid geïntroduceerd. Het zijn echter juist dit soort waarheden, die het gemakkelijkst worden vergeten, vooral als het de olie-industrie betreft. Men kijkt dan naar de wereldconcerns met hun sterk geïntegreerd karakter, waarvan men zo het idee heeft: het komt toch uit de grote pot, dus zal het allemaal wel goed komen. Dit echter is een gevaarlijk misverstand. In de eerste plaats zijn er in Nederland naast de dochters van de grote concerns een aantal andere bedrijven — voor een groot deel in deze Vereniging vertegenwoordigd — die geen grote moeder hebben om bij aan te kloppen, en die financieel op eigen benen moeten staan. Echter ook wat de grote concerns betreft gaat bedoelde redenering bepaald niet op. Ondanks de verwevenheid van activiteiten en resultaten die uit hun structuur voortvloeit, blijft het toch nog steeds zo, dat elk bedrijfs onderdeel een acceptabel rendement en een redelijke bijdrage tot het concernresultaat zal moeten leveren. Hoe gespreid en wereldomvattend de grote concerns ook zijn, zij kunnen zich niet veroorloven voor langere tijd onrendabele dochterondernemingen op de been te houden ten laste van andere die wel rendabel zijn, of, wat wezenlijk op hetzelfde neerkomt, zij kunnen de middelen van het concern niet ongedifferentieerd aanwenden voor de bedrijfsactiviteiten, ongeacht hun bijdrage tot het concernresultaat.

Het is onjuist te denken dat, zolang het totale resultaat van een wereldconcern bevestigend is, het automatisch met alle dochterondernemingen in orde is en blijft. Een dergelijke redenering is alleen in omgekeerde richting juist.

Prijzen

Als wij nu terugkeren tot ons thema van prijzen en kosten, en in de toekomst trachten te zien, zullen we ons wat de marktprijzen betreft vooreerst moeten realiseren dat wij het begrip oliemarkt eigenlijk alleen in mondiale termen kunnen vatten. Dat betekent, in het kort, dat er in de vrije wereld een zekere samenhang bestaat tussen de prijzen voor gelijksoortige producten en dat die prijzen, alsmede die van ruwe olie, in een stelsel van vrije concurrentie, in wezen bepaald worden door het spel van vraag en aanbod. In de landen van de E.E.G. is het olie verkeer reeds vrij van douaneheffingen, zodat men in dat opzicht nog meer van een samenhangend marktbeeld voor aardolieproducten kan spreken. In feite zal het verloop van de prijsontwikkeling in de landen van de gemeenschappelijke markt steeds minder in of door deze landen zelfstandig kunnen worden beïnvloed. Een nationale prijspolitiek, die tot wezenlijke verschillen in de prijsniveaus binnen deze markt zou leiden, zal hoe langer hoe minder hanteerbaar blijken. Wij moeten dan ook rekening houden met een ontwikkeling, waarbij de prijzen de samenhang gaan krijgen die in één groot marktgebied onvermijdelijk is en dat op een niveau dat ten opzichte van het huidige weinig verbetering vertoont.

Het is namelijk zo, dat in de komende zes of zeven jaar geen prijsverbetering in Europa van enige betekenis kan worden verwacht. Tegen de achtergrond van deze marktgroei- en prijsprognoses worden verschillen in kosten-



10e ORIËNTATIEBIJeenkomst voor Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen, die op 6 november jl. in het Shell-gebouw werd gehouden

1. G. den Bakker - DFM
2. hfd.wtk. I. van der Meijde
3. hfd.wtk. J. van Essen
4. kapt. H. E. Glansbeek
5. J. R. Cupido - DFP/13
6. hfd.wtk. P. F. Geel
7. kapt. W. Haeck
8. kapt. W. J. de Haan
9. hfd.wtk. H. Blaauw



10. hfd.wtk. J. F. van den Bogaard
11. D. Rodenburg, Directeur
12. kapt. K. Prins
13. hfd.wtk. H. W. van Diepen
14. L. F. van den Belt - DFP
15. M. de Jong - DFF

peil, maar vooral in de ontwikkeling daarvan van land tot land, van toenemende betekenis, omdat die dan meer dan ooit beslissend worden voor de te verwachten marges en rendementen op investeringen in de onderscheiden landen van vestiging.

Het verdient opmerking, dat behalve opbrengsten en kosten — waarin de arbeidsfactor ook in ons kapitaal-intensieve bedrijf nog steeds een belangrijk deel uitmaakt zowel van exploitatie als van investeringskosten — uiteraard bij onze investeringsbeslissingen ook andere factoren een rol spelen. Hier valt niet alleen te denken aan specifieke investeringsvoorwaarden en -omstandigheden, maar ook aan het algemene ondernemingsklimaat.

Reden tot bezorgdheid

Wij hebben hier in Nederland natuurlijk het voordeel van een zeer gunstige geografische positie, vooral wat Rotterdam betreft, met zijn grote traditie van soepelheid en vlotheid in industriële samenwerking; we hebben onze goede verkeersverbindingen met het achterland en onze goede communicatiemiddelen; we hebben ook een beroepsbevolking, die in hoge mate geschoold en loyaal is en in staat goede prestaties te leveren. Dat zijn allemaal gunstige investeringsvoorwaarden. Maar hoe staat het met het ondernemingsklimaat? Hier moeten wij als ondernemers, en voor onze bedrijfstak, helaas constateren: **niet** goed!

Ik heb al terloops geduid op het fiscale klimaat, zij het vooralsnog alleen met betrekking tot onze producten. Echter ook in ruimer verband bezien is, naar mijn stellige overtuiging, het Nederlandse belastingklimaat een duidelijke belemmering voor de optimale ontplooiing van ondernemersactiviteiten, ook wat betreft buitenlandse of internationale bedrijven. Er is met

name reden tot bezorgdheid over sommige in ons land nog bestaande dogmatische opvattingen die er, wat onze industrie betreft, onder vroegere regeringen toe hebben geleid dat de uitgifte van concessies voor de Noordzee voor jaren is vertraagd. Als er werkelijk olie of aardgas wordt aangetroffen in de hoeveelheden waarvan toenmalige ministers droomden, is de schade voor de gemeenschap als gevolg van de vertraagde exploitatie al te becijferen op honderden miljoenen gulden. Die gemeenschap wordt er evenmin beter van als de buitenlandse verschaffers van de enorme kapitalen die voor deze onderneming nodig zijn en die Nederland zelf niet kan opbrengen, worden verwelkomd met de eis van een zó hoge tol aan de Nederlandse schatkist dat zij die in alle nabuurlanden overtreft.

Winstomvang

Maar er is meer. Terwijl er, zo lijkt het, onder invloed van onze nieuwste massacommunicatiemiddelen, een duidelijke tendens is tot het doorbreken van allerlei taboes die vroeger op onze gemeenschap hun stempel hebben gedrukt, is er één, dat niet alleen een hardnekkig leven blijkt te hebben, maar tussen al wat afsterft opnieuw schijnt op te bloeien. Dat taboe heet: bedrijfswinst. Er is weinig opmerkingsgave voor nodig om te constateren dat er in Nederland niet bijzonder veel waardering bestaat voor wat tenslotte het economische doel is van en het criterium voor goed ondernemerschap. Het begrip winst is in ons land iets dat voor velen een onprettige bijsmaak heeft en ook de olie-industrie wordt in dit verband soms van duistere machinaties verdacht. Toch blijft het waar dat zonder bedrijfswinst er geen loonzakjes gevuld kunnen worden en ook wat onze industrie betreft is er bepaald

geen reden tot opwindning over de mate waarin winst wordt gemaakt of over de verdeling daarvan.

Wat de omvang van de winst aangaat is het, in verband met de „grote pot” waarvan in het voorgaande sprake was, vermeldenswaard dat de in 1965 zeven grootste oliemaatschappijen ter wereld, na aftrek van belastingen, een gemiddeld rendement op hun netto-actief maakten van 11,5%, dat is 2,5% minder dan het gemiddelde van de 2000 grootste industriële bedrijven in de Verenigde Staten. Enkele van de concerns die in ons land werkzaam zijn haalden zelfs die 11,5% niet. En waar gaat dat bedrijfsresultaat, waarvan de fiscus dus al zijn portie heeft opgeëist, naar toe? Voor een deel uiteraard naar de aandeelhouders, die daaruit een beloning voor het door hen beschikbaar gestelde vermogen ontvangen. Het grootste deel moet echter binnen het bedrijf worden gehouden om de noodzakelijke expansie te financieren.

Om een indruk te geven van wat dit in de toekomst gaat betekenen moge dienen, dat in de komende 25 jaar tenminste 1250 miljard gulden zal moeten worden geïnvesteerd om aan de vraag naar olieproducten in de vrije wereld te kunnen blijven voldoen. Van dit enorme bedrag zal de kapitaalmarkt niet meer dan een procent of vijf kunnen opbrengen; de rest moet door de bedrijven zelf worden gefinancierd. Naarmate onze bedrijven in Nederland erin slagen hun aandeel in deze krachtsinspanning te leveren, zullen die investeringen weer arbeidsplaatsen in ons land kunnen scheppen of behouden.

In de Memorie van Toelichting op de begroting van Economische Zaken is een beeld gegeven van de winstontwikkeling in Nederland in de laatste jaren. Dit nogal trieste relaas is in alle opzichten op onze eigen industrie van toepassing. Verder wordt in het stuk gewezen op de betekenis van de winstperspectieven voor het investeringsklimaat en daarmee voor de economische groei. In andere landen geldt dit wél als een vanzelfsprekendheid; bij ons moet het blijkbaar door de Minister van Economische Zaken worden geconstateerd om geloofwaardig te zijn — als het al geloofd wordt.

Daarbij is het een wat bescheiden troost dat de Minister bij die gelegenheid tevens in het vooruitzicht stelde, bij de loon- en prijspolitiek alsook het fiscale beleid, rekening te zullen houden met het „wezenlijke belang, dat de winsten in de komende jaren niet te zeer onder druk blijven staan”. Wij menen dat, indien dit belang meer als vanzelfsprekend zou worden aanvaard, er ook meer begrip zou komen voor de absolute noodzaak van onze eigen bedrijfsfinanciering en voor wat daarvan afhangt met betrekking tot de expansie van en de werkgelegenheid in onze industrie. Dit begrip zou ook moeten komen van de zijde van hen die zich uit een politieke of wereldbeschouwelijke gezichtshoek met het bedrijfsgebeuren in ons land bezighouden.

Macro-economische gegevens

Er valt over het investeringsklimaat in Nederland nog wel meer te zeggen. Ik wil mij echter verder beperken tot één verschijnsel dat nog in toenemende mate waarneembaar is, nl. het min of meer klakkeloos betrekken van macro-economische gegevens en denkwijzen op het

bedrijfsgebeuren in individuele ondernemingen of bedrijfstakken. Laat ik, ter voorkoming van misverstanden, vooropstellen dat wij ons gelukkig kunnen prijzen een Centraal Planbureau te hebben, dat periodiek en met deskundigheid overheid en bedrijfsleven enig inzicht tracht te geven in de toestand van en de vooruitzichten voor onze economie op korte termijn en dat een eerste stap gezet heeft om ook op langer zicht een beeld te geven van de mogelijke ontwikkeling. Dit alles verdient waardering en het nut ervan moet niet worden onderschat. Waar ik mij echter bezorgd, ja ernstig bezorgd, over maak is het feit dat de aldus geproduceerde gegevens worden gebruikt op een wijze en voor doeleinden waarvoor zij allerminst zijn samengesteld. Werknemers- en werkgeversorganisaties, politieke partijen en institutionele lichamen hanteren met een soms ontstellend gemak gegevens die weliswaar een beeld geven van de totale macro-economische ontwikkeling en de globale samenhangen, doch die als zodanig niet passen op of niet relevant zijn voor de individuele onderneming of de individuele bedrijfstak.

Mag ik een concreet voorbeeld geven? Als het Nationaal Produkt met 4 à 5 procent toeneemt dan is dat een bevredigende ontwikkeling van de Nederlandse economie. Maar dat betekent niet dat het álle bedrijven en bedrijfstakken, die toch ook een bijdrage moeten leveren tot de toekomstige groei van de economie en die vandaag de verantwoordelijke dragers zijn van de werkgelegenheid in dit land, ook goed gaat. Toch wordt dit evidente feit herhaaldelijk uit het oog verloren.

Een ander voorbeeld. De loonvorming is de laatste jaren overwegend door macro-economische overwegingen bepaald, waarbij men begrip moet hebben voor het feit dat de overheid zich bij haar optreden heeft laten leiden door wat de nationale economie maximaal scheen te kunnen dragen. Niet zo begrijpelijk is dat de direct bij de onderhandelingen betrokken partijen dit als maatstaf hebben kunnen zien voor wat op bedrijfsniveau mogelijk en verantwoord was. Gevolg: een uniforme toename van de bedrijfslasten, veelal ongeacht verschillen in structuur en positie van bedrijven en bedrijfstakken en ongeacht regionale verschillen. De gevolgen van een en ander voor sommige bedrijven en bedrijfstakken schijnen nu zichtbaar te worden.

Mogen onze regering en vertegenwoordigers van groeperingen binnen en buiten het bedrijfsleven zich toch realiseren, dat onze macro-economische statistieken en prognoses per definitie afwijken van het reële gebeuren binnen individuele bedrijven en laten wijzelf als ondernemers ons ervan bewust blijven, dat deze gegevens achtergronden en steunpunten zijn voor het beleid en geen **normen**, zeker niet voor individuele ondernemingen. Het zijn de ondernemers zelf, die tenslotte moeten beslissen wat in hun bedrijven al of niet mogelijk en verantwoord is. Wij zijn het, die in eerste en laatste instantie de verantwoordelijkheid dragen voor de toekomst ervan en die alles moeten doen om die toekomst, met alles wat daarvan ook voor onze beroepsbevolking afhangt, te verzekeren. Vanuit die eigen verantwoordelijkheid voor onze bedrijven zullen wij waar nodig „neen” moeten zeggen tegen bepaalde ontwikkelingen, zoals die soms uit de prognoses

naar voren komen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de voortgezette inflatie van 2,5 à 3,5% per jaar en een loonkostenstijging van 6 à 7%, zoals die door het Centraal Planbureau zijn berekend als gemiddelden voor de periode 1966-1970, en die in het verstreken deel daarvan al ruimschoots zijn overschreden. Dit zijn geen cijfers om zich blijmoedig bij neer te leggen, in het gelukzalige besef dat — vooropgesteld dat de veronderstellingen waarop deze berekeningen berusten (en die bij het hanteren daarvan gewoonlijk worden vergeten) juist blijken te zijn — de economie als geheel zich deze luxe blijkt te kunnen veroorloven of beter gezegd deze last wel zal kunnen dragen. Voor een aantal individuele bedrijven is dit stellig niet het geval en ik kan u verzekeren dat voor onze branche, afhankelijk als zij is van internationale markt- en prijsontwikkelingen, een kostenverloop van de aangeduide orde fataal zou kunnen worden.

Ik zie dan ook deze prognose — en daarin ligt, dacht ik, een groot deel van haar betekenis voor het bedrijfsleven — veeleer als een waarschuwing voor wat ons mogelijk te wachten staat. Ik realiseer mij daarbij zeer wel, in welke mate wij afhankelijk zijn van het gebeuren buiten onze grenzen, doch dat neemt niet weg dat wij zelf moeten doen wat in ons eigen vermogen ligt om de hiervóór aangeduide ontwikkeling tot staan te brengen of af te zwakken. Hier ligt naar mijn mening een duidelijke taak: niet alleen voor de overheid en voor werknemersorganisaties, maar vooral voor onszelf, als ondernemers.

Nadruk op nuchtere werkelijkheid

Ik kom hiermede, mijne Heren, aan het eind van mijn betoog, waarin ik mij enige kritiek heb veroorloofd op bepaalde ontwikkelingen in ons vaderland. Dit omdat zij naar mijn mening onmiskenbare gevaren inhouden voor onze industrie — en niet alleen voor de onze — en daarom voor de toekomstige welvaart en werkgelegenheid in ons land. Ik heb dit gedaan in het besef dat ook wijzelf niet geheel vrijuit gaan, met name niet voor zover een verouderd imago de publieke opinie over onze industrie blijft beheersen. Het moge voor een deel van onze groep van Nederlandse zakenlieden misschien bekoring hebben onze bedrijven in de publieke voorstelling nog geassocieerd te weten met sprookjesachtige rijkdommen van Arabische Sheiks, toch zullen **wij** er in deze tijd goed aan doen, de nadruk te leggen op de meer nuchtere werkelijkheid. Die is er namelijk wél een van massale getallen, als gevolg van de omvang van onze internationale activiteit, maar overigens van een matig rendement op het geïnvesteerde kapitaal, vooral in Europa, en een tamelijk grote gevoeligheid voor wereldconjuncturele en andere storingen. Tenzij wij meer systematisch en duidelijker in het licht stellen, **waarom** wij zoveel moeite doen om onze klanten goed te bedienen, en **waarom** wij zoveel ernst maken met de rationalisatie en automatisering van onze bedrijven (en dat is niet om met een soort mode mee te gaan!) lopen wij het gevaar, als industrie het voorwerp te blijven van misverstanden en vooroordelen die ons op kritieke momenten duur te staan kunnen komen. En met deze blik in de spiegel van ons ondernemerschap moge ik deze globale, niet macro-economische verkenning besluiten.

WIJ SPRAKEN MET:

de heer P. Vis van Heemst

Als een medewerker van kantoor met pensioen gaat is het de gewoonte dat zijn collega's hem bij die gelegenheid een afscheidscadeau geven. Toen de heer Vis van Heemst ons een jaar geleden verliet werd hem namens zijn collega's een duivenklok aangeboden. Hoewel het dus niet moeilijk was om zijn hobby te raden, wilden we er toch graag iets meer van weten.

Na hem een lange tijd van zijn rust te hebben laten genieten zijn we toen maar eens op informatie uitgegaan en hebben wij hem opgezocht in zijn gezellige huis te Hillegersberg, waar ons een gastvrije ontvangst wachtte. Allereerst brachten we de groeten over van vele collega's. De heer Vis van Heemst mag dan niet meer dagelijks op kantoor komen, zijn medewerkers zijn hem nog lang niet vergeten. Niet alleen om zijn spreekwoordelijke kennis van zaken maar ook en vooral om zijn vriendelijke persoonlijkheid. We waren echter niet gekomen om herinneringen op te halen, we wilden iets van zijn hobby weten. Wanneer was hij ermee begonnen, hoeveel tijd, om nog maar te zwijgen over geld, ging er in zitten en vond zijn vrouw het wel leuk, al die duiven?

Een enkel woord was voldoende om de heer Vis van Heemst op zijn praatstoel te krijgen. Vol enthousiasme vertelde hij dat duiven houden, postduiven wel te verstaan, een zeer tijdrovende bezigheid is. Daarom is hij er pas goed mee begonnen na zijn pensionering. Je bent er namelijk een groot deel van de dag mee bezig. Achter in de tuin staat een model duivenhok waar zo'n zestigtal duiven een onderkomen hebben gevonden. Zelfs de garage heeft nog nooit aan zijn doel kunnen beantwoorden, meer dan de helft wordt ingenomen door hokken met duiven die nog niet mogen uitvliegen. Van de rust, waarover we eerder in ons artikel repten, is niet veel te bespeuren. 's Ochtends voor dag en dauw op om de duiven te voeren en uit te laten vliegen, (overigens een prachtig gezicht als ze in ploegen boven het huis cirkelen) om 12 uur 's middags weer binnen roepen, met de voerbuis



Lunchtijd.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

in de hand, zoals bovenstaande foto u laat zien, de hokken schoonmaken, enfin te veel om op te noemen. Maar dat alles is niets vergeleken bij het weekend. Dan worden de duiven ingezet op de vluchten. Om maar eens een voorbeeld te noemen: er is een vlucht van Orléans naar Nederland. Nu gaan de duiven die meedoen eerst in een kooitje, dat kooitje gaat op een verzamelpunt in een grote aluminium wagen en deze brengt de aldus verzamelde duiven naar Orléans, waar ze gelijktijdig gelost worden. Als dat eenmaal gebeurd is (via de radio wordt het moment van lossing bekend gemaakt) heeft niemand in huis nog iets aan de heer Vis van Heemst.

Volgens zijn echtgenote kun je hem dan drie keer roepen voor zijn koffie of lunch maar tenslotte beginnen ze maar zonder hem. Rekening houdend met afstand en windkracht wordt uitgeplust hoe laat de eigen duif terug zou kunnen komen. Bij terugkomst is het zaak om zo snel mogelijk de identificatiering, die om de poot van de vogel zit, in de duivenklok te stoppen om de tijd die gevlogen is te registreren. Uiteindelijk gaat het erom welke postduif de afstand in de kortst mogelijke tijd heeft afgelegd, en daar zijn enorme prijzen mee te winnen. Toch is het de heer Vis van Heemst meer om de sport dan om de prijzen te doen. Gelukkig heeft mevrouw

Vis van Heemst de liefde voor duiven van haar man overgenomen, ze heeft zelfs haar eigen vogels. Het grappige is dat iedere duif een naam heeft en dat de eigenaar kans ziet ze allemaal uit elkaar te houden. Hoe, dat was ons een raadsel, maar volgens het echtpaar Vis van Heemst is dat helemaal niet moeilijk. Zelfs hoe ongeloofwaardig het ook mag klinken, kunnen ze de duiven als ze in de lucht zijn herkennen. Zo van: „kijk, die duiven zijn van onze buurman en die daar in de verte van ons”. We zouden nog veel meer kunnen vertellen over dit onderwerp, maar het zal u nu wel duidelijk zijn geworden dat de heer Vis van Heemst zijn hobby opvat zoals hij zijn leven lang alles gedaan heeft. Of het nu om zijn werk ging of om een collega die met een probleem bij hem kwam, hij geeft de volle 100%. Zijn echtgenote zei tenminste: „Vroeger was hij getrouwd met de Shell, nu met zijn duiven”. Hoe dan ook, rust is er nog niet bij voor de heer Vis van Heemst en vervelen nog minder.

Toen wij afscheid namen vlogen enkele duiven rond het huis. Ze mogen gelukkig zijn met zo'n baas, dachten wij en realiseerden ons dat dit een bekend geluid was wanneer op kantoor gesproken werd over „onze gesprekspartner van vandaag”, de heer Vis van Heemst.

J. F. S.

MET PENSIOEN MET INGANG VAN 1 DECEMBER 1967

Kapitein Cupido trad op 22 januari 1938 als derde stuurman in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

Per m.s. „Kasuaris” reisde hij naar Singapore, alwaar hij als eerste schip het m.s. „Marpessa” kreeg toegewezen.

De volgende tewerkstelling was als tweede stuurman aan boord van het m.s. „Paula” welk schip op 28 februari 1942 vóór de haven van Batavia door de bemanning tot zinken werd gebracht: als gevolg daarvan verbleef kapitein Cupido tot augustus 1945 in Japanse krijgsgevangenschap in het toenmalige Nederlandsch-Indië.

Na het beëindigen van de vijandelikheden aldaar keerde hij na bijna acht jaren voor verlof naar Nederland terug. Na zijn verlof heeft hij als tweede en eerste stuurman op verschillende schepen dienst gedaan.

Op 16 januari 1957 werd hij voor het eerst in waarnemende rang belast met het commando over een van onze schepen, te weten het s.s. „Saidja”. Op 1 juli 1957 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder.

Sedertdien heeft hij het bevel gevoerd over vele schepen, waarvan wij noemen m.s. „Cistula”, s.s. „Thelidomus”, s.s. „Philine”, s.s. „Zafra” en m.s. „Diadema”. Zijn laatste schip was het s.s. „Onoba”, waarover hij tot en met 27 oktober jl. het commando voerde.

Kapitein Boonstra trad evenals kapitein Cupido als derde stuurman in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en wel op 17 februari 1938.

Zijn eerste schip was het m.s. „Magdala”. Kort voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog keerde hij in Nederland terug en werd onmiddellijk gemobiliseerd. Tot eind mei 1940 is hij in militaire dienst gebleven. Als gevolg daarvan was hij genoodzaakt de oorlogsjaren in Nederland door te brengen.

Na de bevrijding in 1945 volgde zijn tewerkstelling op het m.s. „Backhuysen” als tweede stuurman.

In de daarop volgende jaren was hij tweede en eerste stuurman op verschillende schepen van onze Maatschappij.

Op 13 oktober 1958 werd hij belast met het commando van het m.s. „Antonia” en op 1 januari 1959 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder.

In laatstgenoemde rang heeft hij verschillende typen schepen onder zijn commando gehad, o.a. m.s. „Antonia”, s.s. „Videna”, s.s. „Onoba” en s.s. „Sepia”. Zijn laatste schip was het m.s. „Dallia” waarvan hij het bevel op 7 november jl. te Thameshaven aan zijn opvolger overdroeg.

Kapitein Hoving trad op 19 juli 1938 als derde stuurman in dienst van de N.V. Curaçaose Scheepvaart Maatschappij. De uitreis naar Curaçao maakte hij met het m.s. „Macuba”.

Tot maart 1944 heeft hij op verschillende schepen in de vaart Curaçao-Meer van Maracaibo vice versa dienst gedaan.

In maart 1944 werd hij tewerkgesteld aan boord van schepen van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, en in april 1946 keerde hij voor het eerst na bijna acht jaren in Nederland terug. Na een langdurig verlof reisde hij begin 1947 weer naar de West.



C. CUPIDO
Gezagvoerder

Van 1948 tot 1958 heeft hij te Curaçao hoofdzakelijk als bevelvoerende officier aan boord van de sleepboten „Parmo”, „Neptunus” en „Passaat” dienst gedaan. In laatstgenoemd jaar keerde hij vergezeld van zijn gezin voorgoed naar Nederland terug en na ommekomst van zijn verlof werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot.

Op 23 juli 1959 werd hij belast met het commando over het s.s. „Kellia” en op 1 januari 1960 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder.

Hij heeft vervolgens als zodanig het bevel gevoerd over m.s. „Navicella”, s.s. „Koratia”, s.s. „Videna”, s.s. „Zaria”, s.s. „Philippia”, m.s. „Acila”, s.s. „Zaria” en s.s. „Vitrea”. Zijn laatste schip was het s.s. „Videna”, een oude bekende voor hem, waarvan hij op 3 oktober jl. te Rotterdam werd afgelost.

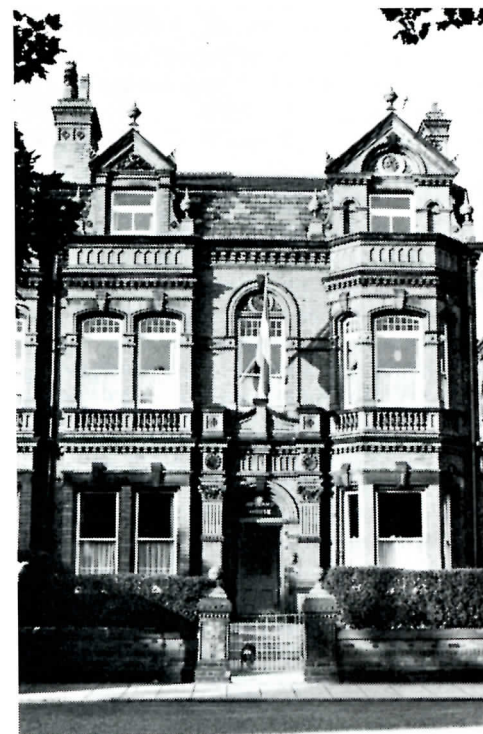
Wij wensen de heren Cupido, Boonstra en Hoving nog vele jaren van goede gezondheid toe temidden van allen die hen dierbaar zijn.



G. HOVING
Gezagvoerder



D. J. E. BOONSTRA
Gezagvoerder



HOLLAND HOUSE TE LIVERPOOL

De beheerder van het bovengenoemde, thans geheel vernieuwde, Nederlandse zeemanshuis te Liverpool, de heer H. J. Nuis, ex-chef-hofmeester van Shell Tankers N.V., maakte ons attent op de faciliteiten die aldaar worden geboden.

Het huis, dat vele ontspanningsmogelijkheden biedt en vier logeerkamers heeft, is gelegen aan de Princess Avenue no. 38 in het achtste district (telefoon: Lark Lane 6184).

Voor een nacht logies met ontbijt wordt £ 1.5.— per persoon berekend.

Om het Holland House te bereiken kan men gebruik maken van bussen nos. 25, 27, 72, 73 (A, B, C en D), 80 (A, B, C, D en E) en 87. Men dient dan uit te stappen aan Princess Park Gate.

Ook echtgenoten van opvarenden van onze schepen kunnen van deze logiesmogelijkheid gebruik maken.

30 JAAR IN DIENST

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

In verband met het binnen enkele maanden onder ons beheer in de vaart te brengen m.s. „Neverita" en s.s. „Macoma" en de overname van het s.s. „Capisteria" van Shell Tankers (U.K.) Ltd., wordt, voor wat de functie werktuigkundige dienst betreft, per 1 januari 1968 de verdeling van de schepen tussen de secties DFM/22 en DFM/23 als volgt:

DFM/22

ABIDA
ACILA
ACMAEA
ACTEON
ARCA
ATYS
CAMITIA
CINULIA
CRANIA
KABYLIA
KALYDON
KARA
KATELYSIA

KELLETIA
KENIA
KERMIA
KHASIELLA
KOPIONELLA
KORATIA
KORENIA
KOROVINA
KOSICIA
KOSSMATELLA
KREBSIA
KRYPTOS
KYLIX

DFM/23

CAPISTERIA
DALLIA
DAPHNE
DIADEMA
DILOMA
DIONE
DOSINA
MACOMA
NEVERITA
NISO
ONDINA

ONORA
PHILIDORA
PHILINE
PHILIPPIA
SEPIA
VASUM
VIANA
VIDENA
VITREA
VIVIPARA
ZAFRA
ZARIA

M. M. DE ZWAAN
DFM/4
1937 - 1.11 - 1967



C. WESTERA
DFM/22
1937 - 15.11 - 1967



VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.10 t/m 15.11.1967)

GEHUWD:

- 5.10: P. E. L. van de Heuvel, scheepskok, met mej. M. A. van Bakel;
18.10: J. H. L. Delsman, 2e pompman/bankwerker, met mej. M. G. Lieverst;
10.11: J. J. Bakker, 5e wtk., met mej. N. ter Haar;
17.11: T. P. Kool, 4e wtk., met mej. A. C. M. J. Klopper.

GEBOREN:

- 14.10: Lukas Jakob, zoon van L. J. Feunekes, 5e wtk., en mevr. H. C. Feunekes-Spruijt;
27.10: René, zoon van R. Ouwehand, 3e wtk., en mevr. L. D. Ouwehand-Kromhout;
30.10: Jacques Peter, zoon van M. de Graaf, 2e stm., en mevr. P. J. J. de Graaf-Crezée;
31.10: Marianne Welmoed, dochter van J. P. Kalkman, 4e wtk., en mevr. M. Kalkman-de Boer.

MET VERLOF:

- Gezavg.: E. J. Stapper, W. Haeck, J. van der Velden, W. J. de Haan, H. A. H. Hylkema, S. J. de Geus, A. G. van Gent, C. J. J. Rozema, J. W. Sterringa;
- 1e stl.: H. H. Hacken, H. K. Paauw, D. de Boer, J. M. Hillen;
2e stl.: L. B. A. van Bruinisse, H. Steenstra, W. Hoogendijk, W. Drost, M. P. J. Hage, P. E. van der Veld, H. A. Kuling, A. T. van Es, M. A. Messelaar, J. V. Kruit;
3e stl.: A. H. van Haaften, J. G. de Leeuw, C. W. Vervest, T. W. Scharrenburg, G. J. Olieman;
4e stl.: R. Dijkstra, C. P. van Hoek, W. F. van der Lei, G. A. IJsveld, W. R. J. Saeijs, W. C. Moll;
II.stl.: L. O. Statie, M. R. van Assum, F. B. Schröder;
hfd.wtk.: J. Tekelenburg, J. M. Nobels, R. N. Groen, W. Eeuwijk;
2e wtk.: C. H. de Koning, W. van Kemp, G. Braak, H. J. Kievit, N. J. Doorn, H. H. Apfel;
3e wtk.: F. W. Gakes, J. P. Bol, T. E. Leeuwangh, J. C. Pisa;
4e wtk.: J. W. van Putten, J. P. Kalkman, A. G. P. Jansen, J. L. M. van Eijndt;
5e wtk.: G. J. Verbeek, J. P. van Boven, K. Elshout, F. J. van der Vorm, W. Verhagen, P. Peereboom, J. G. N. Beekman, T. J. M. H. Bakker, B. R. de Ridder;
II.wtk.: R. Dijkstra, A. M. P. B. Fluitsma, J. V. W. M. Daniëls;
bootslieden: C. de Vet, H. H. van Oostrum;
1e pomplieden/bankwerker: J. A. F. van de Knaap, A. P. L. van Vrijaldenhoven,

2e pompman/bankwerker: R. Stuifzand;
bankwerker: M. van Overbeek;
wachtassistent: J. B. A. Boelé;
hoofden kombuis: H. A. Groenendijk, E. T. P. van Boles, F. B. Wayers, C. E. Bestebroer, A. Onderstal;
scheepskok: R. Hoogendoorn.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. **Abida**: II.stm. M. Bal;
m.s. **Acila**: wnd. 2e stm. W. van den Born;
m.s. **Acteon**: wnd. 1e stm. F. A. Visser;
s.s. **Arca**: wnd. 3e stm. J. A. Koenraad; 5e wtk. A. P. Koers, radio officier J. W. van de Velde, hoofd kombuis A. A. Turkenburg;
m.s. **Cametia**: wnd. 2e wtk. P. F. Buil, wnd. 3e wtk. W. H. Nieman;
s.s. **Capisteria**: wnd. hfd.wtk. G. Vis van Heemst, 2e wtk. H. Buiten;

KINDERKAMPEN 1968

Van de Commissie Kinderkampen ontvingen wij bericht dat ook in de zomer van 1968 weer vakantiecampen zullen worden georganiseerd.

Deelneming staat open voor kinderen — van vloot- en walpersoneel — in de leeftijd van 9 t/m 12 jaar (gerekend per 1 juli 1968) en voor 8-jarigen voor zover er plaatsen beschikbaar zijn. De kampen zullen worden gehouden:

in de plaatsen:	gedurende de periode:
Blaricum, Ommen en Ellekom	29 juni t/m 13 juli; 13 juli t/m 27 juli en 27 juli t/m 10 augustus
Putten	20 juli t/m 3 augustus
Vierhouten	27 juli t/m 10 augustus

Voorts zal er een vaarkamp worden gehouden van 15 juli t/m 27 juli (alleen voor jongens en meisjes van 12 jaar in het bezit van een zwemdiploma).

De formulieren voor aanmelding van de in aanmerking komende kinderen van het vlootpersoneel zullen begin januari 1968 naar de huisadressen worden verzonden. Aan deze formulieren zijn tevens nadere bijzonderheden gehecht.

Voor het walpersoneel zijn de formulieren etc. van dinsdag 2 januari 1968 af verkrijgbaar bij sectie DFM/31.

De aanmeldingsformulieren dienen vóór 27 januari 1968 te zijn ingeleverd.

m.s. **Cinulia**: 4e stm. F. J. Kronenberg, wnd. 3e wtk. A. Sloot, wnd. 4e wtk. J. C. A. Stevens, 5e wtk. F. Jocker;

m.s. **Crania**: 2e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e wtk. P. Zandstra;

m.s. **Dallia**: gezagv. L. Brink, wnd. 4e wtk. M. de Koning, 5e wtk. J. E. A. Westerbeek, 5e wtk. D. Westdorp, ll.wtk. J. T. van Lith;

m.s. **Daphne**: gezag. J. J. Schouten, wnd. 2e stm. M. F. D. Beex, wnd. 3e wtk. F. Nederbragt, wnd. 4e wtk. W. P. Volker, radio officier A. Weldering;

m.s. **Diadema**: gezagv. H. Faber, radio officier R. van den Berg, bootzman Ph. de Vries;

m.s. **Diloma**: 1e stm. B. C. den Exter van den Brink, 3e stm. J. G. Leenders, wnd. 3e wtk. P. J. Warnier, 5e wtk. W. B. Grund;

m.s. **Dione**: 1e stm. W. Welbie, 3e stm. F. de Vries, 2e wtk. J. H. Veen;

s.s. **Kabylia**: gezagv. G. F. de Boer, 4e stm. R. Westerbeek;

s.s. **Kalydon**: wnd. 2e stm. P. H. van der Ham, 4e stm. J. van der Klooster, 2e wtk. A. Bax, 5e wtk. J. W. Heiligers;

s.s. **Kara**: wnd. hfd.wtk. J. W. van Wegen, 1e pompman/bankwerker J. F. van Schie, scheepskok Th. de Vos;

s.s. **Katelsya**: ll.stm. R. A. Ratelband, ll.wtk. R. Koelemeyer;

s.s. **Kenia**: 4e stm. W. K. G. de Waard, hfd.wtk. Jac. Jansen;

s.s. **Kermia**: gezagv. Tj. Kuyper, 3e stm. R. P. F. J. Ruiter, 4e stm. G. C. Visser, ll.stm. J. W. Hendriks, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, hoofd kombuis R. N. Morel;

s.s. **Kopionella**: 1e stm. J. P. Jongbloed, 3e stm. W. J. Stoker, 5e wtk. F. Blok, 5e wtk. J. W. Götjes;

s.s. **Koratia**: ll.stm. J. Korving;

s.s. **Korenia**: 1e stm. M. G. C. Geerarts, 2e stm. R. van Kranen, 4e stm. A. P. Wijte, ll.stm. K. P. Biesiot, ll.wtk. J. Kruize, hoofd kombuis J. N. Krans;

s.s. **Korovina**: 2e stm. L. J. Hirs, 3e stm. G. J. Knol, 4e stm. R. F. H. Kobessen, ll.stm. J. G. Richert, hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 2e wtk. L. J. van Onselen, 4e wtk. W. C. C. R. Stappers, 5e wtk. J. A. Starreveld, ll.wtk. C. F. Wiessner, radio officier P. van Eyk, bootzman J. H. Roos, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, 2e pompman/bankwerker R. C. R. van Rooyen, wachtassistent J. M. P. Simons, hoofd kombuis W. F. H. van de Moezel, scheepskok J. Poot;

s.s. **Krebsia**: wnd. hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. J. R. Alsma;

s.s. **Kryptos**: 2e stm. J. P. Hendriks, hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, wnd. 2e wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. M. Nobel;

m.s. **Neverita**: 3e wtk. A. J. Hulzebos, 4e wtk. W. M. J. de Kwant;

m.s. **Niso**: gezagv. B. van Bon, 2e stm. C. P. Donken, 4e wtk. P. C. W. Enders;

s.s. **Ondina**: ll.stm. D. van Eijk;

s.s. **Onoba**: gezagv. W. van Brakel, 2e stm. R. A. Kattenburg Schüler;

s.s. **Philine**: gezagv. F. Menninga, 5e wtk. M. H. D. Demkes, 5e wtk. C. N. A. Vreke;

s.s. **Philippia**: 3e stm. C. C. Wabeke, wnd. 3e wtk. J. Homminga, ll.wtk. J. D. Berends;

s.s. **Vasum**: ll.wtk. J. A. Deelen, ll.wtk. G. A. Dieterich;

s.s. **Viana**: bootzman P. Sloover, 1e pompman/bankwerker L. de Cock, 2e pompman/bankwerker J. van Weijen, hoofd kombuis B. M. de Roo-de, scheepskok J. van Bokhoven;

s.s. **Videna**: ll.stm. J. F. van der Heiden;

s.s. **Vitrea**: gezagv. A. Tijssma;

s.s. **Vivipara**: gezagv. D. P. Klip, 1e stm. E. Moll, hfd.wtk. C. de Gast, wnd. 3e wtk. G. van Wijhe, wnd. 4e wtk. A. Baljeu, 5e wtk. R. C. Starckenburg;

s.s. **Zafra**: 3e stm. H. van Groen, wnd. 2e wtk. P. Balt, 4e wtk. C. W. H. van Holthuysen.

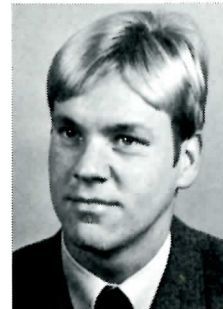
UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: G. van Kernebeek;
 ll.stm.: H. J. J. van de Garde;
 3e wtk.: H. S. Schlaghecke;
 2e pomplieden/bankwerker: J. P. Pauli, P. C. Jongebloed;
 bankwerker: G. D. C. van der Linden.

IN DIENST GETREDEN Vlootpersoneel



F. BLOK
5e werktuigkundige
per 1.11



E. PESSCHIER
5e werktuigkundige
per 13.11



J. T. VAN LITH
leerling werktuigkundige
per 2.11

MET PENSIOEN:

Gezagv.: D. J. E. Boonstra, C. Cupido, G. Hoving.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e Stuurman G.H.V.: 2e stl. C. P. Donken, R. A. Kattenburg Schüler, L. J. Hirs;
 2e Stuurman G.H.V.: 3e stm. W. van den Born;
 2e Stuurman G.H.V.-th: 3e stm. D. C. Vermeulen;
 3e Stuurman G.H.V.: 4e stm. R. F. H. Kobessen, F. J. Kronenberg, G. C. Visser, R. Westerbeek;
 „C“: 2e wtk. H. Buiten, J. W. van Wegen;
 „C-th“: 2e wtk. A. J. Baerveldt;
 „A/B-th“: 5e wtk. J. A. Starreveld;
 „Ass“: 5e wtk. J. E. A. Westerbeek, M. Nobel, W. B. Grund, F. Jocker, C. N. A. Vreke;
 „MVD“: 5e wtk. R. C. Starckenburg, J. W. Götjes;
 scheepskok: 2e kok/bakkers N. L. Zwikker, J. Poot, 2e hofmeester L. J. Wulder.

AANGESTELD ALS:

Gezagv.: J. W. Sterringa;
 4e stm.: F. J. Kronenberg, G. C. Visser, R. Westerbeek, R. F. H. Kobessen;
 5e wtk.: R. C. Starckenburg, J. W. Götjes, J. E. A. Westerbeek, M. Nobel, W. B. Grund, F. Jocker, C. N. A. Vreke.

BEVORDERD TOT:

Hoofd kombuis: R. N. Morel.

NIEUW IN DIENST (ex-Shell B.P.-Nigeria):

1e stl.: J. W. Bakker, J. J. van Schagen, P. J. P. Siebesma;
 3e wtk.: J. M. ten Haaft, J. Vos.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.10 t/m 15.11.1967)

UIT DIENST:

1.11: Mej. A. Ros - sectie DFF/3;
 1.11: Mej. O. M. van Rosmalen - sectie DFF/4.

GEBOREN:

4.11: Margaretha Elisabeth, dochter van R. J. Harting - sectie DFF/3 - en mevrouw E. Harting-Exel.

tussen schip en ka

zevende jaargang no. 4 — december 1967

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

Administratie:
 Mej. J. F. Schilt

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

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